

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, FEBRUARY 8, 2014

OTTAWA, LE SAMEDI 8 FÉVRIER 2014

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 1, 2014, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@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 1^{er} janvier 2014 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^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 chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

TABLE OF CONTENTS

Vol. 148, No. 6 — February 8, 2014

Government notices	180
Notice of vacancies	205
Parliament	
House of Commons	211
Chief Electoral Officer	211
Commissions	212
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	220
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	222
(including amendments to existing regulations)	
Index	295

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 148, n° 6 — Le 8 février 2014

Avis du gouvernement	180
Avis de postes vacants	205
Parlement	
Chambre des communes	211
Directeur général des élections	211
Commissions	212
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	220
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	222
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	296

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Waiver of information requirements for substances and living organisms (subsections 81(9) and 106(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas any person who proposes to import or manufacture a substance or living organism that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(1) or 106(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use, manufacture or import for a significant new activity a substance or a living organism that is on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(3) or 106(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use for a significant new activity a substance or a living organism that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(4) or 106(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a person may, pursuant to subsection 81(8) or 106(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, request any of the requirements to provide information under subsections 81(1), (3) or (4) or 106(1), (3) or (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to be waived; and

Whereas a waiver may be granted by the Minister of the Environment under subsection 81(8) or 106(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* if

- (a) in the opinion of the Ministers, the information is not needed in order to determine whether the substance or living organism is toxic or capable of becoming toxic;
- (b) the substance or living organism is to be used for a prescribed purpose or manufactured at a location where, in the opinion of the Ministers, the person requesting the waiver is able to contain the substance or living organism so as to satisfactorily protect the environment and human health; or
- (c) it is not, in the opinion of the Ministers, practicable or feasible to obtain the test data necessary to generate the information;

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsections 81(9) and 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment waives the requirement to provide information in accordance with the following annex pursuant to subsections 81(8) and 106(8) of the Act.

KAREN L. DODDS
Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch

On behalf of the Minister of the Environment

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances et les organismes vivants [paragraphe 81(9) et 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer une substance ou un organisme vivant qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(1) ou 106(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, de fabriquer ou d'importer, en vue d'une nouvelle activité, une substance ou un organisme vivant qui figure sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(3) ou 106(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, en vue d'une nouvelle activité, une substance ou un organisme vivant qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(4) ou 106(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une personne peut, en vertu du paragraphe 81(8) ou 106(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, demander une exemption à l'une des exigences de fournir les renseignements visés aux paragraphes 81(1), (3) ou (4), ou 106(1), (3) ou (4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une exemption peut être accordée en vertu du paragraphe 81(8) ou 106(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, par le ministre de l'Environnement si, selon le cas :

- a) les ministres jugent que les renseignements ne sont pas nécessaires pour déterminer si la substance ou l'organisme vivant est effectivement ou potentiellement toxique;
- b) la substance ou l'organisme vivant est destiné à une utilisation réglementaire ou doit être fabriqué en un lieu où, selon les ministres, la personne qui demande l'exemption est en mesure de le contenir de façon à assurer une protection satisfaisante de l'environnement et de la santé humaine;
- c) il est impossible, selon les ministres, d'obtenir les résultats des essais nécessaires à l'établissement des renseignements;

Pour ces motifs, un avis est par la présente donné, conformément aux paragraphes 81(9) et 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement accorde une exemption à l'obligation de fournir des renseignements conformément à l'annexe suivante et en vertu des paragraphes 81(8) et 106(8) de la Loi.

La sous-ministre adjointe
Direction générale des sciences et de la technologie
KAREN L. DODDS

Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEX

Waiver of information requirements

(Subsections 81(9) and 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted ¹
3M Canada Company	Data from an acute aquatic toxicity test Data from an acute mammalian toxicity test Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an in vitro mammalian mutagenicity test Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a ready biodegradation test (2) Data from a repeated-dose mammalian toxicity test Data from a skin sensitization test Data from a water solubility test Data from a water extractability test
Advanced Refining Technologies LLC	Data from a hydrolysis as a function of pH test
Afton Chemical Corp.	Data from an acute aquatic toxicity test Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test
Akzo Nobel Functional Chemicals LLC	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test
Alberdingk Boley Inc.	Data from a water extractability test
Amfine Chemical Corp.	Data from an adsorption-desorption test Data from a boiling point test Data from a dissociation constants test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test
Andicor Specialty Chemicals Corp.	Data from a vapour pressure test
AstraZeneca Canada Inc.	Data from tests of antibiotic susceptibility (5) Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (2)

ANNEXE

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements

[Paragraphe 81(9) et 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption ¹
3M Canada Company	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard des mammifères Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai <i>in vitro</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate (2) Données provenant d'un essai de toxicité à doses à l'égard des mammifères Données provenant d'un essai de sensibilisation de la peau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Advanced Refining Technologies LLC	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Afton Chemical Corp.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Akzo Nobel Functional Chemicals LLC	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Alberdingk Boley Inc.	Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Amfine Chemical Corp.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Andicor Specialty Chemicals Corp.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
AstraZeneca Canada Inc.	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (5) Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces aquatiques de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2)

¹ The number of times the information requirement was waived for the company is indicated in brackets.¹ Le nombre de fois que l'obligation d'information a été levée pour l'entreprise est indiqué entre parenthèses.

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
	Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (2) Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (3) Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (3)		Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces terrestres de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2) Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3) Données de pathogénicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3)
Atotech Canada Inc.	Data from a dissociation constants test	Atotech Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Aventis CropScience Canada Co.	Data from a dissociation constants test	Aventis CropScience Canada Co.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Baker Hughes Canada Company	Data from a dissociation constants test	Baker Hughes Canada Company	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
BASF Canada Inc.	Data from a boiling point test (4) Data from a melting point test (2) Data from a vapour pressure test Data from a fat solubility test (2) Data from a dissociation constants test (3) Data from a hydrolysis as a function of pH test (5) Data from an in vitro mammalian mutagenicity test Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Data from a ready biodegradation test Data from an octanol/water partition coefficient test (4) Data from a water extractability test Data from a water solubility test	BASF Canada Inc.	Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition (4) Données provenant d'un essai sur le point de fusion (2) Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides (2) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (3) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (5) Données provenant d'un essai <i>in vitro</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (4) Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Bayer Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test (6) Data from an octanol/water partition coefficient test (5) Data from a water extractability test (4) Data from a water solubility test	Bayer Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (6) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (5) Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau (4) Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Borealis Compounds Inc.	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Borealis Compounds Inc.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
BP Lubricants USA, Inc.	Data from an in vivo mammalian mutagenicity test	BP Lubricants USA, Inc.	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères
Brenntag Canada Inc.	Data from a dissociation constants test Data from an octanol/water partition coefficient test (3) Data from a water solubility test (2)	Brenntag Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (3) Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau (2)
Cappelle Inc.	Data from a dissociation constants test Data from an octanol/water partition coefficient test	Cappelle Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Castrol Industrial North America, Inc.	Data from an adsorption-desorption test (2) Data from a dissociation constants test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Castrol Industrial North America, Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (2) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)
Celanese Canada Inc.	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test	Celanese Canada Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Champion Technologies, Ltd.	Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Champion Technologies, Ltd.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagenicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Charles Tennant & Company	Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Molecular weight of <500 and <1 000 daltons Data from a number average molecular weight test Data from an octanol/water partition coefficient test	Charles Tennant & Company	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagenicité chez les mammifères Composantes dont la masse moléculaire est inférieure à 500 daltons et à 1 000 daltons Données provenant d'un essai sur la masse moléculaire moyenne en nombre Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Chemetall GesmbH	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a vapour pressure test	Chemetall GesmbH	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Chemroy Canada Inc.	Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water extractability test	Chemroy Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Chemtura Corporation	Data from a dissociation constants test Data from a fat solubility test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an in vivo mammalian mutagenicity test	Chemtura Corporation	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagenicité chez les mammifères
Chevron Chemical (Canada) Ltd.	Data from a hydrolysis as a function of pH test (5)	Chevron Chemical (Canada) Ltd.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (5)
Chevron Lubricants	Data from an adsorption-desorption test Data from a boiling point test Data from a dissociation constants test Data from a fat solubility test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from a melting point test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Chevron Lubricants	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Chevron Oronite Chemical Co.	Data from an adsorption-desorption test (6) Data from a boiling point test (7) Data from a dissociation constants test (7) Data from a fat solubility test (6) Data from a hydrolysis as a function of pH test (6) Data from a melting point test (7) Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a ready biodegradation test (3) Data from a vapour pressure test (5) Data from a water solubility test (7)	Chevron Oronite Chemical Co.	Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (6) Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition (7) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (7) Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides (6) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (6) Données provenant d'un essai sur le point de fusion (7) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate (3) Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur (5) Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau (7)
Chevron Oronite Company LLC	Data from a hydrolysis as a function of pH test (2)	Chevron Oronite Company LLC	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2)
Chevron Phillips Chemical Company LP	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Chevron Phillips Chemical Company LP	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Clariant (Canada) Inc.	Data from an adsorption-desorption test (3) Data from a boiling point test (4) Data from a dissociation constants test (7) Data from a fat solubility test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a particle size distribution test (3) Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Data from a vapour pressure test	Clariant (Canada) Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (3) Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition (4) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (7) Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai sur la taille des fibres (3) Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Coim USA, Inc.	Data from an acute aquatic toxicity test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a water extractability test	Coim USA, Inc.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Concept Plastics Ltd.	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test	Concept Plastics Ltd.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Croda Canada Ltd.	Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Croda Canada Ltd.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Crompton Co./Cie	Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an in vivo mammalian mutagenicity test	Crompton Co./Cie	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères
Cytec Canada Inc.	Data from an acute aquatic toxicity test Data from an acute mammalian toxicity test Data from a boiling point test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from a melting point test Data from an octanol/water partition coefficient test (3) Data from a ready biodegradation test Data from a vapour pressure test Data from a water solubility test	Cytec Canada Inc.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard des mammifères Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (3) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Dempsey Corporation	Data from an octanol/water partition coefficient test	Dempsey Corporation	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Dow AgroSciences Canada	Data from tests of antibiotic susceptibility (2)	Dow AgroSciences Canada	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (2)
Dow Chemical Canada Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water extractability test	Dow Chemical Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Dow Chemical Canada ULC	Data from an acute aquatic toxicity test (2) Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test (3) Data from an octanol/water partition coefficient test (3) Data from a water extractability test	Dow Chemical Canada ULC	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues (2) Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (3) Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Dow Corning Canada, Inc.	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test	Dow Corning Canada, Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Dow Corning Corporation	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Dow Corning Corporation	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
E.I. du Pont Canada Company	Data from an adsorption-desorption test Data from a hydrolysis as a function of pH test (3) Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Molecular weight of <500 and <1 000 daltons Data from a number average molecular weight test Data from an octanol/water partition coefficient test (6)	E.I. du Pont Canada Company	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3) Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Composantes dont la masse moléculaire est inférieure à 500 daltons et à 1 000 daltons

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
	Data from a ready biodegradation test Data from a vapour pressure test Data from a water solubility test (2)		Données provenant d'un essai sur la masse moléculaire moyenne en nombre Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (6) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau (2)
Eastman Chemical Co.	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Eastman Chemical Co.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Ecolab Co.	Data from a density test	Ecolab Co.	Données provenant d'un essai sur la densité
Elanco, Division Eli Lilly Canada	Contingency plans in the event of an accidental release Data from tests of antibiotic susceptibility Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Potential releases of the micro-organism from facilities in Canada and controls Recommended procedures for terminating the introduction of the micro-organism	Elanco, Division Eli Lilly Canada	Plans d'urgence en cas de rejet accidentel Données des essais de sensibilité aux antibiotiques Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Rejets potentiels du micro-organisme d'installations au Canada et mesures de contrôle Méthodes recommandées pour mettre fin à l'introduction du micro-organisme
Evonik Degussa Corporation	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Evonik Degussa Corporation	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Evonik Goldschmidt Canada	Data from an octanol/water partition coefficient test	Evonik Goldschmidt Canada	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Evonik Goldschmidt Corporation	Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Evonik Goldschmidt Corporation	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)
Exxonmobil Oil Corporation	Reaction scheme	Exxonmobil Oil Corporation	Plan de réaction
Firmenich Inc.	Data from a dissociation constants test	Firmenich Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Flochem Ltd.	Data from an <i>in vivo</i> mammalian mutagenicity test Data from a repeated-dose mammalian toxicity test	Flochem Ltd.	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai de toxicité à doses à l'égard des mammifères
Forbo Adhesives (Canada), Ltd.	Data from an acute mammalian toxicity test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Forbo Adhesives (Canada), Ltd.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard des mammifères Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
GE Water & Process Technologies Canada	Data from an octanol/water partition coefficient test (3)	GE Water & Process Technologies Canada	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (3)
Gehring-Montgomery Inc.	Data from an <i>in vivo</i> mammalian mutagenicity test (3)	Gehring-Montgomery Inc.	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères (3)
General Electric Canada, Inc.	Data from an adsorption-desorption test (2) Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a vapour pressure test	General Electric Canada, Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (2) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
GlaxoSmithKline Inc.	Data from tests of antibiotic susceptibility Dispersal by gene transfer of traits of pathogenicity to non-human species, toxigenicity and resistance to antibiotics Involvement in biogeochemical cycling Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed	GlaxoSmithKline Inc.	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques Dispersion, par transfert de gènes, de ses caractéristiques de pathogénicité vis-à-vis des espèces non humaines, de toxogénicité et de résistance aux antibiotiques Rôle dans les cycles biogéochimiques Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
	Resistance to antibiotics and tolerance to metals and pesticides		Données de pathogénicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Résistance aux antibiotiques et tolérance aux métaux et aux pesticides
Great Lakes Chemical Corporation	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test	Great Lakes Chemical Corporation	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
H.B. Fuller Canada	Data from a hydrolysis as a function of pH test (5) Data from an octanol/water partition coefficient test (3) Data from a water extractability test (5)	H.B. Fuller Canada	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (5) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (3) Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau (5)
H.C. Starck GmbH	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a ready biodegradation test Data from a vapour pressure test	H.C. Starck GmbH	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Henkel Canada Corporation	Data from an acute aquatic toxicity test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water extractability test	Henkel Canada Corporation	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Hermann Laue Spice Co. Inc.	Data from tests of antibiotic susceptibility Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed	Hermann Laue Spice Co. Inc.	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Données de pathogénicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées
Hollimex Products Ltd.	Data from a dissociation constants test	Hollimex Products Ltd.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Honeywell ASCA., Inc.	Data from an adsorption-desorption test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (3) Data from a melting point test (2) Data from a skin irritation test (2) Data from a skin sensitization test (2)	Honeywell ASCA., Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3) Données provenant d'un essai sur le point de fusion (2) Données provenant d'un essai d'irritation de la peau (2) Données provenant d'un essai de sensibilisation de la peau (2)
Huntsman Advanced Materials Americas Inc.	Data from a dissociation constants test	Huntsman Advanced Materials Americas Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Huntsman Corporation	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Huntsman Corporation	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Huntsman International (Canada) Corporation	Data from an acute mammalian toxicity test Data from a density test Data from an octanol/water partition coefficient test (5)	Huntsman International (Canada) Corporation	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard des mammifères Données provenant d'un essai sur la densité Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Huntsman International LLC	Data from a dissociation constants test Data from a vapour pressure test	Huntsman International LLC	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Iford Imaging Switzerland GMBH	Data from a vapour pressure test	Iford Imaging Switzerland GMBH	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Industrial Colours & Chemicals Ltd.	Data from an octanol/water partition coefficient test	Industrial Colours & Chemicals Ltd.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
INEOS USA LLC	Data from a hydrolysis as a function of pH test	INEOS USA LLC	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Infineum Canada, Ltd.	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Infineum Canada, Ltd.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Innophos Canada, Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a ready biodegradation test	Innophos Canada, Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate
Innovene Canada Partnership	Data from an acute aquatic toxicity test Data from an adsorption-desorption test Data from a boiling point test Data from a density test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an in vitro mammalian mutagenicity test Data from a melting point test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a spectroscopy test Data from a vapour pressure test Data from a water solubility test	Innovene Canada Partnership	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai sur la densité Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai <i>in vitro</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données d'un essai de spectroscopie Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
International Flavours & Fragrances	Data from a dissociation constants test (2)	International Flavours & Fragrances	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2)
Intervet Canada Corp.	Data from a density test	Intervet Canada Corp.	Données provenant d'un essai sur la densité
Invista Canada Company	Data from an adsorption-desorption test Data from a fat solubility test Data from a hydrolysis as a function of pH test (11) Data from a water solubility test	Invista Canada Company	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (11) Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Iogen Corp.	Data from tests of antibiotic susceptibility (3)	Iogen Corp.	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (3)
ITOCHU Chemicals America, Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test	ITOCHU Chemicals America, Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
J.M. Huber Corporation	Data from an adsorption-desorption test (2) Data from a boiling point test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an in vivo mammalian mutagenicity test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a ready biodegradation test (2) Data from a vapour pressure test	J.M. Huber Corporation	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (2) Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate (2) Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Jotun Paints Inc.	Data from a water solubility test	Jotun Paints Inc.	Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Kemira Chemicals Inc.	Data from an acute mammalian toxicity test	Kemira Chemicals Inc.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard des mammifères
Konica Minolta Business Solution (Canada) Ltd.	Data from a dissociation constants test Data from a fat solubility test Data from a hydrolysis as a function of pH test	Konica Minolta Business Solution (Canada) Ltd.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
KUBOTA Metal Corporation	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a ready biodegradation test Data from a vapour pressure test	KUBOTA Metal Corporation	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Laboratoires Choisy	Data from tests of pathogenicity that are valid for related micro-organisms that are pathogenic to humans (2)	Laboratoires Choisy	Données des essais de pathogénicité valables pour des micro-organismes apparentés de nature anthropopathogène (2)
Lanxess Inc.	Data from an adsorption-desorption test Data from a boiling point test (3) Data from a dissociation constants test Molecular weight of <500 and <1 000 daltons (2) Data from a number average molecular weight test (2)	Lanxess Inc.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition (3) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Composantes dont la masse moléculaire est inférieure à 500 daltons et à 1 000 daltons (2) Données provenant d'un essai sur la masse moléculaire moyenne en nombre (2)
Lubrizol Advanced Materials Canada Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test	Lubrizol Advanced Materials Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Lubrizol Canada Inc.	Data from a dissociation constants test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test	Lubrizol Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
MeadWestvaco Canada Ltd.	Data from an octanol/water partition coefficient test	MeadWestvaco Canada Ltd.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
MedImmune, LLC	Data from tests of antibiotic susceptibility (6) Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (6) Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (6)	MedImmune, LLC	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (6) Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposés (6) Données de pathogénicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposés (6)
Michelin North America (Canada) Inc.	Data from a boiling point test Data from a melting point test	Michelin North America (Canada) Inc.	Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai sur le point de fusion
Momentive Performance Materials	Data from an acute aquatic toxicity test Data from an adsorption-desorption test (2) Data from a dissociation constants test (2) Data from a melting point test Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a ready biodegradation test (2) Data from a vapour pressure test Data from a water solubility test (2)	Momentive Performance Materials	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption (2) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2) Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate (2)

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
			Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau (2)
Mitsubishi Canada Ltd.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test	Mitsubishi Canada Ltd.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Nalco Canada Co.	Data from an adsorption-desorption test Data from a density test Data from a hydrolysis as a function of pH test (5) Data from a melting point test Data from a skin irritation test Data from a vapour pressure test Data from a water solubility test	Nalco Canada Co.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai sur la densité Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (5) Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai d'irritation de la peau Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Nalco Chemical Company	Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Nalco Chemical Company	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)
Nanocyl SA	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a ready biodegradation test Data from a vapour pressure test	Nanocyl SA	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
NOVA Chemicals Corporation	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test	NOVA Chemicals Corporation	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
NPA Coatings Inc.	Data from an acute aquatic toxicity test	NPA Coatings Inc.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues
OCE-Canada Inc.	Data from an <i>in vivo</i> mammalian mutagenicity test Data from a water extractability test	OCE-Canada Inc.	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Occidental Chemical Corporation	Data from a hydrolysis as a function of pH test (2)	Occidental Chemical Corporation	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2)
Oleon N.V.	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Oleon N.V.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Petro-Canada Inc., 18 PCCW	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an <i>in vivo</i> mammalian mutagenicity test Data from an octanol/water partition coefficient test	Petro-Canada Inc., 18 PCCW	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Phostech Lithium Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an <i>in vivo</i> mammalian mutagenicity test Data from a ready biodegradation test	Phostech Lithium Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
PPG Canada Inc.	Data from an acute aquatic toxicity test Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test (6) Data from a melting point test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water extractability test	PPG Canada Inc.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (6) Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Procter & Gamble Inc.	Data from a dissociation constants test (3) Data from a hydrolysis as a function of pH test (3) Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Data from a vapour pressure test	Procter & Gamble Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (3) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3) Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Données de pathogénicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Quadra Chemicals Ltd.	Data from a density test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a ready biodegradation test Data from a vapour pressure test	Quadra Chemicals Ltd.	Données provenant d'un essai sur la densité Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
R. T. Vanderbilt Company, Inc.	Data from a dissociation constants test Data from a fat solubility test Data from a particle size distribution test	R. T. Vanderbilt Company, Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides Données provenant d'un essai sur la taille des fibres
Rhodia Canada Inc.	Data from a dissociation constants test (2) Data from a fat solubility test Data from a hydrolysis as a function of pH test Molecular weight of <500 and <1 000 daltons Data from a number average molecular weight test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Rhodia Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2) Données provenant d'un essai sur la solubilité dans les lipides Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Composantes dont la masse moléculaire est inférieure à 500 daltons et à 1 000 daltons Données provenant d'un essai sur la masse moléculaire moyenne en nombre Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Robarts Research Institute	Data from tests of pathogenicity that are valid for related micro-organisms that are pathogenic to humans Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed Potential of the micro-organism to have adverse environmental impacts that could affect the conservation and sustainable use of biological diversity	Robarts Research Institute	Données des essais de pathogénicité valables pour des micro-organismes apparentés de nature anthropopathogène Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Données de pathogénicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées Le risque, associé au micro-organisme, de répercussions environnementales défavorables qui pourraient influencer sur la conservation et l'utilisation durable de la diversité biologique

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Rohm and Haas Canada LP	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from a hydrolysis as a function of pH test (3) Data from an octanol/water partition coefficient test (4) Data from a water solubility test Data from a water extractability test (2)	Rohm and Haas Canada LP	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (4) Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau (2)
Schlumberger Canada Ltd.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from a melting point test	Schlumberger Canada Ltd.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le point de fusion
Schulke Inc.	Data from a vapour pressure test	Schulke Inc.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
SE Tylose GmbH & Co. KG	Data from an octanol/water partition coefficient test	SE Tylose GmbH & Co. KG	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
SemBioSys Genetics Inc.	Data from a test to determine its pathogenicity, toxicity or invasiveness	SemBioSys Genetics Inc.	Données d'un essai servant à déterminer la pathogénicité, la toxicité ou le caractère envahissant de l'organisme
Servier Canada, Inc.	Data from a vapour pressure test	Servier Canada, Inc.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
SiREM, A Division of Geosyntec	Pathogenicity data on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed	SiREM, A Division of Geosyntec	Données de pathogénicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées
SNF Canada Ltd.	Molecular weight of <500 and <1 000 daltons (2) Data from a water extractability test	SNF Canada Ltd.	Composantes dont la masse moléculaire est inférieure à 500 daltons et à 1 000 daltons (2) Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Stepan Canada Inc.	Data from a density test Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an octanol/water partition coefficient test	Stepan Canada Inc.	Données provenant d'un essai sur la densité Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Stochem Specialty Chemicals, Division of Univar Canada Ltd.	Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Stochem Specialty Chemicals, Division of Univar Canada Ltd.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)
Sylvan Chemical Company, Inc.	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a ready biodegradation test	Sylvan Chemical Company, Inc.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate
Tempo Canada Inc.	Data from an octanol/water partition coefficient test	Tempo Canada Inc.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
The Goodyear Tire & Rubber Co.	Data from a hydrolysis as a function of pH test	The Goodyear Tire & Rubber Co.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
The Lubrizol Corporation	Data from a hydrolysis as a function of pH test (4) Data from an in vivo mammalian mutagenicity test (5)	The Lubrizol Corporation	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (4) Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères (5)
Tremco Ltd.	Data from an adsorption-desorption test Data from a dissociation constants test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a water solubility test	Tremco Ltd.	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau
Univar Canada Ltd.	Data from an acute mammalian toxicity test	Univar Canada Ltd.	Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard des mammifères

Waiver of information requirements — *Continued*

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted
University of Guelph	Data from tests of antibiotic susceptibility Data from a test conducted to determine its pathogenicity, toxicity or invasiveness
Valspar Inc.	Data from a vapour pressure test
Win Chemicals Ltd.	Data from a boiling point test Data from a melting point test Data from a vapour pressure test

[6-1-o]

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
University of Guelph	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques Données de l'essai servant à déterminer la pathogénicité, la toxicité ou le caractère envahissant de l'organisme
Valspar Inc.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Win Chemicals Ltd.	Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur

[6-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Waiver of information requirements for substances and living organisms (subsections 81(9) and 106(9) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas any person who proposes to import or manufacture a substance or living organism that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(1) or 106(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use, manufacture or import for a significant new activity a substance or a living organism that is on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(3) or 106(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas any person who proposes to use for a significant new activity a substance or a living organism that is not on the *Domestic Substances List* must provide to the Minister of the Environment the information required under subsection 81(4) or 106(4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a person may, pursuant to subsection 81(8) or 106(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, request any of the requirements to provide information under subsections 81(1), (3) or (4) or 106(1), (3) or (4) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to be waived; and

Whereas a waiver may be granted by the Minister of the Environment under subsection 81(8) or 106(8) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* if

- in the opinion of the Ministers, the information is not needed in order to determine whether the substance or living organism is toxic or capable of becoming toxic;
- the substance or living organism is to be used for a prescribed purpose or manufactured at a location where, in the opinion of the Ministers, the person requesting the waiver is able to contain the substance or living organism so as to satisfactorily protect the environment and human health; or
- it is not, in the opinion of the Ministers, practicable or feasible to obtain the test data necessary to generate the information;

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances et les organismes vivants [paragraphes 81(9) et 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que toute personne qui se propose d'importer ou de fabriquer une substance ou un organisme vivant qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(1) ou 106(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, de fabriquer ou d'importer, en vue d'une nouvelle activité, une substance ou un organisme vivant qui figure sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(3) ou 106(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que toute personne qui se propose d'utiliser, en vue d'une nouvelle activité, une substance ou un organisme vivant qui ne figure pas sur la *Liste intérieure* doit fournir au ministre de l'Environnement les renseignements exigés en vertu du paragraphe 81(4) ou 106(4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une personne peut, en vertu du paragraphe 81(8) ou 106(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, demander une exemption à l'une des exigences de fournir les renseignements visés aux paragraphes 81(1), (3) ou (4), ou 106(1), (3) ou (4) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'une exemption peut être accordée en vertu du paragraphe 81(8) ou 106(8) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, par le ministre de l'Environnement si, selon le cas :

- les ministres jugent que les renseignements ne sont pas nécessaires pour déterminer si la substance ou l'organisme vivant est effectivement ou potentiellement toxique;
- la substance ou l'organisme vivant est destiné à une utilisation réglementaire ou doit être fabriqué en un lieu où, selon les ministres, la personne qui demande l'exemption est en mesure de le contenir de façon à assurer une protection satisfaisante de l'environnement et de la santé humaine;
- il est impossible, selon les ministres, d'obtenir les résultats des essais nécessaires à l'établissement des renseignements;

Therefore, notice is hereby given, pursuant to subsections 81(9) and 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that the Minister of the Environment waives the requirement to provide information in accordance with the following annex pursuant to subsections 81(8) and 106(8) of the Act.

KAREN L. DODDS
Assistant Deputy Minister
Science and Technology Branch
On behalf of the Minister of the Environment

Pour ces motifs, un avis est par la présente donné, conformément aux paragraphes 81(9) et 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement accorde une exemption à l'obligation de fournir des renseignements conformément à l'annexe suivante et en vertu des paragraphes 81(8) et 106(8) de la Loi.

La sous-ministre adjointe
Direction générale des sciences et de la technologie
KAREN L. DODDS
Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEX

Waiver of information requirements

(Subsections 81(9) and 106(9) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted ¹
Afton Chemical Canada Corporation	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a hydrolysis as a function of pH test
Agriculture & Agri-Food Canada	Data from tests of antibiotic susceptibility
Akzo Nobel Surface Chemistry LLC	Data from a density test
Aquabounty Technologies Inc.	Data from a test conducted to determine its pathogenicity, toxicity or invasiveness
Arkema Canada Inc.	Data from melting point test Data from boiling point test Data from a vapour pressure test Data from an octanol/water partition coefficient test
Ashland Canada Corp.	Data from a fat solubility test (2) Data from a dissociation constants test (2)
AstraZeneca Canada Inc.	Data from tests of antibiotic susceptibility (4) Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (2) Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (2) Pathogenicity data in aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (2) Pathogenicity data on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed (2)
BASF Canada Inc.	Data from an in vivo mammalian mutagenicity test (3) Data from a hydrolysis as a function of pH test (3) Data from a water solubility test

¹ The number of times the information requirement was waived for the company is indicated in brackets.

ANNEXE

Exemption à l'obligation de fournir des renseignements

[Paragraphes 81(9) et 106(9) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]

Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption ¹
Afton Chemical Canada Corporation	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Agriculture & Agri-Food Canada	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques
Akzo Nobel Surface Chemistry LLC	Données provenant d'un essai sur la densité
Aquabounty Technologies Inc.	Données d'un essai servant à déterminer la pathogénéicité, la toxicité ou le caractère envahissant de l'organisme
Arkema Canada Inc.	Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Ashland Canada Corp.	Données provenant d'un essai de solubilité dans les lipides (2) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (2)
AstraZeneca Canada Inc.	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (4) Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces aquatiques de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2) Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces terrestres de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2) Données de pathogénéicité sur les espèces aquatiques de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2) Données de pathogénéicité sur les espèces terrestres de végétaux, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (2)
BASF Canada Inc.	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénéicité chez les mammifères (3) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (3)

¹ Le nombre de fois que l'obligation d'information a été levée pour l'entreprise est indiqué entre parenthèses.

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
	Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a dissociation constants test Data from an adsorption-desorption test		Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption
Bayer Inc.	Data from an octanol/water partition coefficient test	Bayer Inc.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Bio Agri Mix LP	Data from a boiling point test Data from a vapour pressure test Data from a density test	Bio Agri Mix LP	Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai sur la densité
BN ImmunoTherapeutics Inc.	Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (3) Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (3) Data from tests of antibiotic susceptibility (3)	BN ImmunoTherapeutics Inc.	Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces aquatiques de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3) Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces terrestres de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3) Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (3)
Buckman Laboratories of Canada, Ltd.	Data from a water extractability test	Buckman Laboratories of Canada, Ltd.	Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau
Charles Tennant & Company	Data from a water solubility test Data from an octanol/water partition coefficient test	Charles Tennant & Company	Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Chemtura Canada Co/CIE	Data from an in vivo genotoxicity test (6)	Chemtura Canada Co/CIE	Données provenant d'un essai de génotoxicité <i>in vivo</i> (6)
Chevron Phillips Chemical Company LP	Data from a hydrolysis as a function of pH test (6) Data from a dissociation constants test (3)	Chevron Phillips Chemical Company LP	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (6) Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation (3)
Clariant (Canada) Inc.	Data from a vapour pressure test (4)	Clariant (Canada) Inc.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur (4)
Coim USA, Inc.	Data from a water extractability test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an acute aquatic toxicity test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Coim USA, Inc.	Données provenant d'un essai d'extractibilité dans l'eau (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues (2) Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)
Danisco Canada Inc.	Data from a melting point test Data from a boiling point test Data from a density test Data from a vapour pressure test Data from a water solubility test Data from an octanol/water partition coefficient test	Danisco Canada Inc.	Données provenant d'un essai sur le point de fusion Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition Données provenant d'un essai sur la densité Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Dow Chemical Canada ULC	Data from an octanol/water partition coefficient test	Dow Chemical Canada ULC	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Dow Corning Canada Inc.	Data from a water solubility test Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from an octanol/water partition coefficient test Data from an adsorption-desorption test	Dow Corning Canada Inc.	Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2)

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
	Data from a dissociation constants test Data from a repeated-dose mammalian toxicity test		Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données provenant d'un essai de toxicité à doses à l'égard des mammifères
Dow Corning Corporation	Data from a water solubility test Data from an octanol/water partition coefficient test	Dow Corning Corporation	Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Ecolab Co.	Data from an acute inhalation mammalian toxicity test Data from an acute dermal mammalian toxicity test Data from a skin sensitization test Data from a vapour pressure test	Ecolab Co.	Données provenant d'essais de toxicité aiguë par inhalation à l'égard des mammifères Données provenant d'essais de toxicité aiguë cutanée à l'égard des mammifères Données provenant d'un essai de sensibilisation de la peau Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Elanco, Division Eli Lilly Canada	Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on aquatic plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (3) Data from tests conducted to determine the effects of the micro-organism on terrestrial plant, invertebrate and vertebrate species likely to be exposed to it (3) Data from tests of antibiotic susceptibility (3) Data from a melting point test (2) Data from a boiling point test (2) Data from a vapour pressure test (2) Data from a density test (2)	Elanco, Division Eli Lilly Canada	Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces aquatiques de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3) Données des essais servant à déterminer les effets du micro-organisme sur les espèces terrestres de plantes, d'invertébrés et de vertébrés susceptibles d'y être exposées (3) Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (3) Données provenant d'un essai sur le point de fusion (2) Données provenant d'un essai sur le point d'ébullition (2) Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur (2) Données provenant d'un essai sur la densité (2)
H J Heinz Company of Canada	Data from tests of antibiotic susceptibility (2)	H J Heinz Company of Canada	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (2)
Heinzseed division of Heinz Company of Canada	Data from tests of antibiotic susceptibility	Heinzseed division of Heinz Company of Canada	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques
Inolex Chemical Company	Data from a water solubility test Data from an octanol/water partition coefficient test	Inolex Chemical Company	Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
Iogen Corp.	Data from tests of antibiotic susceptibility	Iogen Corp.	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques
Itaconix Corporation	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Itaconix Corporation	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Matsumura Oil Research Corp.	Data from a dissociation constants test	Matsumura Oil Research Corp.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation
Merck Canada Inc.	Data from an acute mammalian toxicity test	Merck Canada Inc.	Données provenant d'essais de toxicité aiguë à l'égard des mammifères
Metabolix, Inc.	Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Metabolix, Inc.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)
Momentive Specialty Chemicals Canada Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test	Momentive Specialty Chemicals Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Nalco Canada Co.	Data from an octanol/water partition coefficient test (2) Data from a hydrolysis as a function of pH test (2)	Nalco Canada Co.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2) Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2)
Novozymes Canada Limited	Data from tests of antibiotic susceptibility (2)	Novozymes Canada Limited	Données des essais de sensibilité aux antibiotiques (2)
Procter & Gamble Inc.	Data from an octanol/water partition coefficient test (2)	Procter & Gamble Inc.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (2)

Waiver of information requirements — *Continued*Exemption à l'obligation de fournir des renseignements (*suite*)

Person to whom a waiver is granted	Information in relation to which a waiver is granted	Le nom des bénéficiaires de l'exemption	Renseignements visés par l'exemption
Riches, McKenzie & Herber/Mitsubishi	Data from an adsorption-desorption test	Riches, McKenzie & Herber/Mitsubishi	Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption
Rockwool International A/S	Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Data from a vapour pressure test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from an adsorption-desorption test Data from a hydrolysis as a function of pH test	Rockwool International A/S	Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Sika Canada Inc.	Data from a water solubility test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from a vapour pressure test	Sika Canada Inc.	Données provenant d'un essai de solubilité dans l'eau Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur
Stepan Canada Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test (2) Data from a density test (2) Data from an in vivo mammalian mutagenicity test Data from an octanol/water partition coefficient test	Stepan Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH (2) Données provenant d'un essai sur la densité (2) Données provenant d'un essai <i>in vivo</i> de mutagénicité chez les mammifères Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau
STERIS Canada Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test	STERIS Canada Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH
Teck Metals Ltd.	Data from a ready biodegradation test	Teck Metals Ltd.	Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate
The Goodyear Tire & Rubber Co.	Data from a dissociation constants test Data from an adsorption-desorption test	The Goodyear Tire & Rubber Co.	Données provenant d'un essai concernant les constantes de dissociation Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption
Umicore Canada Inc.	Data from a ready biodegradation test Data from an octanol/water partition coefficient test Data from an acute aquatic toxicity (Daphnia) test Data from an acute aquatic toxicity (Fish) test Data from an acute aquatic toxicity (Algae) test Data from an adsorption-desorption test Data from an in vivo genotoxicity test	Umicore Canada Inc.	Données provenant d'un essai de biodégradabilité immédiate Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard de la daphnie Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson Données provenant d'un essai de toxicité aiguë des algues Données d'un essai sur l'adsorption et la désorption Données provenant d'un essai de génotoxicité <i>in vivo</i>
Univar Canada Ltd.	Data from an octanol/water partition coefficient test (3) Data from an acute mammalian toxicity test	Univar Canada Ltd.	Données provenant d'un essai sur le coefficient de partage entre l'octanol et l'eau (3) Données provenant d'essais de toxicité aiguë à l'égard des mammifères
Valspar Industries, Inc.	Data from a hydrolysis as a function of pH test Data from an acute aquatic toxicity	Valspar Industries, Inc.	Données provenant d'un essai concernant le taux d'hydrolyse en fonction du pH Données provenant d'un essai de toxicité aiguë à l'égard du poisson, de la daphnie ou des algues
Waterville TG Inc.	Data from a vapour pressure test	Waterville TG Inc.	Données provenant d'un essai sur la tension de vapeur

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication after screening assessment of a substance — Ethylbenzene, CAS¹ RN 100-41-4 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas ethylbenzene is a substance on the *Domestic Substances List* identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft Screening Assessment conducted on the substance pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that the substance meets one or more 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 recommend to His Excellency the Governor in Council that the substance be added to Schedule 1 to the Act.

Notice is furthermore given that the ministers have released a risk management scope document for the substance to initiate discussions with stakeholders on the development of a risk management approach.

Public comment period

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), or substances@ec.gc.ca (email).

In accordance with section 313 of the Act, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

DAVID MORIN

*Director General
Science and Risk Assessment Directorate*

On behalf of the Minister of the Environment

VIRGINIA POTER

*Director General
Chemicals Sector Directorate*

On behalf of the Minister of the Environment

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication après évaluation préalable d'une substance — l'Éthylbenzène (numéro d'enregistrement CAS¹ 100-41-4) — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que l'éthylbenzène est inscrit sur la *Liste intérieure* et satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable sur cette substance réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que cette substance satisfait à un ou plusieurs critères prévus à l'article 64 de la Loi,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé (les ministres) ont l'intention de recommander à Son Excellence le Gouverneur en conseil que cette substance soit ajoutée à l'annexe 1 de la Loi.

Avis est de plus donné par les présentes que les ministres ont publié le cadre de gestion des risques sur cette substance afin d'amorcer les discussions avec les parties intéressées au sujet de l'élaboration d'une approche de gestion des risques.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Comme le précise le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit, à la ministre de l'Environnement, ses commentaires sur la mesure qui y est énoncée et les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Conformément à l'article 313 de ladite loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le directeur général

*Direction des sciences et de l'évaluation des risques
DAVID MORIN*

Au nom de la ministre de l'Environnement

La directrice générale

*Direction du secteur des produits chimiques
VIRGINIA POTER*

Au nom de la ministre de l'Environnement

¹ The Chemical Abstracts Service (CAS) Registry Number 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 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 (CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society, sauf en réponse à des besoins législatifs et/ou aux fins des rapports destinés au gouvernement en vertu d'une loi ou d'une politique administrative.

AMANDA JANE PREECE
 Director General
 Safe Environments Directorate
 On behalf of the Minister of Health

La directrice générale
 Direction de la sécurité des milieux
 AMANDA JANE PREECE
 Au nom de la ministre de la Santé

ANNEX

Summary of the Draft Screening Assessment of Ethylbenzene

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of benzene, ethyl- also known as ethylbenzene (Chemical Abstracts Service Registry Number 100-41-4). Ethylbenzene was identified as a priority for assessment on the basis of “greatest potential” for human exposure and also because it was classified by other agencies on the basis of carcinogenicity.

Ethylbenzene occurs naturally in the environment in crude oil and, as a result, can be a component of vehicle and aviation fuels. It occurs naturally in some natural gas streams, and as a result of incomplete combustion of natural materials, making it a component of forest fire smoke. Ethylbenzene is a component of mixed xylenes, which are used as solvents in various applications including in paints, stains, and automotive cleaners. Ethylbenzene is also synthetically produced and mainly used in the manufacture of styrene. Styrene is then used to manufacture various types of polymers, such as polystyrene. Ethylbenzene is used in the oil and gas industry in a number of oilfield applications, such as a non-emulsifier, as an acid additive and as a surfactant in hydraulic fracturing fluids. Minor applications of the synthetically produced ethylbenzene include use as a solvent and for the production of other chemicals such as diethylbenzene.

The most recent available information on ethylbenzene production in Canada is from 2003, during which a total of 906 000 tonnes of ethylbenzene were produced. Approximately 545 tonnes of ethylbenzene were imported into Canada in 2009, and approximately 51.6 tonnes were exported in the same year. Results from the *Notice with Respect to certain substances on the Domestic Substances List* (DSL), published under section 71 and conducted for the year 2000, indicated that approximately 1 700 000 tonnes of ethylbenzene at a concentration greater than 1% were manufactured in and imported into Canada during that year, mainly by companies in the petrochemical sector. Ethylbenzene has been internationally identified as a high production volume (HPV) chemical.

Ethylbenzene is included in the National Pollutant Release Inventory (NPRI), to which facilities manufacturing, importing, or otherwise using more than 10 tonnes per year of the substance must report their releases. In 2011, facilities across Canada reported to the NPRI on-site environmental releases totalling approximately 325 tonnes, transfers for disposal totalling 1 800 tonnes, and transfers for recycling totalling 541 tonnes.

Ethylbenzene has been detected in ambient and indoor air, drinking water, surface water, groundwater, soil, and biota, but not in sediment in Canada. Ethylbenzene has also been detected in various food items in various countries. Ethylbenzene has been identified in products, such as liquid and aerosol coatings, caulking, lacquers, stains and varnishes, and building materials. Ethylbenzene

ANNEXE

Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable de l'Éthylbenzène

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les ministres de l'Environnement et de la Santé ont effectué une évaluation préalable de l'éthylbenzène (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 100-41-4). L'éthylbenzène a été désigné comme substance d'intérêt prioritaire en raison du plus fort risque d'exposition humaine et aussi en raison de sa classification par d'autres organismes pour sa cancérogénicité.

L'éthylbenzène est présent naturellement dans l'environnement dans le pétrole brut et peut être un composé de carburants automobile et d'aviation. L'éthylbenzène est aussi produit naturellement dans certains flux de gaz naturel à la suite de la combustion incomplète de matières naturelles, ce qui en fait un composé de la fumée provenant des incendies de forêt. L'éthylbenzène est un composé de xylènes mélangés, qui sont utilisés comme solvants dans différentes applications, y compris les peintures, les teintures et les nettoyants pour automobiles. L'éthylbenzène est également produit de façon synthétique et utilisé principalement dans la fabrication du styrène. Le styrène est ensuite utilisé pour fabriquer différents types de polymères comme le polystyrène. L'éthylbenzène est utilisé dans l'industrie pétrolière et gazière dans un certain nombre d'applications du secteur des champs de pétrole, notamment comme non-émulsifiant, comme additif acide et comme agent de surface dans les liquides de fracturation hydraulique. Les applications peu courantes de l'éthylbenzène produit de façon synthétique comprennent l'utilisation en tant que solvant et dans la production d'autres produits chimiques tels que le diéthylbenzène.

Les renseignements disponibles les plus récents sur la production d'éthylbenzène au Canada remontent à 2003, année au cours de laquelle 906 000 tonnes d'éthylbenzène ont été produites au total. Environ 545 tonnes d'éthylbenzène ont été importées au Canada en 2009, et environ 51,6 tonnes ont été exportées au cours de la même année. Selon les résultats obtenus à la suite de l'*Avis concernant certaines substances inscrites sur la Liste intérieure* (LI), paru en application de l'article 71 pour l'année 2000, environ 1 700 000 tonnes d'éthylbenzène ont été fabriquées et importées au Canada à une concentration supérieure à 1 % au cours de cette année, principalement par les entreprises dans le secteur pétrochimique. À l'échelle internationale, l'éthylbenzène a été défini comme une substance chimique produite en grande quantité.

Comme l'éthylbenzène est inscrit dans l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP), les installations qui fabriquent, importent ou utilisent plus de 10 tonnes de cette substance par année doivent déclarer leurs rejets. En 2011, les installations dans l'ensemble du Canada ont déclaré à l'INRP des rejets environnementaux sur place totalisant environ 325 tonnes, des transferts pour élimination totalisant 1 800 tonnes, ainsi que des transferts pour recyclage totalisant 541 tonnes.

Au Canada, on a détecté de l'éthylbenzène dans l'air ambiant et l'air intérieur, l'eau potable, les eaux de surface, les eaux souterraines, le sol et le biote, mais pas dans les sédiments. On a aussi détecté de l'éthylbenzène dans divers produits alimentaires de divers pays. On a trouvé de l'éthylbenzène dans de nombreux produits, tels que des revêtements liquides et en aérosol, des produits

has also been measured in blood samples from individuals living in the United States.

Based on its physical and chemical properties and half-lives in air, surface water and groundwater, wastewater treatment systems, aquifer, soil, and sediments, ethylbenzene is expected to degrade relatively rapidly in water, soil, and sediment, but is not expected to degrade quickly in air. It is therefore persistent in air but not in water, soil, or sediment. Ethylbenzene has a low potential to accumulate in organisms or biomagnify in trophic food chains. Therefore, it is proposed that the substance meets the persistence criteria but not the bioaccumulation criteria as set out in the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* of CEPA 1999. In addition, the available toxicity data indicate that ethylbenzene is moderately toxic to aquatic and terrestrial species.

For this Screening Assessment, the predicted environmental concentrations (PECs) in air, surface water, sediment, and soil do not exceed concentrations associated with effects, even when conservative scenarios are used. The risk quotient (RQ) obtained for groundwater exceeded a value of 1 in a conservative scenario, which suggests potential risk to organisms living in groundwater near landfills. However, given the uncertainty associated with the relevance of the available toxicity data, the extent of risks is unclear.

Based on the information available, there is low risk of harm to organisms or the broader integrity of the environment from this substance. It is therefore proposed to conclude that ethylbenzene does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA 1999, as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity, or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

The critical health effects associated with exposure to ethylbenzene are considered to be tumour induction and non-cancer systemic effects, primarily on the auditory system and on the liver, kidney and pituitary glands. Minor developmental effects, haematological effects, effects on the endocrine system (thyroid hyperplasia), and on the central nervous system were observed at higher dose levels and following prolonged exposure periods.

The general population of Canada is exposed to ethylbenzene from environmental media, food, and the use of consumer products. The margins between levels associated with effects in experimental animals and upper-bounding estimates of exposure from environmental media (including vehicle interior air), food, and from scenarios, such as pumping gasoline or living near service stations are considered to be adequate to address uncertainties related to the health effects and exposure for both cancer and non-cancer effects. However, margins between upper-bounding estimates of exposure from use of certain consumer products (i.e. concrete sealant, lacquer/stain/varnish) and critical effect levels are considered potentially inadequate to address uncertainties related to the health effects and exposure.

Based on the information available, it is proposed to conclude that ethylbenzene meets the criteria under paragraph 64(c) of CEPA 1999, as it is entering or may enter the environment in a

de calfeutrage, des laques, des teintures et des vernis, et des matériaux de construction. On a aussi mesuré de l'éthylbenzène dans des échantillons de sang provenant de personnes vivant aux États-Unis.

D'après ses propriétés physiques et chimiques et ses demi-vies dans l'air, les eaux de surface et les eaux souterraines, les systèmes de traitement des eaux usées, les aquifères, le sol et les sédiments, l'éthylbenzène devrait se dégrader relativement rapidement dans l'eau, le sol et les sédiments, mais ne devrait pas se dégrader rapidement dans l'air. Par conséquent, il est persistant dans l'air, mais pas dans l'eau, le sol ou les sédiments. L'éthylbenzène a un faible potentiel d'accumulation dans les organismes ou de bioamplification dans les chaînes alimentaires trophiques. Par conséquent, il est proposé de conclure que la substance répond aux critères de persistance, mais pas à ceux de la bioaccumulation établis dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* de la LCPE (1999). En outre, les données disponibles sur la toxicité indiquent que l'éthylbenzène est moyennement toxique pour les espèces aquatiques et terrestres.

Aux fins de la présente évaluation préalable, les concentrations environnementales estimées (CEE) dans l'air, les eaux de surface, les sédiments et le sol ne dépassent pas les concentrations associées aux effets, même lorsqu'on utilise des scénarios prudents. Le quotient de risque (QR) obtenu pour les eaux souterraines a dépassé une valeur de 1 dans un scénario prudent, ce qui indique un risque potentiel pour les organismes qui vivent dans les eaux souterraines à proximité de sites d'enfouissement. Toutefois, étant donné l'incertitude associée à la pertinence des données disponibles sur la toxicité, l'étendue des risques n'est pas claire.

D'après les données disponibles, cette substance présente un faible risque d'effets nocifs sur les organismes ou sur l'intégrité globale de l'environnement. Il est donc proposé de conclure que l'éthylbenzène ne répond pas aux critères énoncés à l'alinéa 64(a) ou (b) de la LCPE (1999), car il ne pénètre 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, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

On considère que les effets critiques sur la santé associés à l'exposition à l'éthylbenzène sont l'induction de tumeurs et les effets systémiques non cancérogènes, principalement sur le système auditif, sur les reins, sur le foie et l'hypophyse. On a observé de légers effets sur le développement, des effets hématologiques et des effets sur le système endocrinien (hyperplasie de la glande thyroïde) et le système nerveux central, à des concentrations plus élevées et à la suite de périodes d'exposition prolongées.

L'ensemble de la population canadienne est exposé à l'éthylbenzène dans les milieux naturels par l'alimentation et par l'utilisation de produits de consommation. Les marges entre les concentrations associées aux effets chez les animaux de laboratoire et les valeurs estimatives de la limite supérieure de l'exposition à partir des milieux naturels (y compris l'air à l'intérieur des véhicules), des aliments, et de scénarios comme le pompage d'essence ou la vie à proximité de stations-service, sont considérées comme adéquates pour tenir compte des incertitudes des effets sur la santé et de l'exposition en qui concerne les effets cancérogènes et non cancérogènes. Cependant, les marges entre les valeurs estimatives de la limite supérieure de l'exposition due à l'utilisation de certains produits de consommation (par exemple mastic pour béton, laques/teintures/verniss) et les concentrations associées à un effet critique sont considérées comme potentiellement inadéquates pour tenir compte des incertitudes des effets sur la santé et de l'exposition.

À la lumière des renseignements disponibles, il est proposé de conclure que l'éthylbenzène répond aux critères de l'alinéa 64(c) de la LCPE (1999), car il pénètre ou peut pénétrer dans

quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Proposed conclusion

Based on the information available, it is proposed to conclude that ethylbenzene meets one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999.

The draft Screening Assessment, as well as the risk management scope document for the substance, is available on the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[6-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication after screening assessment of a substance — Hexachloroethane, CAS¹ RN 67-72-1 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas hexachloroethane is a substance on the *Domestic Substances List* identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the draft Screening Assessment conducted on the substance pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is proposed to conclude that the substance does 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 the substance at this time under section 77 of the Act.

Public comment period

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the ministers propose to take and on the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), substances@ec.gc.ca (email).

l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui constituent ou peuvent constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion proposée

D'après les renseignements disponibles, il est proposé de conclure que l'éthylbenzène satisfait à un ou plusieurs critères énoncés à l'article 64 de la LCPE (1999).

L'ébauche d'évaluation préalable et le cadre de gestion des risques proposé à l'égard de cette substance sont accessibles sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques à l'adresse www.substanceschimiques.gc.ca.

[6-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication après évaluation préalable d'une substance — l'Hexachloroéthane (numéro d'enregistrement CAS¹ 67-72-1) — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que l'hexachloroéthane est inscrit sur la *Liste intérieure* et satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'ébauche d'évaluation préalable sur cette substance réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est proposé de conclure que cette substance ne satisfait à aucun des critères prévus à l'article 64 de la Loi,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de cette substance en application de l'article 77 de la Loi.

Délai pour recevoir les commentaires du public

Comme le précise le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque le souhaite peut soumettre par écrit, à la ministre de l'Environnement, ses commentaires sur la mesure qui y est énoncée et les considérations scientifiques la justifiant. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

¹ The Chemical Abstracts Service (CAS) Registry Number 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 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 (CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society, sauf s'il s'agit de répondre à des besoins législatifs et/ou de produire des rapports destinés au gouvernement en vertu d'une loi ou d'une politique administrative.

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

DAVID MORIN
Director General
Science and Risk Assessment Directorate
 On behalf of the Minister of the Environment

AMANDA JANE PREECE
Director General
Safe Environments Directorate
 On behalf of the Minister of Health

ANNEX

Summary of the Draft Screening Assessment
of Hexachloroethane

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of hexachloroethane, Chemical Abstracts Service Registry Number 67-72-1. Hexachloroethane was identified as a priority for assessment as it had been found to meet categorization criteria for persistence, bioaccumulation and inherent toxicity to aquatic life. Hexachloroethane was also classified by other agencies as a possible carcinogen to humans according to IARC (Group 2B) and the United States Environmental Protection Agency (Group C).

Hexachloroethane is not known to occur naturally. Hexachloroethane was previously imported in Canada for use as a chemical intermediate, as a flux agent for grain refining and degassing of aluminum alloys, as a flame retardant in industrial laminating resins and as a reactant in military smoke ammunition. Recent information indicates that small quantities of hexachloroethane continue to be imported and used for degassing of aluminum alloys. In Canada, hexachloroethane is not intentionally manufactured for commercial distribution; rather, it is formed during other processes in the chlorinated chemical industry and can also be produced as a by-product of the chlorination of water and sewage and the incineration of chlorinated hydrocarbons. Based on the results of a survey conducted under section 71 of CEPA 1999 for the year 2000, approximately 150 tonnes of hexachloroethane were manufactured in Canada and between 10 and 100 tonnes were imported into Canada.

The use of hexachloroethane is slowly being phased out in Canada and internationally. Based on reported use patterns, hexachloroethane is expected to be released mainly to air, with smaller releases to water and soil.

Based on its physical and chemical properties, hexachloroethane is not expected to degrade quickly in the environment and is persistent in air, water and soil. Hexachloroethane does not have the potential to accumulate in organisms or biomagnify in trophic food chains. The substance therefore meets the persistence criteria but not the bioaccumulation criteria as set out in the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* of CEPA 1999. Empirical acute aquatic toxicity values also indicate that the substance is highly hazardous to aquatic organisms.

Conformément à l'article 313 de ladite loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le directeur général
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
 DAVID MORIN
 Au nom de la ministre de l'Environnement

La directrice générale
Direction de la sécurité des milieux
 AMANDA JANE PREECE
 Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE

Résumé de l'ébauche d'évaluation préalable de
l'Hexachloroéthane

Conformément à l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les ministres de l'Environnement et de la Santé ont effectué une évaluation préalable de l'hexachloroéthane (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service 67-72-1). L'hexachloroéthane a été désigné comme substance prioritaire pour l'évaluation, car on a constaté qu'il répondait aux critères de catégorisation pour la persistance, la bioaccumulation et la toxicité intrinsèque pour les organismes aquatiques. L'hexachloroéthane a également été désigné par d'autres organismes comme agent cancérigène possible pour les humains selon le Centre international de recherche sur le cancer (groupe 2B) et l'Environmental Protection Agency des États-Unis (groupe C).

Aucun renseignement indiquant que l'hexachloroéthane serait naturellement présent dans l'environnement n'a été relevé. L'hexachloroéthane était auparavant importé au Canada pour être utilisé comme intermédiaire chimique, comme agent de flux pour l'affinage du grain et le dégazage des alliages d'aluminium, comme ignifugeant dans les résines de stratification industrielles et comme réactif dans les munitions fumigènes pour usage militaire. Des données récentes indiquent que de petites quantités d'hexachloroéthane continuent à être importées et utilisées pour le dégazage d'alliages d'aluminium. Au Canada, l'hexachloroéthane n'est pas fabriqué intentionnellement aux fins de distribution commerciale. Il est plutôt formé pendant d'autres processus dans l'industrie des substances chlorées et peut également être un sous-produit de la chloration de l'eau et des eaux usées et de l'incinération d'hydrocarbures chlorés. D'après les résultats d'une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999) pour l'année 2000, environ 150 tonnes d'hexachloroéthane ont été fabriquées au Canada, et entre 10 et 100 tonnes ont été importées au pays.

L'utilisation d'hexachloroéthane est progressivement éliminée au Canada et à l'échelle internationale. D'après les profils d'utilisation déclarés, l'hexachloroéthane devrait être rejeté principalement dans l'air, avec de plus faibles rejets dans l'eau et le sol.

D'après ses propriétés physiques et chimiques, l'hexachloroéthane ne devrait pas se dégrader rapidement dans l'environnement; il s'agit d'une substance persistante dans l'air, l'eau et le sol. L'hexachloroéthane n'a pas le potentiel de s'accumuler dans les organismes ni de se bioamplifier dans les chaînes trophiques. Cette substance répond donc aux critères de persistance, mais non à ceux de bioaccumulation énoncés dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* de la LCPE (1999). Les valeurs empiriques relatives à la toxicité aiguë aquatique indiquent que la substance est très dangereuse pour les organismes aquatiques.

For the ecological screening assessment, a number of models were run, using conservative scenarios and assumptions, to determine concentrations of hexachloroethane in air, water and sediment. The predicted environmental concentrations (PECs) in water and air do not exceed concentrations associated with effects, even when using conservative scenarios and assumptions. Although the measured concentrations of hexachloroethane in sediments exceeded effect levels, the data are older and the concentrations were from an area where known releases have ceased and where remediation activities have taken place.

Based on the information available, it is proposed to conclude that hexachloroethane does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA 1999, as it is 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 principal source of exposure of the general population to hexachloroethane is indoor air. Intakes from ambient air, drinking water and soil are expected to be negligible. Food was not considered to be a source of hexachloroethane exposure.

Based principally upon the weight-of-evidence evaluations of international agencies, a critical effect for the characterization of risk to human health is carcinogenicity. Following chronic oral exposure to hexachloroethane, significant increases in the incidence of liver tumours and kidney tumours were observed in mice and rats, respectively. Increased incidences of pheochromocytomas of the adrenal gland were also observed in hexachloroethane-exposed rats. However, results of assays for genotoxicity were generally negative. Other effects observed in experimental animals exposed to hexachloroethane include non-cancer effects in the kidney, as well as developmental toxicity at higher levels of exposure.

The margin between the estimates of intake of hexachloroethane by the general population and the critical non-cancer effect level for renal toxicity in experimental animals is considered adequate to account for uncertainty in the health effects and exposure databases.

On the basis of the adequacy of margins between exposure and critical effect levels, it is proposed to conclude that hexachloroethane does not meet the criteria set out in paragraph 64(c) of CEPA 1999, as it is 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.

Proposed conclusion

Based on the information available, it is proposed to conclude that hexachloroethane does not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999.

Because this substance is listed on the *Domestic Substances List*, it is not subject to notification under the *New Substance Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*. However, given its hazardous properties, there is concern that new activities that have not been identified or assessed under CEPA 1999 could lead to this substance meeting the criteria set out in section 64 of the Act. Therefore, it is recommended to amend the *Domestic Substances List*, under subsection 87(3) of the Act, to indicate that subsection 81(3) of the Act applies with respect to this substance, so that

Pour l'évaluation écologique préalable, plusieurs modèles ont été exécutés, et on a utilisé des hypothèses et des scénarios prudents, afin de déterminer les concentrations d'hexachloroéthane dans l'air, l'eau et les sédiments. Les concentrations environnementales estimées dans l'eau et dans l'air ne dépassent pas les concentrations associées aux effets, même lorsqu'on utilise des hypothèses et des scénarios prudents. Bien que les concentrations mesurées d'hexachloroéthane dans les sédiments dépassaient les concentrations avec effet, les données étaient plus anciennes et les concentrations provenaient d'une région où les rejets connus ont cessé et où des activités d'assainissement ont eu lieu.

À la lumière des renseignements disponibles, il est proposé de conclure que l'hexachloroéthane ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la LCPE (1999), car il ne pénètre 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, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

L'air intérieur est la principale source d'exposition à l'hexachloroéthane pour la population générale. L'absorption par l'air ambiant, l'eau potable et le sol devrait être négligeable. Les aliments ne sont pas considérés comme une source d'exposition à l'hexachloroéthane.

Fondée principalement sur des évaluations reposant sur le poids de la preuve réalisées par des organismes internationaux, la cancérogénicité constitue un effet critique pour la caractérisation du risque que représente la substance pour la santé humaine. À la suite d'une exposition orale chronique à l'hexachloroéthane, une augmentation significative de l'incidence de tumeurs au foie et aux reins a été observée chez la souris et le rat, respectivement. On a également observé une augmentation du nombre de phéochromocytomes de la glande surrénale chez les rats exposés à l'hexachloroéthane. Toutefois, les résultats des essais de génotoxicité étaient généralement négatifs. D'autres effets observés chez les animaux de laboratoire exposés à l'hexachloroéthane comprennent des effets non cancérogènes dans les reins ainsi que la toxicité pour le développement à des concentrations d'exposition plus élevées.

La marge entre les estimations de l'absorption d'hexachloroéthane par la population générale et la concentration associée à un effet critique non cancérogène pour la toxicité rénale chez les animaux de laboratoire est considérée comme adéquate pour tenir compte de l'incertitude dans les bases de données relatives aux effets sur la santé et à l'exposition.

Compte tenu de l'adéquation des marges entre l'exposition et les concentrations associées à un effet critique, il est proposé de conclure que l'hexachloroéthane ne satisfait pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE (1999), car la substance ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion proposée

D'après les renseignements disponibles, il est proposé de conclure que l'hexachloroéthane ne satisfait à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE (1999).

Puisque l'hexachloroéthane est inscrit sur la *Liste intérieure*, il ne doit pas faire l'objet d'une déclaration en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*. Cependant, compte tenu de ses propriétés dangereuses, on craint que de nouvelles activités qui n'ont pas été définies ou évaluées en vertu de la LCPE (1999) fassent en sorte que cette substance finisse par répondre aux critères énoncés à l'article 64 de la Loi. Par conséquent, il est recommandé de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3)

any significant new activity is notified and undergoes ecological and human health risk assessments before the substance is imported, manufactured or used for the significant new activity.

The draft Screening Assessment for this substance is available on the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

[6-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

FISHERIES ACT

Notice respecting the Agreement between the Government of New Brunswick and the Government of Canada regarding the administration of the Wastewater Systems Effluent Regulations in New Brunswick

Notice is hereby given that the Minister of Fisheries and Oceans intends to conclude with the province of New Brunswick the agreement entitled "Administrative Agreement between the Government of New Brunswick and the Government of Canada regarding the administration of the *Wastewater Systems Effluent Regulations* in New Brunswick."

Interested persons requiring additional information, or wishing to consult the Agreement, should send a request to the email address: ww-eu@ec.gc.ca. Interested persons may, within 30 days after the publication of this notice, file comments with respect to the proposed agreement. All such comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to James Arnott, Wastewater Program, Department of the Environment, 351 Saint-Joseph Boulevard, Gatineau, Quebec K1A 0H3 or at the following email address: ww-eu@ec.gc.ca.

GAIL SHEA

Minister of Fisheries and Oceans

[6-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BANK ACT

HSBC Bank Canada — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business

- Notice is hereby given of the issuance,
- pursuant to subsection 229(1) of the *Bank Act*, of letters patent amalgamating and continuing HSBC Bank Canada, HSBC Finance Corporation Canada and HSBC Financial Corporation Limited as one bank under the name, in English, HSBC Bank Canada and, in French, Banque HSBC Canada, effective January 1, 2014; and
 - pursuant to subsection 48(4) of the *Bank Act*, of an order authorizing HSBC Bank Canada to commence and carry on business, effective January 1, 2014.

January 27, 2014

JULIE DICKSON

Superintendent of Financial Institutions

[6-1-o]

de la Loi, afin d'indiquer que le paragraphe 81(3) s'applique à cette substance. Ainsi, toute nouvelle activité devra être déclarée et faire l'objet d'une évaluation des risques pour l'environnement et la santé humaine avant que la substance soit importée, fabriquée ou utilisée pour la nouvelle activité.

L'ébauche d'évaluation préalable de cette substance est accessible sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques à l'adresse www.substanceschimiques.gc.ca.

[6-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

LOI SUR LES PÊCHES

Avis relatif à l'accord entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement du Canada sur l'administration du Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées au Nouveau-Brunswick

Avis est par la présente donné que le ministre des Pêches et des Océans projette de conclure avec la province du Nouveau-Brunswick l'accord intitulé « Accord administratif entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement du Canada sur l'administration du *Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées* au Nouveau-Brunswick ».

Les personnes intéressées à obtenir de plus amples renseignements ou à consulter le projet d'accord peuvent envoyer leur demande à l'adresse courriel : ww-eu@ec.gc.ca. Les personnes intéressées peuvent, au terme d'un délai de 30 jours après la publication du présent avis, présenter des observations relativement à ce projet d'accord. Ces observations doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication de cet avis et être envoyés à James Arnott, Programme des eaux usées, ministère de l'Environnement, 351, boulevard Saint-Joseph, Gatineau (Québec) K1A 0H3 ou à l'adresse courriel suivante : ww-eu@ec.gc.ca.

La ministre des Pêches et des Océans

GAIL SHEA

[6-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES BANQUES

Banque HSBC Canada — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement

- Avis est par les présentes donné de l'émission,
- conformément au paragraphe 229(1) de la *Loi sur les banques*, de lettres patentes prorogeant la Banque HSBC Canada, la Corporation Financière HSBC Canada et la Société financière HSBC Limitée et les fusionnant en une seule banque sous la dénomination sociale, en français, Banque HSBC Canada et, en anglais, HSBC Bank Canada, à compter du 1^{er} janvier 2014;
 - conformément au paragraphe 48(4) de la *Loi sur les banques*, d'une ordonnance d'agrément autorisant la Banque HSBC Canada à commencer à fonctionner à compter du 1^{er} janvier 2014.

Le 27 janvier 2014

Le surintendant des institutions financières

JULIE DICKSON

[6-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**INSURANCE COMPANIES ACT**

Intact Insurance Company — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance

- pursuant to subsection 251(1) of the *Insurance Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing Intact Insurance Company, AXA Pacific Insurance Company, and AXA Insurance (Canada) as one company under the name, in English, Intact Insurance Company and, in French, Intact Compagnie d'assurance, effective January 1, 2014; and
- pursuant to subsection 52(4) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing Intact Insurance Company to commence and carry on business, and to insure risks falling within the classes of accident and sickness insurance, aircraft insurance, automobile insurance, boiler and machinery insurance, credit insurance, credit protection insurance, fidelity insurance, hail insurance, legal expenses insurance, liability insurance, property insurance, and surety insurance, effective January 1, 2014.

January 21, 2014

JULIE DICKSON
Superintendent of Financial Institutions

[6-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES**

Intact Compagnie d'assurance — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- conformément au paragraphe 251(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant Intact Compagnie d'assurance, AXA Pacifique Compagnie d'Assurance et AXA Assurances (Canada) en une seule société sous la dénomination sociale, en français, Intact Compagnie d'assurance et, en anglais, Intact Insurance Company, à compter du 1^{er} janvier 2014;
- conformément au paragraphe 52(4) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant Intact Compagnie d'assurance à commencer à fonctionner et à effectuer des opérations d'assurance dans les branches d'accidents et maladie, assurance-aviation, automobile, chaudières et panne de machines, crédit, protection de crédit, détournements, grêle, frais juridiques, responsabilité, assurance de biens et caution, à compter du 1^{er} janvier 2014.

Le 21 janvier 2014

Le surintendant des institutions financières
JULIE DICKSON

[6-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**TRUST AND LOAN COMPANIES ACT**

HSBC Trust Company (Canada) — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to subsection 234(1) of the *Trust and Loan Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing HSBC Trust Company (Canada) and Household Trust Company as one company under the name, in English, HSBC Trust Company (Canada) and, in French, Société de fiducie HSBC (Canada), effective January 1, 2014; and
- pursuant to subsection 52(5) of the *Trust and Loan Companies Act*, of an order authorizing HSBC Trust Company (Canada) to commence and carry on business, effective January 1, 2014.

January 27, 2014

JULIE DICKSON
Superintendent of Financial Institutions

[6-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT**

Société de fiducie HSBC (Canada) — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de l'émission,

- conformément au paragraphe 234(1) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, de lettres patentes prorogeant la Société de fiducie HSBC (Canada) et La Société de Trust Household et les fusionnant en une seule société sous la dénomination sociale, en français, Société de fiducie HSBC (Canada) et, en anglais, HSBC Trust Company (Canada), à compter du 1^{er} janvier 2014;
- conformément au paragraphe 52(5) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, d'une ordonnance d'agrément autorisant la Société de fiducie HSBC (Canada) à commencer à fonctionner, à compter du 1^{er} janvier 2014.

Le 27 janvier 2014

Le surintendant des institutions financières
JULIE DICKSON

[6-1-o]

NOTICE OF VACANCY**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**

Superintendent (full-time position)

Salary range: \$262,600–\$308,900

Location: National Capital Region or Toronto

Established in 1987 by an Act of Parliament, the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) is the primary

AVIS DE POSTE VACANT**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

Surintendant (poste à temps plein)

Échelle salariale : De 262 600 \$ à 308 900 \$

Lieu : Région de la capitale nationale ou Toronto

Le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF), mis sur pied en 1987 en vertu d'une loi fédérale, est le principal

regulator of federally chartered financial institutions — banks as well as federally regulated trust and loan companies, insurance companies, co-operative credit associations, fraternal benefit societies — and federally administered pension plans. OSFI is accountable to the Minister of Finance for the maintenance of public confidence, for administering the statutes, regulations and guidelines governing federally incorporated financial institutions and for dealing effectively with institutions in difficulty. OSFI employs approximately 650 people in offices located in Ottawa, Montréal, Toronto and Vancouver. The Office of the Chief Actuary within OSFI also provides actuarial advice to the Government of Canada and conducts reviews of certain provincially chartered financial institutions by virtue of federal-provincial arrangements or through agency agreements with the Canada Deposit Insurance Corporation.

As the head of the organization, the Superintendent of Financial Institutions is responsible for leading and overseeing OSFI in supervising and regulating financial institutions and pension plans under federal jurisdiction with a view to contributing to public confidence through its work toward a safe and sound Canadian financial system and to safeguarding policyholders, depositors and pension plan members from undue loss.

The ideal candidate would possess a degree from a recognized university in a relevant field of study (e.g. economics, finance, law, accounting or public or business administration), or an acceptable combination of education, job-related training and/or experience.

The ideal candidate would have extensive management experience at the most senior levels, including managing human and financial resources, with demonstrated success in strategic management and in leading change or new initiatives. Experience working in or with a regulatory agency and with the interpretation and application of legislation and regulatory requirements is desired. He or she would also have experience in the development and communication of strategic advice to senior officials. Experience in leading a multi-disciplinary team, as well as experience in developing and maintaining partnerships among organizations, is sought.

The ideal candidate would have knowledge of the legislative framework, mandate, role and responsibilities of OSFI, including its relationship with the Minister of Finance and the Government. He or she would have knowledge of the financial sector, including the strategic challenges faced by financial service organizations, based ideally on working experience within the sector. This knowledge would include familiarity with the types of institutions and pension plans operating within the sector, both in Canada and internationally, the types of products offered and lines of business carried on within the sector. He or she would also have an awareness of emerging trends in the sector and knowledge of risks and the principles of risk management. A good understanding of prudential regulation and supervision within the financial sector is desired. The candidate would also have knowledge of the Canadian government including its policies, practices and decision-making frameworks.

The ideal candidate would have the ability to lead and manage a public institution, and provide the vision and strategic direction needed to ensure OSFI is able to carry out its mandate and achieve its objectives. The ability to establish alliances with strategic partners within and outside the financial sector and to negotiate with a broad range of stakeholders is desired. He or she would have the

organisme chargé de la réglementation des institutions financières à charte fédérale — les banques ainsi que les sociétés de fiducie et de prêt, les sociétés d'assurances, les associations coopératives de crédit et les sociétés de secours mutuel sous réglementation fédérale — et les régimes de retraite fédéraux. Le BSIF rend compte de ses activités au ministre des Finances. Il doit veiller au maintien de la confiance du public, administrer les statuts, les règlements et les lignes directrices qui régissent les institutions financières établies en vertu d'une loi fédérale et traiter de façon efficace avec les institutions en difficulté. Le BSIF emploie environ 650 personnes dans ses bureaux d'Ottawa, de Montréal, de Toronto et de Vancouver. Le Bureau de l'actuaire en chef au sein du BSIF fournit aussi des conseils actuariels au gouvernement du Canada et effectue des vérifications de certaines institutions financières à charte provinciale en vertu d'ententes fédérales-provinciales ou d'ententes de représentation conclues avec la Société d'assurance-dépôts du Canada.

À la tête de l'organisme, le surintendant des institutions financières est responsable de superviser et de diriger le BSIF dans ses activités de surveillance et de réglementation des institutions financières constituées sous le régime d'une loi fédérale et des régimes de retraite fédéraux. Il veille ainsi au maintien de la confiance du public par son travail visant la conservation d'un système financier canadien sûr et robuste et la protection des souscripteurs, des déposants et des membres de régime de retraite contre les pertes indues.

La personne idéale devrait être titulaire d'un diplôme d'une université reconnue dans un champ d'études pertinent (par exemple en économie, finance, droit, comptabilité ou administration publique ou des affaires) ou encore posséder une combinaison acceptable d'études, de formation liée à l'emploi et/ou d'expérience.

La personne idéale devrait avoir une expérience approfondie de gestion aux échelons les plus élevés, comprenant la gestion de ressources humaines et financières, et une feuille de route exemplaire en gestion stratégique et en gestion du changement ou des nouvelles initiatives. Une expérience de travail dans un organisme de réglementation ou avec celui-ci, ainsi que dans l'interprétation et l'application des exigences législatives et réglementaires est recherchée. En outre, elle devrait posséder une expérience de l'élaboration et de la communication de conseils stratégiques aux fonctionnaires de rang élevé, ainsi qu'une expérience de la direction d'une équipe multidisciplinaire et de l'établissement et du maintien de partenariats parmi des organisations.

La personne idéale devrait avoir une connaissance du cadre législatif, du mandat, du rôle et des responsabilités du BSIF, notamment de ses relations avec le ministre des Finances et le gouvernement. Elle devrait posséder une connaissance du secteur financier, comprenant les défis stratégiques que doivent relever les entreprises de services financiers, idéalement fondée sur une expérience professionnelle au sein du secteur. Elle devrait être familière avec les types d'institutions et de régimes de retraite au sein du secteur financier, au Canada et à l'échelle internationale, les types de produits et les branches d'activité du secteur. Elle devrait être consciente des tendances émergentes et avoir une connaissance des risques et des principes de gestion du risque. Une bonne compréhension des règles et de la surveillance prudentielles au sein du secteur financier est souhaitée. La personne devrait avoir également une connaissance du gouvernement canadien, dont ses cadres de travail en matière de politiques, de pratiques et de prise de décisions.

La personne idéale devrait avoir la capacité de diriger et de gérer une institution publique et d'assurer la vision et l'orientation stratégique nécessaires pour que le BSIF puisse remplir son mandat et atteindre ses objectifs. La capacité d'établir des alliances avec des partenaires stratégiques à l'intérieur et à l'extérieur du secteur financier et la capacité de négocier avec un large éventail de parties

ability to identify and understand emerging trends and risks in the financial industry, and to develop appropriate regulatory and supervisory responses. The candidate would also have the ability to champion and sustain change and create an environment that embraces and encourages innovation, as well as communicate a compelling vision that generates enthusiasm and commitment in people. Superior communication skills, both written and oral, are sought. The ability to identify and understand the opportunities and challenges of new technologies and their attendant issues for financial services firms (e.g. e-commerce and client data security) would be considered an asset.

The ideal candidate would be a strategic, innovative and analytical leader with sound judgement, high ethical standards and superior interpersonal skills. A person of integrity, he or she would also be objective, fair, discreet and diplomatic.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidate must reside in or be willing to relocate to the National Capital Region or Toronto, or to a location within reasonable commuting distance of either of these locations. He or she must be prepared to respect necessary confidentiality requirements and to travel regularly within Canada and abroad to attend meetings in support of OSFI's activities.

The successful candidate may not beneficially own, directly or indirectly, any shares of any financial institution, bank holding company, insurance holding company or of any other body corporate, however created, carrying on any business in Canada that is substantially similar to any business carried on by any financial institution. Moreover, the candidate may not, directly or indirectly, hold any interest or right in membership shares of a federal credit union, within the meaning of section 2 of the *Bank Act*, in excess of the minimum number of membership shares of the federal credit union that is required for membership or exercise any right he or she has as a member of such a federal credit union, except any right that he or she has as a customer of the federal credit union.

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

The selected candidate must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The Guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca/index.asp?lang=eng.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a confidential report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=en>.

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

prenantes constituent un atout. La personne devrait être en mesure de reconnaître et de comprendre des tendances et des risques émergents dans l'industrie financière et de mettre au point des mesures adéquates sur le plan de la réglementation et de la surveillance. En outre, elle devrait avoir la capacité de favoriser et d'entretenir le changement et de créer un environnement qui accepte et encourage l'innovation ainsi que de communiquer une vision convaincante générant l'enthousiasme et la mobilisation. D'excellentes habiletés en communication orale et écrite sont recherchées. La capacité d'identifier et de comprendre les occasions et les défis des nouvelles technologies et leurs problèmes connexes pour les cabinets de services financiers (par exemple le commerce électronique et la sécurité des données des clients) serait considérée comme un atout.

La personne idéale devrait être un leader stratégique à l'esprit novateur détenant de bonnes aptitudes analytiques et faisant preuve de discernement qui adhère à des normes d'éthique élevées et devrait posséder d'excellentes aptitudes interpersonnelles. Personne intègre, elle devrait aussi être objective, impartiale, discrète et diplomate.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

La personne retenue doit demeurer ou être disposée à déménager dans la région de la capitale nationale ou à Toronto, ou à proximité du lieu de travail d'un de ces endroits. Elle doit être prête à respecter les exigences en matière de confidentialité et à voyager régulièrement à l'échelle du Canada et à l'étranger pour participer à des réunions qui soutiendront les activités du BSIF.

La personne retenue ne peut pas être propriétaire bénéficiaire, soit directement ou indirectement, de toute action de toute institution financière, société de portefeuille bancaire, société de portefeuille d'assurance ou de toute autre personne morale, peu importe son mode de constitution, effectuant des affaires au Canada qui sont essentiellement semblables aux affaires qu'effectue une institution financière. En outre, elle ne peut pas détenir, soit directement ou indirectement, tout intérêt ou droit dans des parts sociales d'une coopérative fédérale d'épargne et de crédit, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les banques*, en deçà du nombre minimal de parts sociales d'une coopérative fédérale d'épargne et de crédit que doit détenir un membre et ne peut pas exercer tout droit qu'elle détient à titre de membre d'une telle coopérative fédérale d'épargne et de crédit, sauf tout droit qu'elle détient à titre de client de ladite coopérative.

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

La personne sélectionnée doit se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca/index.asp?lang=fra.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=fr>.

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

Interested candidates should forward their curriculum vitae to OSFI-superintendent@spencerstuart.com.

Further details about OSFI and its activities can be found on its Web site at www.osfi-bsif.gc.ca.

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[6-1-o]

NOTICE OF VACANCIES

CANADA INDUSTRIAL RELATIONS BOARD

Vice-Chairperson (two full-time positions)

Salary range: \$172,900 to \$203,300

Location: National Capital Region

The Canada Industrial Relations Board (CIRB) is an independent, representational quasi-judicial tribunal that is responsible for the interpretation and administration of the provisions of Part I and II of the *Canada Labour Code* and Part II of the *Status of the Artist Act* (SAA) that require hearing and determination. The Code applies to the federally regulated private sector and governs the acquisition and termination of collective bargaining rights by unions, the orderly management of the collective bargaining process and adjudication of unfair labour practice complaints. The *Status of the Artist Act* applies to independent artists and producers under federal jurisdiction.

The Vice-Chairpersons are responsible for conducting and directing adjudicative and mediation processes that authoritatively and conclusively resolve industrial relation disputes and contribute to and promote effective industrial relations in works, undertakings and businesses that fall within the authority of the Parliament of Canada by interpreting and applying the *Canada Labour Code* and other relevant legal and industrial relations standards.

The ideal candidates would have a degree from a recognized university in a relevant field of study, or an acceptable combination of equivalent education, training and/or job-related experience. A degree in law would be considered an asset.

The ideal candidates would have leadership experience within the private or public sector as well as experience and expertise in the field of industrial relations. Candidates for these positions should have experience in the interpretation and application of labour legislation and experience in mediating disputes between labour and management. Experience in rendering decisions or in presenting cases before an adjudicative tribunal would be considered an asset.

The ideal candidates would possess knowledge of the *Canada Labour Code* and applicable regulations as well as of other related legislation at the federal and provincial levels. They would possess a broad understanding of labour-management relations and knowledge of the practices and principles underlying collective bargaining, mediation and alternative dispute resolution. Knowledge of the industrial sectors subject to the *Canada Labour Code*

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae à OSFI-superintendent@spencerstuart.com.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le BSIF et ses activités, consultez le site Web du BSIF à l'adresse suivante : www.osfi-bsif.gc.ca.

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[6-1-o]

AVIS DE POSTES VACANTS

CONSEIL CANADIEN DES RELATIONS INDUSTRIELLES

Vice-président (deux postes à temps plein)

Échelle salariale : Entre 172 900 \$ et 203 300 \$

Endroit : Région de la capitale nationale

Le Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) est un tribunal quasi judiciaire, indépendant et représentatif chargé d'interpréter et d'appliquer les dispositions des parties I et II du *Code canadien du travail* et la partie II de la *Loi sur le statut de l'artiste*. Conformément à ces dispositions, le CCRI tient des audiences et prend des décisions. Le Code s'applique aux entreprises assujetties à la réglementation fédérale du secteur privé et régit l'acquisition et l'extinction des droits de négociation des syndicats, la gestion méthodique des négociations collectives ainsi que l'arbitrage des plaintes concernant les pratiques déloyales. La *Loi sur le statut de l'artiste* s'applique aux artistes indépendants et aux producteurs assujettis à la compétence fédérale.

Les vice-présidents sont responsables de mener et de diriger des processus d'arbitrage et de médiation qui permettent de régler de manière définitive et inconditionnelle les litiges en matière de relations industrielles. Ils doivent en outre contribuer à établir et à valoriser des relations industrielles efficaces dans toute entreprise qui relève de la compétence du Parlement du Canada. Pour ce faire, ils doivent interpréter et appliquer le *Code canadien du travail* et les autres dispositions législatives et les normes pertinentes en matière de relations industrielles.

Les candidats idéaux doivent détenir un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent, ou une combinaison acceptable d'études équivalentes, de formation relative au poste et/ou d'expérience. Un diplôme en droit serait considéré comme un atout.

Les candidats idéaux doivent avoir l'expérience de la direction au sein des secteurs public ou privé ainsi qu'une expérience et de l'expertise dans le domaine des relations industrielles. Les candidats désirant occuper ces postes doivent avoir l'expérience de l'interprétation et de l'application des dispositions législatives en matière de travail et une expérience en matière d'arbitrage des différends entre les travailleurs et les employeurs. L'expérience de rendre des décisions ou de présenter des dossiers devant un tribunal d'arbitrage serait considérée comme un atout.

Les candidats idéaux doivent connaître le *Code canadien du travail* et les règlements applicables ainsi que les lois fédérales ou provinciales connexes. Ils doivent avoir une compréhension profonde des relations patronales-syndicales et connaître les pratiques et les principes régissant la négociation collective, l'arbitrage et le mode alternatif de règlement des litiges. Par ailleurs, les candidats doivent connaître les secteurs industriels assujettis au *Code*

and the environment within which employers and trade unions operate, as well as knowledge of the procedures and practices involved in conducting an administrative hearing and the legal principles involved, particularly as they relate to evidence, legal interpretation and natural justice is also desired.

The ideal candidates would have the ability to interpret the provisions of relevant statutes, regulations and other documents in an adjudicative context, and to assess the relevance of precedents in order to render decisions that are fair and equitable. They would also have the ability to analyze extensive amounts of varied and complex information, differing opinions and complex situations in addition to the ability to effectively conduct administrative hearings and to render timely decisions, while anticipating their short- and long-term consequences. They would also have the ability to develop effective working relationships and build consensus as well as the ability to communicate effectively, both orally and in writing, including the ability to write clear and well-reasoned decisions. The preferred candidates would be impartial, possess high ethical standards, sound judgment and integrity, superior interpersonal skills, tact and discretion.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidates must be Canadian citizens or permanent residents within the meaning of subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act* and must not hold any other employment or office in respect of which remuneration is received.

The successful candidates must reside in or relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance and be willing to travel regularly to attend hearings and various other conferences and meetings in all parts of Canada.

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

The preferred candidates must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The Guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca/index.asp?lang=eng.

The selected candidates will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a confidential report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=en>.

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

Further details about this organization and its activities can be found on its Web site at www.cirb-ccri.gc.ca/eic/site/047.nsf/eng.home.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by February 24, 2014, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (email).

canadien du travail et l'environnement dans lequel évoluent les employeurs et les syndicats, et doivent aussi connaître les procédures et les pratiques relatives à la tenue d'une audience administrative et des principes juridiques applicables, notamment en ce qui concerne la preuve, l'interprétation des lois et la justice naturelle.

Les candidats idéaux doivent avoir la capacité d'interpréter les dispositions des lois, des règlements et d'autres documents pertinents dans un contexte judiciaire, et d'évaluer la pertinence des précédents afin de rendre des décisions justes et équitables. Ils doivent également avoir la capacité d'analyser une grande quantité d'information diverse et complexe, des opinions divergentes et des situations complexes, en plus de pouvoir tenir efficacement des audiences administratives, et de rendre rapidement des décisions et de prévoir leurs conséquences à court et à long terme. Ils doivent aussi avoir la capacité de développer des relations de travail efficaces et d'établir des consensus, et être capables de communiquer efficacement de vive voix et par écrit, y compris avoir la capacité de rédiger des décisions claires et bien argumentées. Les candidats retenus doivent être impartiaux, faire preuve de tact et de discrétion, respecter des normes éthiques élevées, posséder un bon jugement, être intègres et avoir des aptitudes supérieures en relations interpersonnelles.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Les candidats retenus doivent être des citoyens canadiens ou des résidents permanents au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et ne peuvent exercer un autre emploi ou une autre charge rémunérés.

Les personnes choisies doivent demeurer ou être disposées à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail et être disposées à voyager pour prendre part aux audiences et aux diverses autres conférences et réunions qui se tiendront dans tout le Canada.

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

Les personnes sélectionnées doivent se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca/index.asp?lang=fr.

Les personnes sélectionnées seront assujetties à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=fr>.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ces postes. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur l'organisme et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.cirb-ccri.gc.ca/eic/site/047.nsf/fra/accueil.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 24 février 2014 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (courriel).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[6-1-o]

[6-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 19, 2013.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT**

Deregistration of a registered political party

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 390(1) of the *Canada Elections Act*, in accordance with subsection 385.1(3) of the Act, the "Western Block Party" is deregistered, effective January 31, 2014.

January 23, 2014

MARC MAYRAND
Chief Electoral Officer

[6-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, quarante et unième 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 19 octobre 2013.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA**

Radiation d'un parti politique enregistré

Conformément au paragraphe 390(1) de la *Loi électorale du Canada*, avis est donné qu'en vertu du paragraphe 385.1(3) de la Loi, le parti « Western Block Party » est radié. La radiation prend effet le 31 janvier 2014.

Le 23 janvier 2014

Le directeur général des élections
MARC MAYRAND

[6-1-o]

COMMISSIONS**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****DETERMINATION***Professional, administrative and management support services*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-2013-020) on January 27, 2014, with respect to a complaint filed by Tiree Facility Solutions Inc. (Tiree), 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. NCR1005) by Defence Construction Canada (DCC). The solicitation was for the provision of professional services specific to the Canadian Forces Housing Agency project, located at various locations throughout Canada.

Tiree alleged that DCC did not evaluate its bid in accordance with the evaluation criteria contained in the Request for Abbreviated Proposals.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Agreement on Internal Trade*, the *North American Free Trade Agreement*, the *Agreement on Government Procurement*, the *Canada-Chile Free Trade Agreement*, the *Canada-Peru Free Trade Agreement*, the *Canada-Colombia Free Trade Agreement* and the *Canada-Panama Free Trade Agreement*, the Tribunal determined that the complaint was not valid.

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

Ottawa, January 27, 2014

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[6-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

The Commission posts on its Web site 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 Web site, www.crtc.gc.ca, 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 Web site, 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

COMMISSIONS**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****DÉCISION***Services professionnels, services administratifs et services de soutien de la gestion*

Avist est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-2013-020) le 27 janvier 2014 concernant une plainte déposée par Tiree Facility Solutions Inc. (Tiree), 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° NCR1005) passé par Construction de Défense Canada (CDC). L'invitation portait sur la prestation de services professionnels spécifiques pour l'Agence de logement des Forces canadiennes, située à divers emplacements partout au Canada.

Tiree a allégué que CDC n'avait pas évalué sa soumission conformément aux critères d'évaluation énoncés dans la demande de propositions abrégées.

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur*, de l'*Accord de libre-échange nord-américain*, de l'*Accord sur les marchés publics*, de l'*Accord de libre-échange entre le Canada et le Chili*, de l'*Accord de libre-échange Canada-Pérou*, de l'*Accord de libre-échange Canada-Colombie* et de l'*Accord de libre-échange Canada-Panama*, le Tribunal a jugé que la plainte n'était pas fondée.

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

Ottawa, le 27 janvier 2014

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[6-1-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, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion 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

examined. These documents are posted on the Commission's Web site 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 Web site under "Public Proceedings."

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

PART 1 APPLICATIONS

The following applications were posted on the Commission's Web site between 24 January 2014 and 30 January 2014:

Asian Television Network International Limited
Across Canada
2014-0081-1
Addition of UTV Movies to the List of non-Canadian programming services authorized for distribution
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 3 March 2014

Asian Television Network International Limited
Across Canada
2014-0079-6
Service removal of Life OK (formerly known as Star India One) from the List of non-Canadian programming services authorized for distribution
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 3 March 2014

Soundview Entertainment Inc.
Across Canada
2014-0039-0
Addition of RIK to the List of non-Canadian programming services authorized for distribution
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 24 February 2014

[6-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 24 janvier 2014 et le 30 janvier 2014 :

Asian Television Network International Limited
L'ensemble du Canada
2014-0081-1
Ajout de UTV Movies à la Liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 3 mars 2014

Asian Television Network International Limited
L'ensemble du Canada
2014-0079-6
Retrait d'un service de Life OK (autrefois connu sous le nom Star India One) de la Liste des services de programmation non canadiens approuvés pour distribution
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 3 mars 2014

Soundview Entertainment Inc.
L'ensemble du Canada
2014-0039-0
Ajout de RIK à la Liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 24 février 2014

[6-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

ADMINISTRATIVE DECISIONS

28 January 2014

FreeHD Canada Inc.
Across Canada

Approved — Extension of the time limit to 7 February 2015 to commence the operation of the national, direct-to-home satellite distribution undertaking.

28 January 2014

FreeHD Canada Inc.
Across Canada

Approved — Extension of the time limit to 7 February 2015 to commence the operation of the national, satellite relay distribution undertaking.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Le 28 janvier 2014

FreeHD Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Prorogation jusqu'au 7 février 2015 de la date butoir de mise en exploitation de l'entreprise nationale de distribution par satellite de radiodiffusion directe.

Le 28 janvier 2014

FreeHD Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Prorogation jusqu'au 7 février 2015 de la date butoir de mise en exploitation de l'entreprise nationale de distribution par relais satellite.

24 January 2014

FreeHD Canada Inc.
Across Canada

Approved — Extension of the time limit to 28 February 2015 to commence the operation of the national, direct-to-home pay-per-view programming undertaking to be known as Blusky PPV, approved in Direct-to-home pay-per-view service, Broadcasting Decision CRTC 2011-132, 28 February 2011. This is the final extension to be granted by the Commission.

24 January 2014

Perth FM Radio Inc.
Perth, Ontario

Approved — Change to the effective control of Perth FM Radio Inc., the licensee of CHLK-FM Perth, Ontario, from a joint control by Mr. Brian Perkin and Mr. Norman Wright to a control exercised by Mr. Brian Perkin through the transfer of all the voting shares of the licensee held by Mr. Wright to Perkworks Holdings Inc., a corporation owned by Mr. Perkin and his wife.

24 January 2014

MediaTube Corp.
Toronto and London, Ontario

Approved — Extension to 11 February 2015 of the deadline to commence operation of the undertakings authorized in Class 1 regional terrestrial broadcasting distribution undertakings to serve the Greater Toronto and Greater London areas, Broadcasting Decision CRTC 2011-89, 11 February 2011. This is the final extension to be granted by the Commission.

[6-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION

2014-26

29 January 2014

Notice of hearing

8 April 2014
Gatineau, Quebec

Applications for the renewal of the broadcasting licences for English-language conventional and multilingual ethnic television stations and for certain specialty television services
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: 28 February 2014

The Commission will hold a hearing commencing on 8 April 2014, at 9 a.m., at the Conference Centre, Phase IV, 140 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec, to consider the applications described below.

Appearing items

Specialty Category A services

1. Rogers Broadcasting Limited
Across Canada

Application to renew the broadcasting licence for the national, English-language specialty Category A service The Biography Channel.

Le 24 janvier 2014

FreeHD Canada Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Prorogation jusqu'au 28 février 2015 de la date butoir de mise en exploitation de l'entreprise nationale de programmation de télé à la carte par satellite de radiodiffusion directe devant s'appeler Blusky PPV, approuvée dans Service de télévision à la carte par satellite de radiodiffusion directe, décision CRTC 2011-132, 28 février 2011. Ce délai est le dernier à être accordé par le Conseil.

Le 24 janvier 2014

Perth FM Radio Inc.
Perth (Ontario)

Approuvé — Modification du contrôle effectif de Perth FM Radio Inc., titulaire de CHLK-FM Perth (Ontario), d'un contrôle conjoint par M. Brian Perkin et M. Norman Wright à un contrôle exercé par M. Perkin, par l'entremise du transfert de toutes les actions avec droit de vote du titulaire détenues par M. Wright à Perkworks Holdings Inc., une société détenue par M. Perkin et son épouse.

Le 24 janvier 2014

MediaTube Corp.
Toronto et London (Ontario)

Approuvé — Prorogation jusqu'au 11 février 2015 de la date butoir de mise en exploitation des entreprises autorisées dans Entreprises régionales de distribution de radiodiffusion terrestre de classe 1 devant desservir les régions du Grand Toronto et du Grand London, décision de radiodiffusion CRTC 2011-89, 11 février 2011. Ce délai est le dernier à être accordé par le Conseil.

[6-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION

2014-26

Le 29 janvier 2014

Avis d'audience

Le 8 avril 2014
Gatineau (Québec)

Demandes de renouvellement de licences de radiodiffusion de stations de télévision traditionnelle de langue anglaise et de stations de télévision multilingue à caractère ethnique, et de certains services de télévision spécialisés
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 28 février 2014

Le Conseil tiendra une audience pour examiner les demandes ci-dessous à compter du 8 avril 2014, à 9 h, au Centre de conférences, Portage IV, 140, promenade du Portage, Gatineau (Québec).

Articles comparants

Services de catégorie A spécialisés

1. Rogers Broadcasting Limited
L'ensemble du Canada

Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion du service national de catégorie A spécialisé de langue anglaise The Biography Channel.

- | | |
|---|--|
| <p>2. Rogers Broadcasting Limited
Across Canada</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the national, English-language specialty Category A service G4techTV.</p> | <p>2. Rogers Broadcasting Limited
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion du service national de catégorie A spécialisé de langue anglaise G4techTV.</p> |
| <p>3. Rogers Broadcasting Limited
Across Canada</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the national, English-language specialty Category A service Outdoor Life Network.</p> | <p>3. Rogers Broadcasting Limited
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion du service national de catégorie A spécialisé de langue anglaise Outdoor Life Network.</p> |
| <p>4. Sportsnet 360 Television Inc.
Across Canada</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the national, English-language specialty Category A service Sportsnet 360 (formerly The Score).</p> | <p>4. Sportsnet 360 Television Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion du service national de catégorie A spécialisé de langue anglaise Sportsnet 360 (anciennement The Score).</p> |
| Specialty Category B service | |
| <p>5. 6878482 Canada Inc.
Across Canada</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the national, English-language specialty Category B service Sportsnet World (formerly Setanta Sports Canada and Sportsnet2).</p> | <p>5. 6878482 Canada Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion du service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise Sportsnet World (anciennement Setanta Sports Canada et Sportsnet2).</p> |
| Specialty Category C service | |
| <p>6. Sportsnet 360 Television Inc.
Across Canada</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the national, English-language specialty Category C service Sportsnet (formerly Rogers Sportsnet).</p> | <p>6. Sportsnet 360 Television Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion du service national de catégorie C spécialisé de langue anglaise Sportsnet (anciennement Rogers Sportsnet).</p> |
| Conventional television stations | |
| <p>7. Rogers Broadcasting Limited
Montréal, Quebec</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language conventional television station CJNT-DT Montréal.</p> | <p>7. Rogers Broadcasting Limited
Montréal (Québec)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue anglaise CJNT-DT Montréal.</p> |
| <p>8. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, Woodstock and Ottawa, Ontario</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language conventional television station CITY-DT Toronto and its transmitters CITY-DT-2 Woodstock and CITY-DT-3 Ottawa.</p> | <p>8. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, Woodstock et Ottawa (Ontario)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue anglaise CITY-DT Toronto et ses émetteurs CITY-DT-2 Woodstock et CITY-DT-3 Ottawa.</p> |
| <p>9. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, London and Ottawa, Ontario</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the multilingual ethnic television station CFMT-DT Toronto (OMNI.1) and its transmitters CFMT-DT-1 London and CFMT-DT-2 Ottawa.</p> | <p>9. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, London et Ottawa (Ontario)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision multilingue à caractère ethnique CFMT-DT Toronto (OMNI.1) et ses émetteurs CFMT-DT-1 London et CFMT-DT-2 Ottawa.</p> |
| <p>10. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, London and Ottawa, Ontario</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the multilingual ethnic television station CJMT-DT Toronto (OMNI.2) and its transmitters CJMT-DT-1 London and CJMT-DT-2 Ottawa.</p> | <p>10. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, London et Ottawa (Ontario)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision multilingue à caractère ethnique CJMT-DT Toronto (OMNI.2) et ses émetteurs CJMT-DT-1 London et CJMT-DT-2 Ottawa.</p> |
| <p>11. Rogers Broadcasting Limited
Portage La Prairie, Manitoba</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language conventional television station CHMI-DT Portage La Prairie.</p> | <p>11. Rogers Broadcasting Limited
Portage La Prairie (Manitoba)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue anglaise CHMI-DT Portage La Prairie.</p> |

- | | |
|---|--|
| <p>12. Rogers Broadcasting Limited
Calgary and Lethbridge, Alberta</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language conventional television station CKAL-DT Calgary and its transmitter CKAL-DT-1 Lethbridge.</p> | <p>12. Rogers Broadcasting Limited
Calgary et Lethbridge (Alberta)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue anglaise CKAL-DT Calgary et son émetteur CKAL-DT-1 Lethbridge.</p> |
| <p>13. Rogers Broadcasting Limited
Calgary, Alberta</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the multilingual ethnic television station CJCO-DT Calgary (OMNI AB).</p> | <p>13. Rogers Broadcasting Limited
Calgary (Alberta)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision multilingue à caractère ethnique CJCO-DT Calgary (OMNI AB).</p> |
| <p>14. Rogers Broadcasting Limited
Edmonton and Red Deer, Alberta</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language conventional television station CKEM-DT Edmonton and its transmitter CKEM-DT-1 Red Deer.</p> | <p>14. Rogers Broadcasting Limited
Edmonton et Red Deer (Alberta)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue anglaise CKEM-DT Edmonton et son émetteur CKEM-DT-1 Red Deer.</p> |
| <p>15. Rogers Broadcasting Limited
Edmonton, Alberta</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the multilingual ethnic television station CJEO-DT Edmonton (OMNI AB).</p> | <p>15. Rogers Broadcasting Limited
Edmonton (Alberta)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision multilingue à caractère ethnique CJEO-DT Edmonton (OMNI AB).</p> |
| <p>16. Rogers Broadcasting Limited
Vancouver, Courtenay and Victoria, British Columbia</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language conventional television station CKVU-DT Vancouver and its transmitters CKVU-DT-1 Courtenay and CKVU-DT-2 Victoria.</p> | <p>16. Rogers Broadcasting Limited
Vancouver, Courtenay et Victoria (Colombie-Britannique)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle de langue anglaise CKVU-DT Vancouver et ses émetteurs CKVU-DT-1 Courtenay et CKVU-DT-2 Victoria.</p> |
| <p>17. Rogers Broadcasting Limited
Vancouver and Victoria, British Columbia</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the multilingual ethnic television station CHNM-DT Vancouver (OMNI BC) and its transmitter CHNM-DT-1 Victoria.</p> | <p>17. Rogers Broadcasting Limited
Vancouver et Victoria (Colombie-Britannique)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de télévision multilingue à caractère ethnique CHNM-DT Vancouver (OMNI BC) et son émetteur CHNM-DT-1 Victoria.</p> |
| <p>Non-appearing items</p> | <p>Articles non comparants</p> |
| <p>18. 8094039 Canada Corp.
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as Starlight.</p> | <p>18. 8094039 Canada Corp.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler Starlight.</p> |
| <p>19. Le Groupe 50+ Ltée
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, French-language specialty Category B service to be known as Canal 50+.</p> | <p>19. Le Groupe 50+ Ltée
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue française devant s'appeler Canal 50+.</p> |
| <p>20. TELUS Communications Inc., and 1219723 Alberta ULC and Emergis Inc. in partnership with TELUS Communications Inc. in TELE-MOBILE Company, partners in a general partnership carrying on business as TELUS Communications Company
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national terrestrial pay-per-view service to be known as TELUS Pay-per-view.</p> | <p>20. TELUS Communications Inc., et 1219723 Alberta ULC et Emergis Inc. en partenariat avec TELUS Communications Inc. dans Société TÉLÉ-MOBILE, associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Société TELUS Communications
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national terrestre de télévision à la carte devant s'appeler TELUS Pay-per-view.</p> |
| <p>21. 2380393 Ontario Inc.
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as EDGEsport.</p> | <p>21. 2380393 Ontario Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler EDGEsport.</p> |

22. CJQC Radio Society, Inc.
Liverpool, Nova Scotia
Application for a broadcasting licence to operate a low-power, English-language community FM radio station in Liverpool.
23. Fiston Kalambay, on behalf of a corporation to be incorporated
Ottawa, Ontario
Application for a broadcasting licence to operate a low-power, French-language specialty FM radio station in Ottawa.

[6-1-o]

22. CJQC Radio Society, Inc.
Liverpool (Nouvelle-Écosse)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM communautaire de faible puissance de langue anglaise à Liverpool.
23. Fiston Kalambay, au nom d'une société devant être constituée
Ottawa (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM spécialisée de faible puissance de langue française à Ottawa.

[6-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

2014-24 28 January 2014

Wightman Telecom Ltd. and Bragg Communications Inc., operating as EastLink
Approved — Applications regarding the implementation of an interim customer transfer process.

2014-25 29 January 2014

Faithway Communications Inc.
Fredericton, New Brunswick
Approved — Application to renew the broadcasting licence for the English-language commercial specialty radio station CJRI-FM Fredericton and its transmitters CJRI-FM-1 Woodstock, CJRI-FM-2 St. Stephen and CJRI-FM-3 New Bandon.

2014-29 30 January 2014

105.9 FM Ltd.
Scarborough, Ontario
Approved — Application to amend the broadcasting licence for the ethnic radio station CJVF-FM Scarborough in order to change the frequency from 105.9 MHz to 102.7 MHz.

2014-30 30 January 2014

The JOY FM Network Inc.
Fredericton, New Brunswick
Approved — Application to change the authorized contours of the low-power English-language commercial specialty radio station CIXN-FM Fredericton.

2014-34 31 January 2014

Radio Ville-Marie
Trois-Rivières, Quebec
Approved — Application to change the authorized contours of CIRA-FM-2 Trois-Rivières, a transmitter for the French-language specialty FM radio station CIRA-FM Montréal.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

2014-24 Le 28 janvier 2014

Wightman Telecom Ltd. et Bragg Communications Inc., exerçant ses activités sous le nom d'EastLink
Approuvé — Demandes concernant la mise en œuvre d'un processus provisoire de transfert de clients.

2014-25 Le 29 janvier 2014

Faithway Communications Inc.
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
Approuvé — Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale spécialisée de langue anglaise CJRI-FM Fredericton et ses émetteurs CJRI-FM-1 Woodstock, CJRI-FM-2 St. Stephen et CJRI-FM-3 New Bandon.

2014-29 Le 30 janvier 2014

105.9 FM Ltd.
Scarborough (Ontario)
Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio à caractère ethnique CJVF-FM Scarborough afin de modifier la fréquence actuelle de 105,9 MHz à 102,7 MHz.

2014-30 Le 30 janvier 2014

The JOY FM Network Inc.
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio commerciale spécialisée de faible puissance de langue anglaise CIXN-FM Fredericton.

2014-34 Le 31 janvier 2014

Radio Ville-Marie
Trois-Rivières (Québec)
Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de CIRA-FM-2 Trois-Rivières, un émetteur de la station de radio FM spécialisée de langue française CIRA-FM Montréal.

2014-35

31 January 2014 2014-35

Le 31 janvier 2014

Soundview Entertainment Inc.
Across Canada

Approved — Application to add Star International to the List of non-Canadian programming services authorized for distribution.

[6-1-o]

Soundview Entertainment Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Demande en vue d'ajouter Star International à la Liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution.

[6-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted*

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 Kevin Fulsom, Testing Analyst (SP-4), Acceptance Testing Division, Canada Revenue Agency, Ottawa, Ontario, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Ward 22, Gloucester-South Nepean, and Deputy Mayor for the City of Ottawa, Ontario, in a municipal election to be held on October 27, 2014.

January 28, 2014

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[6-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée*

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 Kevin Fulsom, analyste des essais (SP-4), Division d'essais d'acceptation, Agence du revenu du Canada, Ottawa (Ontario), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller, quartier 22, Gloucester-Nepean-Sud, et de maire suppléant de la Ville d'Ottawa (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 27 octobre 2014.

Le 28 janvier 2014

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[6-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted*

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 Victoria Lynn Middleton, BizPaL Program Coordination Officer (PM-4), Department of Industry, Ottawa, Ontario, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Township of North Stormont, Ontario, in a municipal election to be held on October 27, 2014.

January 30, 2014

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[6-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée*

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 Victoria Lynn Middleton, agente de coordination du programme PerLE (PM-4), ministère de l'Industrie, Ottawa (Ontario), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère, Canton de North Stormont (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 27 octobre 2014.

Le 30 janvier 2014

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[6-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted*

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

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée*

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 Jevone Nicholas, analyste

said Act, to Jevone Nicholas, Program Policy Analyst (PM-5), Integrated Business Operations Centre, Chief Financial Officer Branch, Department of Foreign Affairs, Trade and Development, Gatineau, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Ward 13, Rideau-Rockcliffe, for the City of Ottawa, Ontario, in a municipal election to be held on October 27, 2014.

January 27, 2014

SUSAN M. W. CARTWRIGHT

Commissioner

D. G. J. TUCKER

Commissioner

ANNE-MARIE ROBINSON

President

[6-1-o]

des politiques relatives aux programmes (PM-5), Centre des affaires opérationnelles intégrées, Direction générale du Dirigeant principal des finances, ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement, Gatineau (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller, quartier 13, Rideau-Rockcliffe, de la Ville d'Ottawa (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 27 octobre 2014.

Le 27 janvier 2014

La commissaire

SUSAN M. W. CARTWRIGHT

Le commissaire

D. G. J. TUCKER

La présidente

ANNE-MARIE ROBINSON

[6-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**THE GNOSTIC MOVEMENT / LE MOUVEMENT GNOSTIQUE****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that THE GNOSTIC MOVEMENT / LE MOUVEMENT GNOSTIQUE intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

January 30, 2014

JUSTIN NORRIS
Director and President

[6-1-o]

HEALTH COUNCIL OF CANADA**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that Health Council of Canada intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

February 8, 2014

KATHRYN MACDONALD
Chief Operating Officer

[6-1-o]

JAMESON BANK**CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 39.1(2) of the *Bank Act* (Canada) [the "Act"], that subject to approval by special resolution of its shareholders, Jameson Bank (the "Bank") intends to apply to the Minister of Finance, on or after February 8, 2014, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* (the "CBCA") for a certificate of continuance as a corporation under the CBCA. The board of directors of the Bank may, however, without further approval of the shareholders, withdraw the application for continuance before it is acted on, in accordance with subsection 39.1(3) of the Act.

Toronto, January 18, 2014

JAMESON BANK

[3-4-o]

THE NATIONAL LIFE ASSURANCE COMPANY OF CANADA**VOLUNTARY LIQUIDATION AND DISSOLUTION**

Notice is hereby given that pursuant to section 383 of the *Insurance Companies Act*, the Minister of Finance has previously issued an Order approving an application regarding the voluntary liquidation and dissolution of The National Life Assurance Company of Canada ("National Life"). National Life believes it has taken all

AVIS DIVERS**THE GNOSTIC MOVEMENT / LE MOUVEMENT GNOSTIQUE****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que THE GNOSTIC MOVEMENT / LE MOUVEMENT GNOSTIQUE demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 30 janvier 2014

L'administrateur et président
JUSTIN NORRIS

[6-1-o]

CONSEIL CANADIEN DE LA SANTÉ**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que le Conseil canadien de la santé demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 8 février 2014

La chef de l'exploitation
KATHRYN MACDONALD

[6-1-o]

BANQUE JAMESON**CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est donné par les présentes, conformément au paragraphe 39.1(2) de la *Loi sur les banques* (Canada) [la « Loi »], que sous réserve de l'approbation de ses actionnaires par résolution spéciale, la Banque Jameson (la « Banque ») entend présenter, le 8 février 2014 ou après cette date, une demande d'approbation auprès du ministre des Finances pour soumettre une demande d'obtention d'un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Conformément au paragraphe 39.1(3) de la Loi, le conseil d'administration de la Banque peut toutefois retirer sa demande de prorogation sans autre approbation de ses actionnaires, tant qu'il n'aura pas été donné effet à cette demande.

Toronto, le 18 janvier 2014

BANQUE JAMESON

[3-4-o]

LA NATIONALE DU CANADA, COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE**LIQUIDATION ET DISSOLUTION VOLONTAIRES**

Avis est par la présente donné que conformément à l'article 383 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, le ministre des Finances a précédemment émis une ordonnance approuvant une demande de lettres patentes visant la liquidation et la dissolution volontaires de La Nationale du Canada, Compagnie d'Assurance-Vie (« La

required actions to permit the Minister of Finance to issue letters patent dissolving the company.

In furtherance of the voluntary liquidation and dissolution of National Life, Industrial Alliance Insurance and Financial Services Inc. has assumed all of the insurance policies and other existing and potential obligations of National Life.

Any person who wishes to obtain additional information about the liquidation and dissolution may contact Industrial Alliance Insurance and Financial Services Inc., at 1080 Grande Allée Ouest, P.O. Box 1907, Station Terminus, Québec, Québec G1K 7M3, to the attention of Douglas A. Carrothers, Corporate Secretary.

[5-4-o]

Nationale »). La Nationale déclare avoir pris toutes les actions nécessaires afin de permettre au ministre des Finances d'émettre des lettres patentes autorisant la dissolution de la compagnie.

Dans le cadre de la liquidation et de la dissolution volontaires de La Nationale, l'Industrielle Alliance, Assurance et services financiers inc. a pris en charge la totalité des polices d'assurance et des autres obligations potentielles et existantes de La Nationale.

Toute personne désirant obtenir plus d'information à propos de la liquidation et de la dissolution volontaires de La Nationale peut communiquer avec l'Industrielle Alliance, Assurance et services financiers inc. au 1080, Grande Allée Ouest, case postale 1907, succursale Terminus, Québec (Québec) G1K 7M3, à l'attention de Douglas A. Carrothers, secrétaire corporatif.

[5-4-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Fisheries and Oceans, Dept. of		Pêches et des Océans, min. des	
Regulations Amending the Metal Mining Effluent		Règlement modifiant le Règlement sur les effluents	
Regulations	223	des mines de métaux	223
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Grade Crossings Regulations	249	Règlement sur les passages à niveau.....	249

Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations

Statutory authority

Fisheries Act

Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The Detour Gold Corporation (DGC) has begun to operate the Detour Lake Gold Mine, an open pit gold mine and ore milling facility located approximately 145 km northeast of the town of Cochrane, Ontario. The DGC is presently operating the mine using tailings and waste rock disposal areas that do not directly impact fish-frequented water bodies. By 2019, the capacity of these disposal areas will be reached, and the DGC is proposing to establish new or expanded tailings and waste rock disposal areas which would infill four natural water bodies frequented by fish. In order to allow the use of these four natural, fish-frequented water bodies for tailings and waste rock disposal, the *Metal Mining Effluent Regulations* (MMER) would need to be amended to add these water bodies to Schedule 2 of the Regulations.

An environmental assessment of the project (comprehensive study) was undertaken under the former *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) by the Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency). As part of the federal environmental assessment, the DGC examined alternatives for the disposal of waste rock and tailings and determined that the use of the four water bodies for the disposal of tailings and waste rock is the preferred alternative, based on consideration of environmental, technical and socio-economic impacts. Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada reviewed the assessment of alternatives and accepted the DGC's conclusions.

The comprehensive study report concluded that "taking into account the implementation of the mitigation proposed, including commitments made by the proponent in this report, the Canadian Environmental Assessment Agency concludes that the Project is not likely to cause significant adverse environmental effects."

Description: The proposed *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations* (the proposed Amendments) would add four water bodies to Schedule 2 of the MMER, allowing the use of these water bodies for the disposal of tailings and waste rock from the Detour Lake Gold Mine.

Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux

Fondement législatif

Loi sur les pêches

Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : La Detour Gold Corporation (DGC) a entamé l'exploitation de la mine d'or de Detour Lake, laquelle inclut une mine d'or à ciel ouvert et une usine de traitement du minerai situées à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane, en Ontario. La DGC exploite actuellement la mine en utilisant des parcs à résidus miniers et à stériles lesquels n'ont aucune influence directe sur des plans d'eau fréquentés par le poisson. D'ici 2019, ces parcs seront à la limite de leur capacité. La DGC propose donc de construire de nouveaux parcs à résidus miniers et à stériles ou d'agrandir ceux existants, ce qui exigerait le remblayage de quatre plans d'eau naturels fréquentés par le poisson. Afin de permettre l'utilisation de ces quatre plans d'eau naturels fréquentés par le poisson pour l'entreposage de résidus miniers et de stériles, le *Règlement sur les effluents des mines de métaux* (le Règlement) devra être modifié afin d'ajouter ces plans d'eau à l'annexe 2 du Règlement.

Une évaluation environnementale de ce projet (étude approfondie) a été entreprise en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence). Dans le cadre de cette évaluation environnementale fédérale, la DGC a étudié les solutions de rechange pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles et a conclu que l'utilisation de ces quatre plans d'eau est la solution privilégiée, puisqu'elle tient compte des incidences environnementales, techniques et socioéconomiques. Pêches et Océans Canada et Environnement Canada ont étudié l'évaluation des solutions de rechange et ont accepté les conclusions de la DGC.

Dans le rapport d'étude approfondie, on a déterminé que compte tenu « de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées y compris les engagements pris par le promoteur dans le présent rapport, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale conclut que le projet ne devrait pas entraîner des effets environnementaux négatifs importants ».

Description : Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux* (les modifications proposées) ajouterait quatre plans d'eau à l'annexe 2 du Règlement, ce qui permettrait l'utilisation de ces plans d'eau pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles provenant de la mine d'or de Detour Lake.

Cost-benefit statement: The listing of the four water bodies on Schedule 2 of the MMER would enable the effective disposal of tailings and waste rock from the Detour Lake Gold Mine and allow the mine to be operated as proposed. While it is difficult to quantify and monetize the value of the loss of the water bodies, the analysis assigns a present value cost of \$15,200 for water filtration and flood control and about \$118,500 for the lost carbon storage over the analytical period of 25 years. The DGC would also incur an estimated cost of roughly \$153,100 for implementation and monitoring of the fish habitat compensation plan. In total, the present value of the costs of the proposed Amendments is estimated to be about \$286,800 over 25 years. As the analysis does not include monetized benefits, it was not possible to arrive at a net present value for the proposed Amendments. However, to offset the loss of fish habitat that would occur as a result of using these water bodies for tailings and waste rock disposal, the DGC would construct a new fish habitat of approximately 1.2 ha, representing a net gain in fish habitat of 0.13 ha. The benefits of the proposed Amendments would also include the use of the four water bodies for tailings and waste rock disposal beginning around 2019 and the operation of the mine as planned, which is expected to bring positive economic benefits for society.

“One-for-One” Rule and small business lens: The “One-for-One” Rule does not apply to the proposed Amendments as they do not place any incremental administrative burden on business. The small business lens does not apply to the proposed Amendments as they do not increase administrative or compliance costs for small business.

Domestic and international coordination and cooperation: Federal departments, including Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Natural Resources Canada, and the Canadian Environmental Assessment Agency, cooperated and collaborated in the development and implementation of the proposed Amendments.

Public consultations on the proposed Amendments to Schedule 2 of the MMER related to the Detour Lake Gold Mine were conducted. There is strong local support for the project among both Aboriginal and non-Aboriginal communities. Some comments were received from environmental non-governmental organizations (ENGOs) identifying a perceived lack of consultation and outside engagement by the DGC during the preparation of the assessment of alternatives for tailings and waste rock disposal.

Background

The MMER came into force on December 6, 2002, under the *Fisheries Act*, and in 2011 applied to 110 mines across Canada. The MMER impose limits on releases of arsenic, copper, cyanide, lead, nickel, zinc, radium-226 and total suspended solids, and prohibit the discharge of effluent that is acutely lethal to fish. The MMER include provisions to allow the use of natural, fish-frequented water bodies for mine waste disposal because at some sites the disposal of mine waste in such water bodies may be the preferred disposal option for pollution prevention and reduction of long-term environmental risk.

Énoncé des coûts et avantages : L’inscription de ces quatre plans d’eau à l’annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* permettrait l’entreposage efficace des résidus miniers et des stériles de la mine d’or de Detour Lake, ainsi que l’exploitation de la mine comme prévu. Bien qu’il soit difficile de quantifier et de monétiser la valeur de la perte des plans d’eau, l’analyse attribue une valeur actualisée de 15 200 \$ pour les coûts de filtration de l’eau et de contrôle des crues et environ 118 500 \$ pour la perte de stockage du carbone, et ce, pour une période d’analyse s’étalant sur 25 ans. La DGC assumerait également un coût estimatif d’environ 153 100 \$ pour la mise en œuvre du plan compensatoire pour la perte de l’habitat du poisson et sa surveillance. Au total, la valeur actualisée des coûts des modifications proposées est estimée à environ 286 800 \$ sur une période de 25 ans. Étant donné que l’analyse n’inclut pas les avantages monétisés, il n’a pas été possible de déterminer une valeur actuelle nette des modifications proposées. Toutefois, pour compenser la perte d’habitat du poisson qui découlerait de l’utilisation de ces plans d’eau pour l’entreposage des résidus miniers et des stériles, la DGC créerait un nouvel habitat pour le poisson d’une superficie d’environ 1,2 ha, représentant un gain net de 0,13 ha d’habitat. Les avantages des modifications proposées comprendraient en outre l’utilisation des quatre plans d’eau pour l’entreposage des résidus miniers et des stériles, opération qui débiterait vers 2019, ainsi que l’exploitation de la mine comme prévu, ce qui devrait apporter des avantages économiques positifs à la société.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : La règle du « un pour un » ne peut être appliquée aux modifications proposées puisque ces dernières n’imposent aucun fardeau administratif supplémentaire aux entreprises. La lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux modifications proposées, puisqu’elles n’augmentent pas les coûts administratifs et de conformité pour les petites entreprises.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : Les ministères fédéraux, notamment Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Ressources naturelles Canada et l’Agence canadienne d’évaluation environnementale, ont collaboré à l’élaboration et à la mise en œuvre des modifications proposées.

Des consultations publiques sur les modifications proposées à l’annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* liées à la mine d’or de Detour Lake ont été menées. Ce projet bénéficie d’un fort appui à l’échelle locale parmi les communautés autochtones et non autochtones. Quelques commentaires ont également été émis par des organisations non gouvernementales de l’environnement (ONGE), qui ont indiqué un manque perçu de consultation et d’engagement extérieur par la DGC lors de la préparation de l’évaluation des solutions de rechange concernant l’entreposage des résidus miniers et des stériles.

Contexte

Le *Règlement sur les effluents des mines de métaux* est entré en vigueur le 6 décembre 2002 en vertu de la *Loi sur les pêches* et, en date de 2011, il s’appliquait à 110 mines dans l’ensemble du Canada. Le Règlement impose des limites de rejet pour l’arsenic, le cuivre, le cyanure, le plomb, le nickel, le zinc, le radium 226 et le total des solides en suspension et interdit le déversement d’effluents à létalité aiguë pour le poisson. Le Règlement comprend des dispositions afin de permettre l’utilisation de plans d’eau naturels fréquentés par le poisson pour l’entreposage de déchets miniers puisque, pour certains sites, l’entreposage de déchets miniers dans des plans d’eau pourrait être la solution optimale pour la prévention de la pollution et la réduction des risques environnementaux à long terme.

As part of the environmental assessment of a proposed mine, mine proponents undertake a thorough evaluation of alternatives for mine waste disposal. The assessment of alternatives for mine waste disposal must clearly demonstrate that the use of a water body for mine waste disposal is the most appropriate option for mine waste disposal from environmental, technical and socio-economic perspectives. The use of a water body frequented by fish for mine waste disposal can only be authorized through an amendment to the MMER approved by the Governor in Council, which adds that water body to Schedule 2 of the Regulations.

In the case where a natural, fish-frequented water body has been added to Schedule 2, section 27.1 of the MMER requires the development and implementation of a fish habitat compensation plan that has to be approved by the Minister of Fisheries and Oceans. The objective of this requirement, which is based on “The Policy for the Management of Fish Habitat” (1986) developed by Fisheries and Oceans Canada, is to help ensure that offsets are provided for losses of fish habitat that occur as a result of the use of natural, fish-frequented water bodies for mine waste disposal. The fish habitat compensation plan must be approved before deposit of tailings and waste rock into the water bodies can begin. The MMER also require the mining company to submit to Fisheries and Oceans Canada an irrevocable letter of credit to ensure that adequate funding is available to implement all elements of the habitat compensation plan.

Any effluent discharged from a tailings or waste rock disposal area established in a water body listed on Schedule 2 (a tailings impoundment area as set out in the Regulations) must meet the effluent deposit standards specified in the MMER to help ensure the protection of downstream ecosystems. In addition, the MMER require that environmental effects monitoring must be conducted downstream from the effluent discharge point to determine if there are any effects on fish, fish habitat, or the use of fisheries resources.

Issues

The Detour Lake Gold Mine is located approximately 145 km northeast of the town of Cochrane, Ontario, and 8 km west of the Ontario–Quebec border (see Figure 1). The mine is designed to process at least 55 000 tonnes of ore per day and is expected to operate for at least 16 years.

Mine production began in January 2013, and the mine consists of an open pit mine, an ore milling facility, and tailings and waste rock disposal areas as well as other associated infrastructure. It is expected that at least 350 million tonnes of tailings and at least 960 million tonnes of waste rock will be generated over the life of the mine. Beginning in 2019, the capacity of existing tailings and waste rock disposal areas will be exceeded, and the DGC is proposing to establish new and expanded disposal areas that would infill four natural, fish-frequented water bodies with tailings and waste rock. In order to allow the use of these four water bodies for waste rock and tailings disposal, the MMER would need to be amended to add the water bodies to Schedule 2 of the Regulations.

An environmental assessment of the project (comprehensive study) was undertaken under the former *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA) by the Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency).¹ The scope of the environmental

Dans le cadre de l'évaluation environnementale d'une mine proposée, les promoteurs entreprennent une évaluation approfondie des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers. L'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers doit clairement démontrer que l'utilisation d'un plan d'eau est l'option la plus appropriée pour l'entreposage de déchets miniers, et ce, sur le plan environnemental, technique et socioéconomique. L'utilisation d'un plan d'eau fréquenté par le poisson pour l'entreposage de déchets miniers ne peut être autorisée que par une modification au Règlement et doit être approuvée par le gouverneur en conseil, auquel cas le plan d'eau est ajouté à l'annexe 2 du Règlement.

Dans le cas où un plan d'eau naturel fréquenté par le poisson a été ajouté à l'annexe 2, l'article 27.1 du Règlement exige l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan compensatoire pour la perte d'habitat du poisson, lequel doit être approuvé par le ministre des Pêches et des Océans. Cette exigence, fondée sur la « Politique de gestion de l'habitat du poisson » (1986) élaborée par Pêches et Océans Canada, a pour objectif de veiller à ce que des mesures compensatoires soient fournies pour les pertes d'habitat du poisson qui résultent de l'utilisation de plans d'eau naturels fréquentés par le poisson pour l'entreposage de déchets miniers. Le plan compensatoire pour l'habitat du poisson doit être approuvé avant le début des déversements des stériles et des résidus miniers dans les plans d'eau. Le Règlement exige également que la société minière présente à Pêches et Océans Canada une lettre de crédit irrévocable pour garantir que les fonds nécessaires sont disponibles afin de mettre en œuvre tous les éléments du plan compensatoire.

Tout effluent rejeté à partir d'un parc à résidus miniers ou à stériles dans un plan d'eau inscrit à l'annexe 2 (dépôt de résidus miniers tel qu'il est énoncé dans le Règlement) doit respecter les normes de rejet d'effluents stipulées dans le Règlement, de manière à assurer la protection des écosystèmes en aval. De plus, le Règlement exige la surveillance des effets environnementaux en aval à partir du point de rejet de l'effluent, afin de déterminer toute incidence sur les poissons, l'habitat du poisson et les ressources halieutiques.

Enjeux

La mine d'or de Detour Lake est située à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane, en Ontario, et à 8 km à l'ouest de la frontière entre l'Ontario et le Québec (figure 1). La mine est conçue de manière à traiter un minimum de 55 000 tonnes de minerai par jour et devrait exercer ses activités pendant au moins 16 ans.

L'exploitation de la mine a débuté en janvier 2013, et comprend une mine à ciel ouvert, une usine de traitement du minerai, plusieurs parcs à résidus miniers et à stériles, ainsi que d'autres infrastructures connexes. On s'attend à ce qu'au moins 350 millions de tonnes de résidus miniers et au moins 960 millions de tonnes de stériles soient produites au cours du cycle de vie de l'exploitation. À compter de 2019, la capacité des parcs actuels à résidus miniers et à stériles sera dépassée; la DGC propose donc de mettre en place de nouveaux parcs et d'agrandir les parcs existants, ce qui nécessiterait le remblayage avec des résidus miniers et des stériles de quatre plans d'eau naturels fréquentés par le poisson. Afin de permettre l'utilisation de ces quatre plans d'eau pour l'entreposage des stériles et des résidus miniers, le Règlement devra être modifié afin d'y ajouter les plans d'eau à l'annexe 2.

Une évaluation environnementale de ce projet (étude approfondie) a été entreprise en vertu de l'ancienne *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE) par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence)¹. La portée de l'évaluation

¹ Canadian Environmental Assessment Agency, *Comprehensive Study Report — Detour Lake Gold Mine* (November 2011).

¹ Agence canadienne d'évaluation environnementale, *Rapport d'étude approfondie — La mine d'or de Detour Lake* (novembre 2011).

assessment that was completed in December 2011 included the mine as currently built and operating, as well as the future establishment of new and expanded mine tailings and waste rock disposal areas. The Agency prepared the comprehensive study report in consultation with Fisheries and Oceans Canada, Natural Resources Canada, Environment Canada, Transport Canada, Health Canada and Aboriginal Affairs and Northern Development Canada. The comprehensive study report states that “taking into account the implementation of the mitigation proposed, including commitments made by the proponent in this report, the Canadian Environmental Assessment Agency concludes that the Project is not likely to cause significant adverse environmental effects.”

As part of the federal environmental assessment, alternatives for the future establishment of new and expanded tailings and waste rock disposal areas were assessed by the proponent. The assessment concluded that the use of these four water bodies for tailings and waste rock disposal is the preferred alternative based on the DGC's consideration of environmental, technical and socio-economic impacts. Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada accepted the DGC's conclusions and took them under consideration in the development of the comprehensive study report.

Objectives

The objective of the proposed Amendments is to allow the DGC to utilize four natural, fish-frequented water bodies for disposal of waste rock and tailings from the Detour Lake Gold Mine. The proposed Amendments follow a thorough assessment of alternatives that demonstrated that the use of the water bodies is the best option from an environmental, technical and socio-economic perspective.

Description

The proposed Amendments

The proposed Amendments would add a pond and portions of three creeks to Schedule 2 of the MMER. These are all natural, fish-frequented water bodies. This addition would allow disposal of waste rock and tailings from the Detour Lake Gold Mine into these water bodies. It is expected that the infilling of these water bodies with tailings and waste rock would not begin until about 2019. All effluent from these disposal areas would be subject to the requirements of the MMER. The proposed Amendments would come into force on the day on which they are registered.

The proposed expansion of the tailings disposal area would infill the following natural, fish-frequented water bodies (Figure 1):

- Water Body 1: an unnamed headwater pond of an unnamed tributary of East Creek (item 20 in the proposed legal text); and
- Water Body 2: a portion of an unnamed tributary of East Creek, which originates from Water Body 1 (Item 21 in the proposed legal text).

The proposed new waste rock disposal area to be established in 2019 would infill the following natural, fish-frequented water bodies (Figure 1):

- Water Body 3: a portion of an unnamed tributary of Linden Creek (Item 22 in the proposed legal text); and
- Water Body 4: a portion of an unnamed tributary of an unnamed lake in the Linden Creek watershed (Item 22 in the proposed legal text).

environnementale qui s'est terminée en décembre 2011 comprenait la mine, telle qu'elle est actuellement conçue et exploitée, ainsi que l'implantation future de nouveaux parcs à résidus miniers et à stériles et l'agrandissement des parcs existants. L'Agence a préparé ce rapport en concertation avec Pêches et Océans Canada, Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, Transports Canada, Santé Canada et Affaires autochtones et Développement du Nord Canada. Dans le rapport d'étude approfondie, on a déterminé que compte tenu « de la mise en œuvre des mesures d'atténuation proposées y compris les engagements pris par le promoteur dans le présent rapport, l'Agence canadienne d'évaluation environnementale conclut que le projet ne devrait pas entraîner d'effets environnementaux négatifs importants ».

Dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale, les solutions de rechange liées à l'implantation future de nouveaux parcs à résidus miniers et à stériles et à l'agrandissement des parcs existants ont été étudiées par le promoteur. Cette évaluation a permis de conclure que l'utilisation de ces quatre plans d'eau pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles est la solution de rechange privilégiée selon la DGC et puisqu'elle tient compte des impacts environnementaux, techniques et socioéconomiques. Pêches et Océans Canada et Environnement Canada ont accepté les conclusions de la DGC et en ont tenu compte dans l'élaboration du rapport d'étude approfondie.

Objectifs

Les modifications proposées ont pour objectif de permettre à la DGC d'utiliser quatre plans d'eau naturels fréquentés par le poisson pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles de la mine d'or de Detour Lake. Les modifications ont été proposées à la suite d'une évaluation approfondie des solutions de rechange concernant les déchets miniers, laquelle a démontré que l'utilisation de plans d'eau est la meilleure option d'un point de vue environnemental, technique et socioéconomique.

Description

Les modifications proposées

Les modifications proposées visent à ajouter un étang et des parties de trois ruisseaux à l'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*. Il s'agit dans tous les cas de plans d'eau naturels fréquentés par le poisson. Ces modifications permettraient l'entreposage, dans ces plans d'eau, de stériles et de résidus miniers provenant de la mine d'or de Detour Lake. On s'attend à ce que le remblayage de ces plans d'eau avec les résidus miniers et les stériles commence autour de l'an 2019. Tous les effluents en provenance de ces parcs seront assujettis aux exigences du Règlement. Les modifications proposées entreraient en vigueur le jour où elles sont entérinées dans le Règlement.

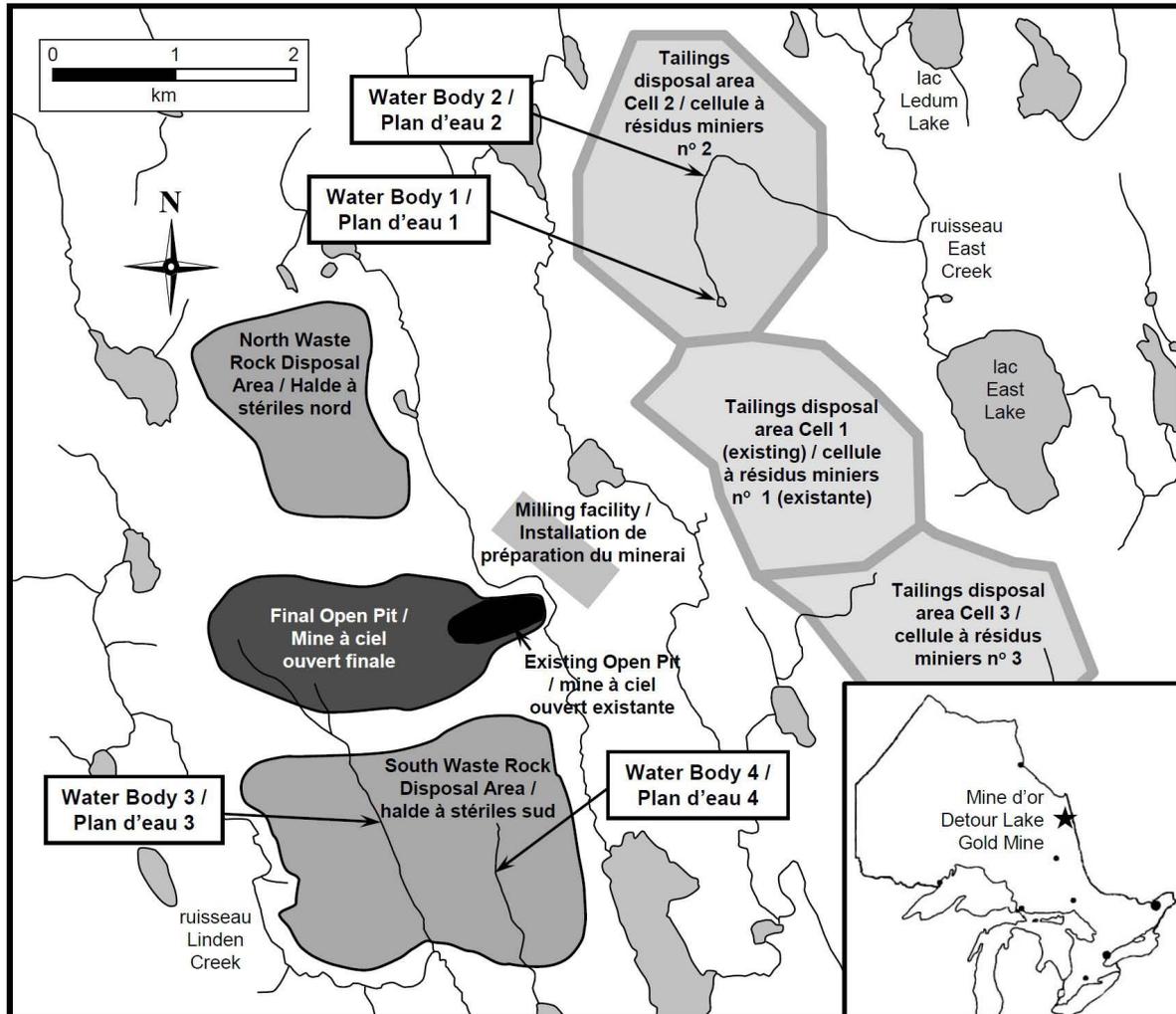
Le projet d'expansion du parc à résidus miniers impliquerait le remblayage des plans d'eau naturels suivants où vivent des poissons (figure 1) :

- Plan d'eau 1 : un étang (sans nom) en amont d'un affluent (sans nom) du ruisseau East (article 20 dans le projet de texte juridique);
- Plan d'eau 2 : une partie d'un affluent (sans nom) du ruisseau East, qui prend sa source à partir du plan d'eau 1 (article 21 dans le projet de texte juridique).

Cette nouvelle aire d'entreposage des stériles, qui sera aménagée en 2019, nécessitera le remblayage des plans d'eau naturels suivants où vivent des poissons (figure 1) :

- Plan d'eau 3 : une partie d'un affluent (sans nom) du ruisseau Linden (article 22 dans le projet de texte juridique);
- Plan d'eau 4 : une partie d'un affluent (sans nom) d'un lac (sans nom) dans le bassin versant du ruisseau Linden (article 22 dans le projet de texte juridique).

Figure 1: The Detour Lake Gold Mine and the water bodies that would be infilled by tailings and waste rock /
 Figure 1 : La mine d'or de Detour Lake et les plans d'eau qui seraient remblayés par les résidus miniers et les stériles



The Detour Lake Gold Mine

In 2007, the project proponent, the DGC, began exploring the previously developed Detour Lake property. The property is located in northeastern Ontario, approximately 145 km northeast of the town of Cochrane and 8 km west of the Ontario–Quebec border (Figure 1). The property is located within the overlapping traditional territories of the Moose Cree First Nation (MCFN), the Taykwa Tagamou Nation (TTN), the Wahgoshig First Nation (WFN) and the Métis Nation of Ontario (MNO).

The Detour Lake deposit was discovered in 1974 and an open pit and underground mine were operated on the site from 1983 to 1999 by other mining companies: Campbell Red Lake Mines, Placer Dome and Pelangio Mines Inc. At the start of construction of the current Detour Lake Gold Mine, infrastructure remaining from the previous operation included a flooded 20 ha open pit and underground workings, 55 ha of waste rock disposal areas, a 275 ha tailings disposal area, related site roads and an airstrip. Other infrastructure had been removed as part of the previous reclamation of the site.

La mine d'or de Detour Lake

Le promoteur de projet, la DGC, a commencé en 2007 l'exploration de l'ancienne propriété de Detour Lake. La propriété est située dans le Nord-Est de l'Ontario, à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane et à 8 km à l'ouest de la frontière entre l'Ontario et le Québec (figure 1). Elle fait partie de plusieurs territoires traditionnels qui se chevauchent, notamment ceux de la Moose Cree First Nation, de la Première Nation Taykwa Tagamou, de la Première Nation Wahgoshig et ceux de la Métis Nation of Ontario (MNO).

Le gisement de Detour Lake a été découvert en 1974; une mine à ciel ouvert et une mine souterraine ont été exploitées sur le site de 1983 à 1999 par d'autres sociétés minières : la Campbell Red Lake Mines, la Placer Dome Mines et la Pelangio Mines Inc. Au début de la construction de la mine d'or actuelle, on trouvait sur le site plusieurs infrastructures ayant servi aux activités antérieures, notamment une mine à ciel ouvert inondée d'une superficie de 20 ha et des chantiers souterrains, un parc à stériles d'une superficie de 55 ha, un parc à résidus miniers d'une superficie de 275 ha, un réseau de routes connexes ainsi qu'une piste d'atterrissage. D'autres infrastructures avaient été enlevées auparavant dans le cadre d'une remise en état partielle du site.

The DGC began construction of the Detour Lake Gold Mine in 2010, and the mine entered production in January 2013. The Detour Lake Gold Mine is an open pit gold mine with a production capacity of at least 55 000 tonnes per day and a life of at least 16 years. It should be noted that at the time of the environmental assessment, the DGC was anticipating a life of 16 years for the mine. Ongoing exploration activities have extended the anticipated life of the mine to at least 21.5 years, which would result in increased amounts of both tailings and waste rock. However, a review of the DGC's October 2012 production plan² indicates that this life extension would not impact the footprint of the tailings and waste rock disposal areas, so there would be no additional direct impact on Water Bodies 1 through 4.

The DGC estimates that the deposit contains an ore reserve of 8.8 million ounces of gold. A financial analysis of the mine as reported by the DGC has forecast a net present value for the project of \$1.66 billion before tax and \$1.12 billion after tax (using a 5% discount rate). This represents an internal rate of return (IRR) of 14.2% before tax and 12.4% after tax.³

The mining project is also expected to benefit Canadians, especially local communities, in the form of employment, business, and training opportunities. Local communities have expressed strong support, particularly the town of Cochrane. As of 2006, overall employment rates in the local communities were lower than the provincial averages, with much of the population within the project area traditionally relying on resource extraction activities related to forestry and mining. The local economy has experienced some upheaval with the downturn in the forestry industry. The mining sector, therefore, represents an economic opportunity for skilled employment in the region. The construction phase of the project employed over 1 400 workers as of November 2012 with 400–500 workers employed for the operation phase that started in 2013.⁴

The mine includes

- an open pit mine (approximately 3 km long, 1 km wide and 650 m deep when fully developed);
- a milling facility to process ore;
- a waste rock disposal area north of the open pit, about 1.5 km by 1 km in size;
- a proposed waste rock disposal area south of the open pit, about 2.5 km by 1.5 in size, which can only be developed if the proposed Amendments are approved, with waste rock disposal expected to begin in about 2019; and
- a tailings disposal area east of the open pit, about 6.5 km by 1.5 km in size, consisting of three separate cells:
 - Cell 1, which is based on the existing tailings disposal area from the previous Detour Lake Mine;
 - The proposed Cell 2, immediately to the north of Cell 1, which can only be developed if the proposed Amendments are approved, with tailings deposition expected to begin in about 2019; and

La DGC a commencé la construction de la mine d'or de Detour Lake en 2010; l'exploitation de la mine a commencé en janvier 2013. L'exploitation minière Detour Lake consiste en une mine d'or à ciel ouvert ayant une capacité de production d'au moins 55 000 tonnes par jour et une durée de vie d'au moins 16 ans. Il convient de noter qu'au moment de l'évaluation environnementale, la DGC estimait que la durée de vie de l'exploitation de la mine serait de 16 ans. À la suite d'autres travaux d'exploration, on anticipe maintenant que la durée de vie de l'exploitation serait d'au moins 21,5 ans, ce qui aurait pour effet d'augmenter les quantités de résidus miniers et de stériles. Toutefois, la revue du plan de production² faite par la DGC en octobre 2012 indique que la prolongation de la vie de la mine n'aurait aucune incidence sur l'empreinte des parcs à résidus miniers et à stériles et de ce fait, n'aurait aucun impact additionnel direct sur les plans d'eau 1 à 4.

La DGC estime que le gisement contient une réserve de mine-rai de 8,8 millions d'onces d'or. Selon les rapports de la DGC, une analyse financière de la mine prévoyait une valeur actualisée nette pour le projet de 1,66 milliard de dollars avant impôts, soit 1,12 milliard de dollars après impôts (en utilisant un taux d'actualisation de 5 %). Ceci représente un taux de rendement interne (TRI) de 14,2 % avant impôts, soit 12,4 % après impôts³.

En outre, les Canadiens, et particulièrement les collectivités locales, devraient bénéficier du projet d'exploitation minière sous la forme d'emplois, d'entreprises et de possibilités de formation. Celles-ci ont affiché un fort soutien, en particulier la ville de Cochrane. En date de 2006, le taux d'emploi global au sein des collectivités locales était inférieur à la moyenne provinciale; en effet, une grande partie de la population se trouvant dans le secteur du projet dépend traditionnellement des activités d'extraction des ressources liées à la foresterie et à l'exploitation minière. L'économie locale a connu certains bouleversements en raison du ralentissement de l'industrie forestière. Le secteur minier, par conséquent, représente des possibilités économiques en matière d'emplois spécialisés dans la région. En date de novembre 2012, plus de 1 400 employés avaient pris part à la phase de construction du projet, tandis que de 400 à 500 travailleurs seront employés pendant la phase d'exploitation qui a commencé en 2013⁴.

La mine comprend :

- une mine à ciel ouvert (mesurant, au maximum de son exploitation, environ 3 km de long, 1 km de large et 650 m de profondeur);
- une usine de traitement du minerai;
- une aire d'entreposage des stériles au nord de la mine à ciel ouvert, d'une superficie d'environ 1,5 km sur 1 km;
- un projet d'aire d'entreposage des stériles d'une superficie d'environ 2,5 km sur 1,5 km au sud de la mine à ciel ouvert, et dont l'aménagement commencerait autour de l'an 2019 à condition que les modifications proposées soient approuvées;
- un parc à résidus miniers à l'est de la mine à ciel ouvert, d'une superficie d'environ 6,5 km sur 1,5 km et composé de trois cellules distinctes :
 - La cellule 1, située au même endroit que le parc à résidus de l'ancienne mine de Detour Lake;
 - La cellule 2, qui serait aménagée directement au nord de la cellule 1, mais seulement si les modifications proposées

² BBA (October 2012), *Detour Lake Updated Mine Production Plan*, available at www.detourgold.com/files/doc_downloads/Detour%20Lake%20Gold%20Project%20NI%2043-101.pdf.

³ For more information on the assumptions and factors on which these estimates were based please see BBA (October 2012), *Detour Lake Updated Mine Production Plan*.

⁴ Detour Gold (December 2012), *Building Canada's Largest Gold Mine*.

² BBA (octobre 2012), *Detour Lake Updated Mine Production Plan*, rapport que l'on peut consulter à l'adresse suivante: www.detourgold.com/files/doc_downloads/Detour%20Lake%20Gold%20Project%20NI%2043-101.pdf.

³ Pour obtenir de plus amples renseignements sur les hypothèses et les facteurs qui ont mené à ces estimations, veuillez consulter le rapport *Detour Lake Updated Mine Production Plan* du BBA (octobre 2012).

⁴ Detour Gold (décembre 2012), *Building Canada's Largest Gold Mine*.

- Cell 3, immediately to the south of Cell 1, which does not infill any natural, fish-frequented water bodies.

The mine also includes site access roads, a new airstrip, power transmission lines, an explosive factory and magazines, water management infrastructure, buildings, ancillary mine infrastructure, and associated activities. It is expected that at least 350 million tonnes of tailings and 960 million tonnes of waste rock will be generated over the life of the mine. At least 120 million tonnes of non-reactive waste rock will be re-used for mine site construction.

As described above, the DGC is currently depositing tailings in a tailings disposal area that consists of two adjoining cells. A third cell would be developed by 2019 if the proposed Amendments are approved. The DGC is treating the tailings in the processing plant to remove the cyanide from the gold extraction process, as well as metals, prior to disposal. Cyanide treatment uses the sulphur dioxide (SO₂) / air treatment process, which is expected to reduce cyanide concentrations in the tailings to less than 1 mg/L. The treated tailings are transported to the tailings disposal area as slurry (a mixture of solids and water) through a pipeline from the plant site and discharged at the crest of the tailings dam.

Development of the planned Cell 2 of the tailings disposal area would result in the infilling of Water Bodies 1 and 2 with tailings. Water Body 1 is a pond with a surface area of approximately 0.6 ha which drains downstream to East Creek by way of Water Body 2. Fisheries and Oceans Canada determined that both water bodies are natural, fish-frequented water bodies.

The DGC is currently disposing of waste rock into a disposal area immediately to the north of the open pit, referred to as the north waste rock disposal area. When the capacity of this location is exceeded in 2019, the DGC is proposing to establish a new waste rock disposal area immediately south of the open pit, referred to as the south waste rock disposal area. These locations take advantage of natural topography and minimize transportation distances. The results of the DGC's geochemical characterization of the rock to be mined indicate that the bulk of the waste rock will be non-acid generating with a relatively low potential for metal leaching. Approximately 20% of the waste rock is expected to be potentially acid generating. All of the acid generating waste rock and a portion of the non-acid generating waste rock will be contained in the north waste rock disposal area. This waste rock disposal area will not infill any natural, fish-frequented water bodies.

Development of the south waste rock disposal area, expected to begin in 2019, is contingent upon approval of the proposed Amendments. This waste rock disposal area would infill Water Bodies 3 and 4, which are natural, fish-frequented water bodies. The south waste rock disposal area would contain non-acid generating waste rock. The potentially acid generating waste rock would continue to be deposited in the north waste rock disposal area throughout the life of the mine.

Proposed fish habitat compensation plan

The development and implementation of a fish habitat compensation plan is required in accordance with section 27.1 of the MMER, to offset the loss of fish habitat that would occur as a result of the use of Water Bodies 1 through 4 for tailings and waste rock

sont approuvées, et dont le dépôt de résidus miniers commencerait autour de l'an 2019;

- La cellule 3, qui serait aménagée directement au sud de la cellule 1, et dont l'aménagement ne comprendrait aucun remblayage de plans d'eau fréquentés par le poisson.

L'exploitation minière comprend également des routes d'accès au site, une nouvelle piste d'atterrissage, des lignes de transport d'électricité, une usine d'explosifs et de poudrières, des infrastructures pour la gestion des eaux, des bâtiments, des infrastructures minières secondaires et des activités connexes. On s'attend à ce qu'au moins 350 millions de tonnes de résidus miniers et 960 millions de tonnes de stériles soient produites au cours de la durée de vie de l'exploitation. Au moins 120 millions de tonnes de stériles non réactifs seront réutilisées pour la construction de la mine.

Tel qu'il est décrit ci-dessus, la DGC entrepose présentement des résidus miniers dans un parc à résidus miniers composé de deux cellules adjacentes. Une troisième cellule sera aménagée d'ici 2019 si les modifications proposées sont approuvées. La DGC traite les résidus miniers dans l'usine de traitement pour supprimer le cyanure provenant du processus d'extraction de l'or, ainsi que les métaux, avant qu'ils soient acheminés au parc à résidus miniers. Pour traiter le cyanure, on utilise le procédé de traitement au dioxyde de soufre et à l'air, ce qui devrait réduire les concentrations de cyanure dans les résidus miniers à moins de 1 mg/L. Une fois traités, ces résidus miniers sont acheminés sous forme de boues, c'est-à-dire un mélange de matières solides et d'eau, jusqu'au parc à résidus miniers au moyen d'une canalisation qui s'étend de l'usine de traitement jusqu'à la crête de la digue de retenue des résidus miniers.

L'aménagement prévu de la cellule 2 du parc à résidus miniers entraînerait le remblayage des plans d'eau 1 et 2 avec des résidus miniers. Le plan d'eau 1 est un étang d'une surface d'environ 0,6 ha qui se déverse en aval dans le ruisseau East en passant par le plan d'eau 2. Pêches et Océans Canada a établi que ces deux plans d'eau sont des plans d'eau naturels fréquentés par le poisson.

La DGC entrepose présentement les stériles juste au nord de la mine à ciel ouvert dans un parc appelé « parc à stériles nord ». Lorsque la capacité de ce parc sera atteinte en 2019, la DGC propose d'établir un nouveau parc à stériles au sud de la mine appelé « parc à stériles sud ». Ces emplacements tirent parti de la topographie naturelle tout en minimisant les distances de transport. Selon les résultats obtenus par la DGC, la caractérisation géochimique de la roche devant être extraite indique que la majeure partie des stériles ne généreront pas d'acide et possèdent un potentiel de lixiviation des métaux relativement faible. On estime qu'environ 20 % des stériles pourraient être acidogènes. Tous les stériles acidogènes et une partie des stériles non acidogènes seront contenus dans le parc à stériles nord. Aucun plan d'eau naturel fréquenté par le poisson ne sera touché par ce parc à stériles.

L'aménagement du parc à stériles sud devrait débuter en 2019 sous réserve de l'approbation des modifications proposées. Les plans d'eau 3 et 4, qui sont des plans d'eau naturels fréquentés par le poisson, seraient remblayés par ce parc. Le parc à stériles sud contiendrait des stériles non acidogènes. Les stériles potentiellement acidogènes continueraient à être entreposés dans le parc à stériles nord, et ce, pendant toute la durée de vie de l'exploitation minière.

Plan compensatoire de l'habitat du poisson proposé

L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan compensatoire de l'habitat du poisson sont requises en vertu de l'article 27.1 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*, pour compenser la perte de l'habitat du poisson qui risque de se produire par suite

disposal. It is also one of the mitigation measures identified in the comprehensive study report.

The development of Cell 2 of the tailings disposal area would result in the infilling of Water Bodies 1 and 2. Sampling of these water bodies has indicated that only one fish species, brook stickleback (*Culaea inconstans*), a small freshwater fish that grows to a length of about two inches, is present. The surface area of Water Body 1 is approximately 0.6 ha. The portion of Water Body 2 that would be infilled with tailings is approximately 2 200 m in length with an average width of about 1 m, giving a surface area of about 0.22 ha. The total area of fish-frequented water bodies to be infilled with tailings is approximately 0.82 ha.

Water Body 1 is a uniform open water area without an inlet or outlet channel and with submergent and emergent aquatic vegetation. The riparian area is roughly 80 m wide and is vegetated with ferns, low shrubs and lichen. The pond has a mean depth of 0.9 m and maximum depth of 1.5 m, with a bottom covered with organic debris. Water in the pond is slightly acidic with, at times, low dissolved oxygen levels.

The portion of Water Body 2 to be infilled with tailings consists of a low gradient drainage corridor with a wide flood plain (approximately 80 m) with diffuse, intermittent braided channels and isolated pools near the east side of the tailings disposal area. Vegetation throughout this corridor is low growing and very dense, dominated by speckled alder and tamarack. Where formed channels exist, they average 1.2 m wide and 0.5 m deep. Sediments consist mostly of detritus with some silt and muck.

The development of the south waste rock disposal area would result in the infilling of Water Bodies 3 and 4 with waste rock. Sampling of these water bodies has indicated that only two fish species are present. Burbot (*Lota lota*) was captured in Water Body 3, and brook stickleback (*Culaea inconstans*) was captured in Water Body 4. The effective wetted width of each stream is approximately 1 m and the length providing fish habitat is approximately 1.8 km and 0.7 km for Water Body 3 and 4, respectively. The total surface area to be infilled with waste rock is estimated to be 0.25 ha: 0.18 ha for Water Body 3 and 0.07 ha for Water Body 4.

Water Body 3 has no defined channel and is densely vegetated with ferns, sedges and low shrubs typical of the area. Pools have formed in some sections and there are limited areas of flow. Sediments consist of muck, silt and detritus, and it is thought that the stream freezes to the bottom during winter months. Water Body 3 provides limited fish habitat until it becomes more defined downstream of the proposed waste rock disposal area.

Water Body 4 is a diffuse channel with short sections of defined channel. Vegetation is consistent with that of Water Body 3. The drainage is intermittent and the water freezes to the bottom in winter. Fish habitat is limited until Water Body 4 becomes more defined downstream of the proposed waste rock disposal area.

In total, 1.07 ha of fish habitat would be lost as a result of the construction of Cell 2 of the tailings disposal area and the south waste rock disposal area. In order to meet MMER requirements, the DGC has developed a fish habitat compensation plan to offset the loss of fish habitat that would result from the use of Water

de l'utilisation des plans d'eau 1 à 4 pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles. Il s'agit également de l'une des mesures d'atténuation mentionnées dans le rapport d'étude approfondie.

L'aménagement de la cellule 2 du parc à résidus miniers entraînerait le remblayage des plans d'eau 1 et 2. L'échantillonnage de ces plans d'eau a indiqué qu'une seule espèce de poisson y est présente, l'épinoche à cinq épines (*Culaea inconstans*), un petit poisson d'eau douce qui atteint une longueur maximale d'environ deux pouces. La surface du plan d'eau 1 est d'environ 0,6 ha. La partie du plan d'eau 2 qui serait remblayée avec des résidus miniers mesure environ 2 200 m de long par environ 1 m de large en moyenne, ce qui donne une superficie d'environ 0,22 ha. La superficie totale des plans d'eau fréquentés par le poisson qui doivent être remblayés avec des résidus miniers est d'environ 0,82 ha.

Le plan d'eau 1 est une zone d'eau libre uniforme ne possédant aucun canal d'entrée ou de sortie et abritant une végétation aquatique émergente et submergée. La zone riveraine mesure environ 80 m de large; elle est végétalisée de fougères, d'arbustes et de lichens. L'étang a une profondeur moyenne de 0,9 m et une profondeur maximale de 1,5 m avec un fond recouvert de débris organiques. L'eau dans l'étang est légèrement acide et possède, à certains moments, de faibles niveaux d'oxygène dissous.

La portion du plan d'eau 2 à remblayer consiste en un corridor de drainage à faible pente à l'intérieur d'une grande plaine inondable (d'une largeur d'environ 80 m) tissée d'un réseau de canaux qui s'entrecroisent et d'étangs isolés, le tout situé près du côté est du parc à résidus miniers. Une végétation très dense et à pousse basse, composée surtout d'aulnes rugueux et de mélèzes laricins, domine tout au long de ce corridor. Les canaux existants ont, en moyenne, une largeur de 1,2 m et une profondeur de 0,5 m. Les sédiments sont composés principalement de débris avec un peu de limon et de sol organique.

La mise en place du parc à stériles sud entraînerait le remblayage des plans d'eau 3 et 4 avec des stériles. L'échantillonnage de ces plans d'eau a indiqué la présence de seulement deux espèces de poisson; la lotte (*Lota lota*) a été capturée dans le plan d'eau 3 et l'épinoche à cinq épines (*Culaea inconstans*) l'a été dans le plan d'eau 4. La largeur mouillée de chaque cours d'eau est d'environ 1 m et la longueur des plans d'eau 3 et 4 offrant un habitat pour les poissons est d'environ 1,8 km et 0,7 km, respectivement. La superficie totale qui sera remblayée avec des stériles est estimée à 0,25 ha : 0,18 ha pour le plan d'eau 3 et 0,07 ha pour le plan d'eau 4.

Le plan d'eau 3 n'a pas de chenal défini et est densément végétalisé de fougères, de carex et de petits arbustes typiques de la région. Certaines parties comprennent des mares avec quelques zones à faible débit. Les sédiments sont composés de sol organique, de limon et de débris, et on pense que le cours d'eau gèle jusqu'au fond pendant les mois d'hiver. Le plan d'eau 3 offre un habitat du poisson limité, du moins jusqu'à ce que son tracé devienne plus net en aval du parc à stériles proposé.

Le plan d'eau 4 est un chenal aux contours incertains avec de courtes sections bien définies. La végétation est la même que celle au plan d'eau 3. Le drainage est intermittent et l'eau gèle jusqu'au fond en hiver. Le plan d'eau 4 offre un habitat du poisson limité, du moins jusqu'à ce qu'il devienne mieux défini en aval du parc à stériles proposé.

En tout, 1,07 ha d'habitat du poisson sera perdu en raison de la construction de la cellule 2 du parc à résidus miniers et du parc à stériles sud. Afin de respecter les exigences du Règlement, la DGC a élaboré un plan compensatoire de l'habitat du poisson pour contrebalancer la perte de l'habitat du poisson qui découlerait de

Bodies 1 through 4 for tailings and waste rock disposal.⁵ Proposed fish habitat compensation measures include the following components:

- The construction of a pond in a wetland area just south of Ledum Lake (see Figure 1). This pond would emulate the habitat observed in Water Body 1, and would have a total area of 1.2 ha, with an average depth of 0.9 m and maximum depth of 1.5 m.
- This pond would be connected to Ledum Lake by an existing drainage feature.
- Should fish not colonize the constructed pond in a timely fashion via the existing drainage corridor, fish passage between the constructed pond and Ledum Lake would be enhanced.

The compensation measures have been designed to create fish habitat like that being infilled by the proposed waste rock and tailings disposal areas. It is expected that brook stickleback would colonize the constructed habitat via local bog/fen drainages and the compensation area would be vegetated with flora typical of the area. Given the muskeg nature of the area, water quality is not expected to deviate from what is typical for the immediate area.

The fish habitat compensation plan was developed with the objective of offsetting the expected habitat loss with new or enhanced fish habitat. The total direct fish habitat created or enhanced as a result of these measures would be equivalent to 1.2 ha, resulting in a net gain of 0.13 ha. Considering that the constructed habitat would be similar to the infilled habitat, the loss of habitat is expected to be completely offset by the compensation measures.

It should be noted that the fish habitat compensation plan has been finalized but has not yet received final approval by the Minister of Fisheries and Oceans. In accordance with the requirements of subsection 27.1(1) of the MMEER, the final habitat compensation plan would need to be approved by the Minister of Fisheries and Oceans prior to the deposit of tailings or waste rock into these water bodies.

The DGC is required, under section 27.1, to implement the plan, monitor its implementation, take measures to verify the extent to which the plan's purpose has been achieved and provide financial security to ensure that proposed compensation works are completed.

Regulatory and non-regulatory options considered

As part of the federal environmental assessment of the Detour Lake Gold Mine, the DGC submitted reports on the assessments of alternatives for the disposal of tailings⁶ and waste rock⁷ to Fisheries and Oceans Canada and to Environment Canada in July 2011. These reports were necessary to assess alternatives to the use of natural fish-frequented water bodies for tailings and waste rock disposal associated with the proposed future establishment of new and expanded mine tailings and waste rock disposal areas. These reports considered four different options for tailings

l'utilisation des plans d'eau 1 à 4 pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles⁵. Les mesures compensatoires de l'habitat du poisson comprendraient les éléments suivants :

- La construction d'un étang dans une zone de terres humides au sud du lac Ledum (figure 1). Cet étang imiterait l'habitat observé au plan d'eau 1 et aurait une superficie totale de 1,2 ha, une profondeur moyenne de 0,9 m et une profondeur maximale de 1,5 m.
- Cet étang communiquerait avec le lac Ledum par un système de drainage existant.
- Dans le cas où les poissons ne coloniseraient pas l'étang dans les délais prévus au moyen du système de drainage existant, on effectuerait des améliorations entre le système et le lac pour faciliter le passage des poissons.

Les mesures compensatoires ont été conçues afin de créer un habitat du poisson semblable à celui qui sera remblayé pour l'aménagement projeté des aires d'entreposage des résidus miniers et des stériles. On s'attend à ce que l'épinoche à cinq épines colonise l'habitat artificiel en passant par le réseau de drainage des marais et des bogs et que la zone indemnisée soit végétalisée avec la flore typique de la région. Étant donné qu'il s'agit d'une fondrière, on s'attend à ce que la qualité de l'eau soit semblable à celle de la région immédiate.

Le plan compensatoire de l'habitat du poisson a été élaboré dans le but de compenser la perte d'habitat par un habitat nouveau ou amélioré. La superficie totale de l'habitat créé ou amélioré à la suite de ces mesures compensatoires serait équivalente à 1,2 ha, soit un gain net de 0,13 ha. Étant donné que l'habitat artificiel serait semblable à l'habitat remblayé, la perte d'habitat devrait être entièrement compensée par ces mesures.

Il convient de noter que le plan compensatoire de l'habitat du poisson a été mis au point, mais n'a pas encore été approuvé par le ministre des Pêches et des Océans. Conformément aux exigences du paragraphe 27.1(1) du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*, la version définitive du plan compensatoire de l'habitat devra être approuvée par le ministre des Pêches et des Océans, et ce, avant le dépôt des résidus miniers ou des stériles dans ces plans d'eau.

La DGC est dans l'obligation, en vertu de l'article 27.1, de mettre en œuvre ce plan, d'effectuer le suivi de son exécution, de prendre des mesures pour vérifier jusqu'à quel point les objectifs du plan ont été atteints et de fournir une garantie financière pour assurer l'achèvement des travaux de compensation proposés.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Dans le cadre de l'évaluation environnementale fédérale de la mine d'or de Detour Lake, la DGC a soumis des rapports sur les évaluations des solutions de rechange concernant l'entreposage des résidus miniers⁶ et des stériles⁷ à Pêches et Océans Canada ainsi qu'à Environnement Canada en juillet 2011. Ces rapports se sont avérés nécessaires dans le but d'évaluer des solutions de rechange à l'égard de l'utilisation de plans d'eau naturels fréquentés par le poisson aux fins d'entreposage de résidus miniers et de stériles associés à l'implantation future de nouveaux parcs à

⁵ AMEC Earth & Environmental, *Fish Habitat Compensation Plan for Schedule 2 Amendment Waterbodies — Detour Lake Project* (2011).

⁶ AMEC Earth & Environmental, *Assessment of Alternatives for Tailings Storage at the Detour Lake Project* (juillet 2011).

⁷ AMEC Earth & Environmental, *Assessment of Alternatives for Waste Rock Storage at the Detour Lake Project* (juillet 2011).

⁵ AMEC Earth & Environmental, *Fish Habitat Compensation Plan for Schedule 2 Amendment Waterbodies — Detour Lake Project* (2011).

⁶ AMEC Earth & Environmental, *Assessment of Alternatives for Tailings Storage at the Detour Lake Project* (juillet 2011).

⁷ AMEC Earth & Environmental, *Assessment of Alternatives for Waste Rock Storage at the Detour Lake Project* (juillet 2011).

disposal,⁸ and three different options for waste rock disposal. Based on these assessments and considering environmental, technical and socio-economic impacts, the DGC has determined that the use of Water Bodies 1 and 2 for tailings disposal and Water Bodies 3 and 4 for waste rock disposal is the preferred alternative. Fisheries and Oceans Canada and Environment Canada reviewed both reports and accepted the DGC's conclusions.

Regulatory options for tailings disposal

Regulatory options involve the disposal of tailings in a manner that would result in direct impacts on one or more natural, fish-frequented water bodies, and would therefore require the water bodies to be added to Schedule 2 of the MMR for the option to be implemented as proposed.

The DGC identified two potential tailings disposal locations, which would represent different regulatory options. These two regulatory options were assessed in detail using a multiple accounts analysis (MAA) according to environmental, technical and socio-economic considerations or accounts, following the *Guidelines for the Assessment of Alternatives for Mine Waste Disposal* (2009) provided by Environment Canada. Within each of these accounts, quantifiable criteria or indicators were identified, against which the impacts and benefits of each option were assessed. In total, 53 separate indicators were assessed for each option: 17 were environmental (e.g. overall affected land footprint, impacts on aquatic plant and animal species, impacts on fish and their habitats), 16 were technical (e.g. containment structure designs, potential for increased tailings deposit capacity) and 20 were socio-economic (e.g. costs related to constructing, operating, and closing the tailings disposal area; impacts on Aboriginal land rights; impacts on other land uses).

The option designated as Tailings Option 1 was identified as the preferred option as it would have lower dam structures, provide optimal water management for both mine water and mill water, and incorporate the use of the existing tailings disposal area. The total cost of Tailings Option 1 would also be lesser than that of the other options. Estimated costs of the regulatory and non-regulatory options for tailings disposal are presented in Table 1.

résidus miniers et à stériles et à l'agrandissement des parcs existants. Ces rapports traitaient de quatre différentes options concernant l'entreposage des résidus miniers⁸, et de trois différentes options pour l'entreposage des stériles. À l'aide de ces évaluations et compte tenu des incidences environnementales, techniques et socioéconomiques, la DGC a conclu que la solution de rechange privilégiée comprend l'utilisation des plans d'eau 1 et 2 pour l'entreposage des résidus miniers ainsi que des plans d'eau 3 et 4 pour l'entreposage des stériles. Pêches et Océans Canada et Environnement Canada ont examiné les deux rapports, puis ont accepté les conclusions de la DGC.

Options réglementaires pour l'entreposage des résidus miniers

Les options réglementaires comprennent l'entreposage des résidus miniers d'une manière qui pourrait entraîner des répercussions directes sur un ou plusieurs plans d'eau naturels fréquentés par le poisson. Dans le but de mettre en œuvre l'option proposée, ces plans d'eau devraient alors être ajoutés à l'annexe 2 du Règlement.

La DGC a défini deux emplacements potentiels pour l'entreposage des résidus miniers qui pourraient représenter différentes options réglementaires. En se basant sur le document intitulé *Guide sur l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers* (2009) fourni par Environnement Canada, ces deux options ont été évaluées en détail à l'aide d'une analyse des comptes multiples (ACM) qui examinait des considérations ou des comptes d'ordre environnemental, technique et socioéconomique. Pour chacun de ces comptes, des critères quantifiables ou des indicateurs ont été définis, auxquels les impacts et les avantages de chaque option ont été comparés. Au total, 53 critères distincts ont été évalués pour chaque option : 17 environnementaux (par exemple étendue totale de l'empreinte terrestre, répercussions sur les espèces animales et les plantes aquatiques, effets sur les poissons et leurs habitats), 16 techniques (par exemple conception des structures de confinement, hausse possible de la capacité des dépôts de résidus miniers) et 20 socioéconomiques (par exemple coûts liés à la construction, à l'exploitation et à la fermeture du parc à résidus miniers; impacts sur les droits fonciers des Autochtones; impacts sur d'autres utilisations du territoire).

L'option choisie en tant qu'option d'entreposage des résidus miniers n° 1 a été retenue comme option privilégiée, puisque la hauteur des digues serait plus faible, la gestion des eaux de la mine et de celles de l'usine de traitement serait optimale et l'utilisation du parc à résidus miniers existant serait intégrée. Les coûts totaux de l'option d'entreposage des résidus miniers n° 1 seraient également plus bas que ceux des autres options. Les coûts estimatifs des options réglementaires et non réglementaires pour l'entreposage des résidus miniers sont présentés dans le tableau 1.

⁸ Note that the assessment of alternatives for tailings disposal also considered two alternative methods of tailings disposal and an alternative method of tailings dam construction. Underground disposal of tailings was rejected because the existing underground workings would not have sufficient capacity. Dry stack tailings were rejected because the footprint would be larger, separate facilities would be needed for water management, and costs would be higher. The method of tailings dam construction upstream was rejected because of higher risks of dam failure and limitations with respect to water management.

⁸ Il est à noter que l'évaluation des solutions de rechange concernant l'entreposage des résidus miniers tenait également compte de deux méthodes de remplacement d'entreposage des résidus miniers ainsi que d'une méthode de remplacement de construction d'une digue à stériles. L'entreposage souterrain de résidus miniers a été rejeté, car la capacité des chantiers souterrains ne serait pas suffisante. L'empilage de résidus secs a aussi été rejeté puisque l'empreinte écologique serait plus importante, des installations distinctes seraient nécessaires pour la gestion de l'eau et les coûts seraient plus élevés. La méthode de construction d'une digue à stériles en amont a également été rejetée en raison de la hausse des risques de rupture de barrage et des restrictions portant sur la gestion de l'eau.

Table 1: Comparison of the estimated maximum total costs for tailings disposal options assessed

Tailings Disposal Option	Estimated Total Cost of Tailings Disposal (Undiscounted Millions, 2012 dollars)*
Regulatory options	
Tailings Option 1: Develop new tailings cells both north and south of the existing tailings disposal area.	449
Tailings Option 2: Develop a new tailings cell north of the existing tailings disposal area.	468
Non-regulatory options	
Tailings Option 3: Develop a new cell south of the existing tailings disposal area.	535

*Cost estimates received from the DGC on May 31, 2012

Tailings Option 1: Develop new tailings cells both north and south of the existing tailings disposal area — Preferred option

Tailings Option 1 would use and expand upon the existing tailings disposal area from the previous Detour Lake Mine, by adding tailings cells to the north and south of the existing tailings disposal area while avoiding existing fish-frequented water bodies to the extent possible. In this option, the dams of the existing tailings disposal area, designated as Cell 1, would be raised. A new cell, Cell 3, would be constructed immediately to the south of Cell 1, followed in 2019 by the construction of Cell 2, to the north of Cell 1.

Tailings Option 1 would have a larger footprint than Tailings Options 2 and 3 (described below), but would provide the necessary tailings disposal capacity with the use of lower tailings containment dams. This option would provide for greater operational flexibility with respect to water management (e.g. to be able to manage water from extreme precipitation events) and would provide a larger catchment for precipitation, reducing the need to take fresh water for use in ore processing. This option would also better integrate the management of tailings with the management of water pumped on an ongoing basis from the open pit (referred to as mine water). The other options would necessitate separate mine water management ponds. Tailings Option 1 also offers more possibility of expansion in the likely event of an extension of the life of the mine beyond 16 years.

As an outcome of the assessment of alternatives for tailings disposal, including the detailed assessment of the three tailings options against the 53 indicators used in the multiple accounts analysis, the DGC concluded that “the construction of on-land disposal cells immediately north (Cell 2) and south (Cell 3) of a historic [tailings disposal area], which would infill two natural, fish-frequented water bodies, is the most environmental [*sic*] acceptable option and is also the preferred option both on a technical and socio-economic basis.” In addition to the advantages of Tailings Option 1 described in the previous paragraph, this option scored higher in the technical account as it provides more tailings storage capacity, a preferable dam-to-tailings volume ratio, and a lower risk when compared to options with higher dams. It also scored higher in the socio-economic account due primarily to lower capital and operating costs, although the closure costs would be higher.

Tableau 1 : Comparaison des coûts estimatifs maximums et totaux pour les options d'entreposage des résidus miniers

Option d'entreposage des résidus miniers	Coût estimatif total pour l'entreposage des résidus miniers (Millions de dollars non actualisés, 2012*)
Options réglementaires	
Option 1 : Aménager de nouvelles cellules pour l'entreposage de résidus miniers au nord et au sud du parc à résidus existant.	449
Option 2 : Aménager une nouvelle cellule pour l'entreposage de résidus miniers au nord du parc à résidus existant.	468
Options non réglementaires	
Option 3 : Aménager une nouvelle cellule pour l'entreposage de résidus miniers au sud du parc à résidus existant.	535

*Coûts estimatifs fournis par la DGC le 31 mai 2012

Option 1 : Aménager de nouvelles cellules à résidus miniers au nord et au sud du parc à résidus miniers existant — Option privilégiée

L'option 1 consisterait à utiliser et à élargir le parc à résidus miniers existant et exploité par la dernière société minière en y ajoutant des cellules au nord et au sud, tout en évitant, dans la mesure du possible, les plans d'eau fréquentés par le poisson. Dans le cadre de cette option, les digues du parc à résidus miniers actuel — nommé cellule 1 — seraient haussées. Une nouvelle cellule, la cellule 3, serait construite immédiatement au sud de la cellule 1, suivie de la construction de la cellule 2 en 2019, au nord de la cellule 1.

L'option 1 aurait une plus grande empreinte que les options 2 et 3 (décrites ci-dessous), mais offrirait la capacité d'entreposage des résidus miniers requise tout en utilisant des digues de retenue des résidus miniers moins élevées. Cette option permettrait d'assurer une plus grande flexibilité opérationnelle en ce qui a trait à la gestion des eaux (on serait en mesure de gérer l'eau provenant d'événements de précipitations extrêmes) et fournirait un plus grand bassin de rétention pour les eaux de précipitation, diminuant ainsi le besoin en eau douce pour le traitement du minerai. Cette option permettrait en outre de mieux intégrer la gestion des résidus miniers avec celle de l'eau devant être pompée à partir de la mine à ciel ouvert de façon continue (désignée sous le nom d'eau d'exhaure). Les autres options nécessiteraient l'utilisation de bassins distincts pour la gestion de l'eau d'exhaure. De plus, l'option 1 pour l'entreposage des résidus miniers s'avérerait plus propice à une expansion s'il advenait que la durée de vie de la mine se prolonge au-delà de 16 ans.

À la suite de l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des résidus miniers, incluant l'étude détaillée des trois options d'entreposage des résidus miniers en fonction des 53 critères utilisés dans l'analyse des comptes multiples, la DGC a conclu que : « la construction de cellules pour l'entreposage en milieu terrestre situées directement au nord (cellule 2) et au sud (cellule 3) d'un parc existant, qui exigerait le remblayage de deux plans d'eau naturels fréquentés par le poisson, est l'option la plus acceptable sur le plan environnemental [*sic*] et est également l'option privilégiée du point de vue technique et socioéconomique ». En plus des avantages de l'option 1 pour l'entreposage des résidus miniers décrits au paragraphe précédent, cette option a reçu le meilleur résultat en ce qui a trait au compte technique, puisqu'elle offre une plus grande capacité de stockage des résidus miniers, un meilleur ratio volume de résidus par rapport aux digues, ainsi qu'un risque

Tailings Option 2: Develop a new tailings cell north of the existing tailings disposal area

Tailings Option 2 would also use and expand upon the existing tailings disposal area. In this option, a new tailings cell would be constructed to the north of the existing tailings disposal area, so the expanded disposal area would operate with two cells rather than three, as with Tailings Option 1. Thus, tailings Option 2 would also impact Water Bodies 1 and 2. This option would have a smaller footprint compared with other options, but it would require higher containment dams than Tailings Option 1, which carries more risks. A separate mine water management pond would be required. Construction costs for Tailings Option 2 would also be higher than for Tailings Option 1.

Non-regulatory options for tailings disposal

Non-regulatory options would involve the disposal of tailings in a manner that would not directly impact a natural, fish-frequented water body. The DGC identified two potential tailings disposal area locations which would represent different non-regulatory options. One of these, the development of a new tailings disposal area west of the open pit, was rejected because no one location would have sufficient capacity, so more than one tailings disposal area would be needed, the pipelines from the ore milling facility to the tailings disposal area for tailings and water return would be much longer, costs would be higher, and effluent would be discharged into multiple water bodies.

The DGC assessed the remaining non-regulatory option, Tailings Option 3, in detail using the same multiple accounts analysis approach used for the detailed assessment of Tailings Options 1 and 2.

Tailings Option 3: Develop a new cell south of the existing tailings disposal area

Tailings Option 3 would also use and expand upon the existing tailings disposal area from the previous Detour Lake Mine. In this option, a new tailings cell would be constructed to the south of the existing tailings disposal area. Thus, as in Tailings Option 2, the expanded tailings disposal area would operate with two cells rather than three, as in Tailings Option 1. The area to the south of the existing tailings disposal area that would be affected by this option does not include any fish-frequented water bodies. Tailings Option 3 would have a smaller footprint compared to Tailings Options 1 and 2, but it would have the highest containment dams and the greatest construction costs of the three options assessed. The higher dams would pose a greater long-term risk. This option would also require a separate mine water management pond.

Regulatory options for waste rock disposal

The DGC identified three options for waste rock disposal, all of which would be regulatory options. No non-regulatory options were identified. None of these options were eliminated from further consideration through the preliminary screening process, and all three were assessed in detail using a multiple accounts analysis approach like that used for the detailed assessment of the tailings disposal options. The option designated as Waste Rock Option 1 was identified as the preferred option, as it would prevent impacts

plus faible en comparaison aux options proposant des digues plus élevées en hauteur. De plus, elle a reçu le meilleur résultat pour le compte socioéconomique, principalement en raison des coûts d'investissement et d'exploitation plus faibles, et ce, en dépit du fait que les coûts liés à la fermeture seraient plus élevés.

Option 2 : Aménager une nouvelle cellule à résidus miniers au nord du parc à résidus miniers existant

L'option 2 comprend aussi l'utilisation et l'agrandissement du parc à résidus miniers existant. Pour cette option, une nouvelle cellule pour l'entreposage des résidus miniers serait construite au nord du parc existant, de sorte que le parc, une fois agrandi, serait composé de deux cellules plutôt que trois, comme pour l'option 1. Par conséquent, l'option 2 aurait également une incidence sur les plans d'eau 1 et 2. Son empreinte serait moindre comparativement aux autres options, mais elle nécessiterait des digues de retenue plus élevées comparativement à l'option 1, ce qui comporterait davantage de risques. Un bassin distinct serait nécessaire pour la gestion de l'eau d'exhaure. En outre, les coûts de construction de l'option 2 seraient plus élevés que ceux de l'option 1.

Options non réglementaires pour l'entreposage des résidus miniers

Les options non réglementaires comprendraient l'entreposage des résidus miniers n'ayant aucune incidence directe sur des plans d'eau naturels fréquentés par le poisson. La DGC a défini deux emplacements potentiels pour l'entreposage des résidus miniers liés aux différentes options non réglementaires. L'une de ces options, soit l'implantation d'un nouveau parc à résidus miniers à l'ouest de la mine à ciel ouvert, a été rejetée, puisqu'aucun emplacement ne serait doté d'une capacité suffisante. Par conséquent, plus d'un parc à résidus miniers serait nécessaire, les pipelines transportant les résidus miniers et les retours d'eau de l'usine de traitement au parc seraient beaucoup plus longs, les coûts seraient plus élevés et l'effluent serait déversé dans plusieurs plans d'eau.

La DGC a fait l'évaluation détaillée de l'option non réglementaire restante, c'est-à-dire l'option 3, à l'aide de l'analyse des comptes multiples comme ce fut le cas pour l'évaluation détaillée des options 1 et 2.

Option 3 : Aménager une nouvelle cellule au sud du parc à résidus miniers existant

L'option 3 permettrait également l'utilisation et l'agrandissement du parc à résidus miniers aménagé pour l'ancienne Detour Lake Mine. Dans le cadre de cette option, une nouvelle cellule à résidus miniers serait construite au sud du parc à résidus miniers existant. Par conséquent, comme pour l'option 2, le parc fonctionnerait avec deux cellules plutôt qu'avec trois (comme pour l'option 1). L'aire située au sud du parc existant qui serait touchée par cette option ne comprend pas de plans d'eau fréquentés par le poisson. L'option 3 aurait une plus petite empreinte écologique que les options 1 et 2, mais les digues de retenue seraient les plus hautes et les coûts de construction les plus élevés des trois options évaluées. La hauteur plus élevée des digues présenterait un plus grand risque à long terme. Cette option nécessiterait en outre un bassin de gestion de l'eau d'exhaure distinct.

Options réglementaires pour l'entreposage des stériles

La DGC a mis en évidence trois options pour l'entreposage des stériles, lesquelles sont toutes des options réglementaires. Aucune option non réglementaire n'a été établie. Aucune de ces options n'a été écartée à la suite du processus d'évaluation préliminaire, et toutes les trois ont fait l'objet d'une évaluation détaillée à l'aide de la méthode d'analyse des comptes multiples comme ce fut le cas pour l'évaluation détaillée des options d'entreposage des résidus miniers. L'option choisie en tant qu'option d'entreposage des

to permanent water bodies and aquatic habitat, allow for the optimal management of runoff and seepage, and have the smallest overall footprint. This option also has the shortest haul distance, which would reduce fuel consumption and emissions. The total cost of Waste Rock Option 1 would also be smaller than the other options.

Table 2 provides a synopsis of the estimated costs of the regulatory options for waste rock disposal that were assessed.

Table 2: Comparison of the estimated maximum total costs for waste rock disposal options assessed

Waste Rock Disposal Option	Estimated Total Cost of Waste Rock Disposal (Undiscounted Millions, 2012 dollars)*
Waste Rock Option 1: North and south waste rock disposal areas	500 million
Waste Rock Option 2: North waste rock disposal area and Area A	1,190 million
Waste Rock Option 3: North waste rock disposal area, multiple disposal areas south of pit, and Area A	925 million

*Cost estimates received from the DGC on May 31, 2012

Waste Rock Option 1: North and south waste rock disposal areas — Preferred option

Waste Rock Option 1, the preferred option for waste rock disposal, is to develop waste rock disposal areas immediately to the north and south of the open pit (see Figure 2). These locations take advantage of the natural topography and minimize transportation distances, and maximize the use of land previously disturbed by the past mining operations on site. Potentially acid generating waste rock would be directed to the north waste rock disposal area, along with some non-acid generating waste rock. The remaining non-acid generating waste rock would be directed to the south waste rock disposal area, beginning in about 2019. Both waste rock disposal areas would be encircled with ditches to capture and collect surface drainage and seepage. Waste Rock Option 1 would have a smaller footprint than the other two options, but would result in the infilling of Water Bodies 3 and 4 within the footprint of the south waste rock disposal area. Due to the proximity of the open pit, this option would be less costly than the other two waste rock disposal options.

Waste Rock Option 2: North waste rock disposal area and Area A

Waste Rock Option 2 would involve directing all potentially acid generating waste rock to the north waste rock disposal area along with some non-acid generating waste rock, as in Waste Rock Option 1. The remaining non-acid generating waste rock would be directed to an area west of Deem Lake, referred to as Area A (see Figure 2). Both disposal areas would be encircled with ditches to capture and collect surface drainage and seepage, consistent with Waste Rock Option 1. Area A has the disadvantage of being further from the open pit, with resultant increases in haul distances, leading to higher fuel consumption rates. As a result, Waste Rock Option 2 would have the highest operating costs of the three options considered, and the highest air emissions of contaminants and greenhouse gases. Also, Area A is located where the DGC has constructed the explosive factory and an airstrip, which could not easily be moved to other locations within the project area. Waste Rock Option 2 would have a larger footprint than Waste Rock Option 1, although the footprint would be smaller than for Waste

stériles n° 1 a été retenue comme option privilégiée, puisqu'elle évite tout impact sur des plans d'eau et des habitats aquatiques permanents, assure une gestion optimale des eaux de ruissellement et d'infiltration et possède la plus petite empreinte écologique globale. Cette option propose en plus un trajet dont la distance est la plus courte, ce qui permettrait de réduire la consommation de carburant et les émissions. Le coût total de l'option d'entreposage des stériles n° 1 serait également plus faible que celui des autres options.

Le tableau 2 présente un résumé des coûts estimatifs des options réglementaires pour l'entreposage des stériles qui ont été évaluées.

Tableau 2 : Comparaison des coûts estimés maximaux totaux pour les options d'entreposage des stériles évaluées

Option d'entreposage des stériles	Coût estimatif total pour l'entreposage des stériles (Millions de dollars non actualisés, 2012)*
Option d'entreposage des stériles n° 1 : les parcs à stériles nord et sud	500 millions de dollars
Option d'entreposage des stériles n° 2 : le parc nord et la zone A	1 190 millions de dollars
Option d'entreposage des stériles n° 3 : le parc nord, plusieurs parcs au sud de la fosse et la zone A	925 millions de dollars

*Coûts estimatifs fournis par la DGC le 31 mai 2012

Option d'entreposage des stériles n° 1 : les parcs à stériles nord et sud — option privilégiée

L'option 1, privilégiée pour l'entreposage des stériles, consiste à aménager des parcs à stériles directement au nord et au sud de la mine à ciel ouvert (voir la figure 2). Ces emplacements offrent l'avantage de mettre à profit la topographie naturelle et minimisent les distances de transport tout en optimisant l'utilisation de terres déjà perturbées par les activités minières passées. Les stériles potentiellement acidogènes seraient dirigés vers le parc nord, de même que certains stériles qui ne sont pas générateurs d'acide. Vers l'an 2019, le reste des stériles qui ne sont pas générateurs d'acide seraient dirigés vers le parc sud. Tout autour de ces deux parcs, des fossés seraient creusés de manière à recueillir les eaux de drainage de surface et les eaux d'infiltration. L'option 1 aurait une empreinte écologique moins importante que les deux autres options, mais entraînerait le remblayage des plans d'eau 3 et 4 situés dans l'empreinte du parc sud. En raison de la proximité de la mine à ciel ouvert, cette option serait moins coûteuse que les deux autres options d'entreposage des stériles.

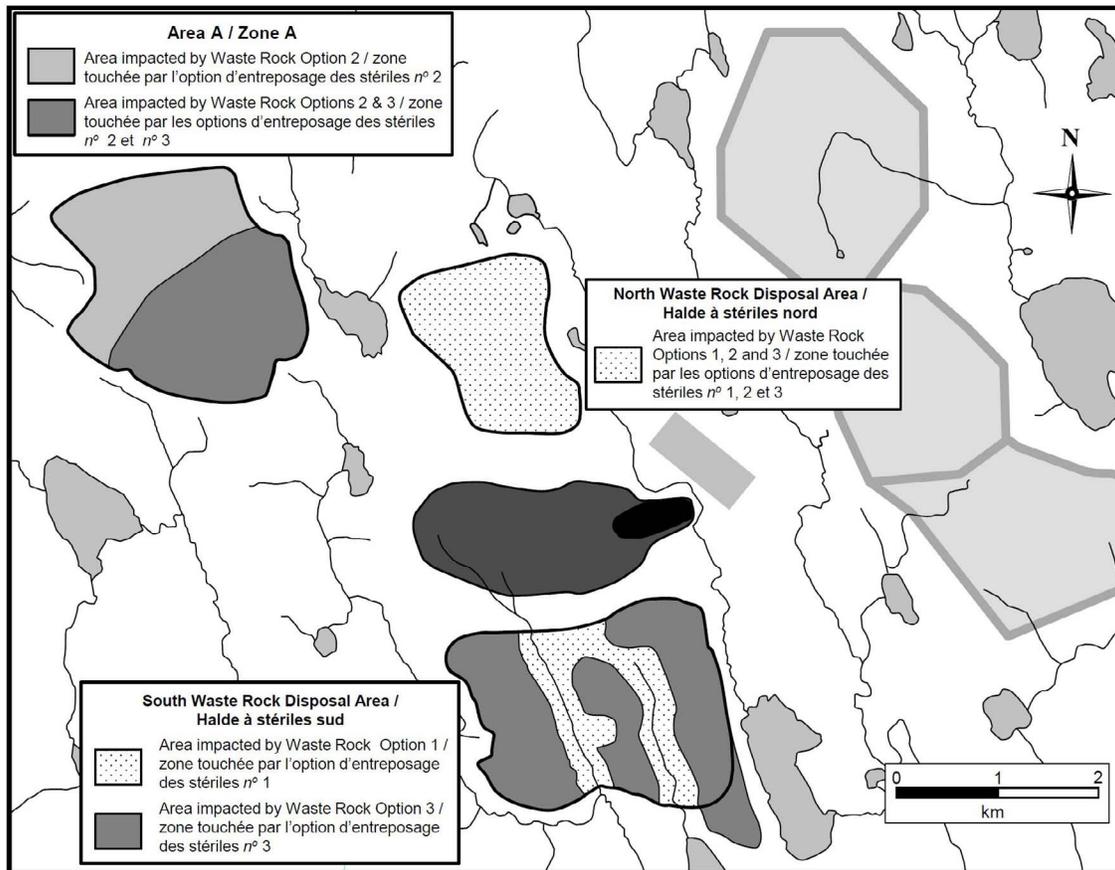
Option d'entreposage des stériles n° 2 : le parc nord et la zone A

L'option 2 consiste à diriger tous les stériles potentiellement acidogènes vers le parc nord, de même que certains stériles qui ne sont pas générateurs d'acide, comme pour l'option 1. Le reste des stériles non générateurs d'acide seraient dirigés vers une zone à l'ouest du lac Deem, appelée zone A (voir la figure 2). Des fossés seraient creusés au pourtour des deux parcs pour recueillir les eaux de drainage de surface et les eaux d'infiltration, comme pour l'option 1. La zone A a l'inconvénient d'être plus éloignée de la mine à ciel ouvert, ce qui contribue à augmenter les distances de transport et par ricochet la consommation de carburant. Par conséquent, l'option 2 entraînerait les coûts d'exploitation les plus élevés des trois options envisagées et contribuerait à de plus fortes émissions de contaminants atmosphériques et de gaz à effet de serre. De plus, la zone A est située là où la DGC a construit une usine de fabrication d'explosifs ainsi qu'une piste d'atterrissage, lesquelles pourraient être difficilement déplacées ailleurs dans la zone du projet. L'option 2 aurait une plus grande empreinte que

Rock Option 3. Some of the water bodies that would be within the footprint of Area A may be fish-frequented.

l'option 1, mais moins importante que celle de l'option 3. Certains plans d'eau situés dans l'empreinte écologique de la zone A pourraient être fréquentés par le poisson.

Figure 2: Potential waste rock disposal options / Figure 2 : Options d'entreposage des stériles



Waste Rock Option 3: North waste rock disposal area, multiple disposal areas south of the pit, and Area A

In Waste Rock Option 3, as in Waste Rock Options 1 and 2, all potentially acid generating waste rock and some non-acid generating waste rock would be directed to the north waste rock disposal area. Remaining non-acid generating waste rock would be directed to disposal areas south of the pit, but rather than one large disposal area, as in Waste Rock Option 1, there would be smaller disposal areas oriented to avoid Water Bodies 3 and 4. Once the capacity in this area is exhausted, remaining waste rock would be directed to Area A. All waste rock disposal areas would be encircled with ditches to capture and collect surface drainage and seepage. Waste Rock Option 3 would have the largest footprint of the three options considered, and due to the longer haul distances, operating costs and air emissions would be higher than for Waste Rock Option 1, although lower than for Waste Rock Option 2. The capture and collection of surface drainage and seepage would also be much more complex for this option compared to Waste Rock Options 1 and 2.

Benefits and costs

Summary

The proposed Amendments would allow the use of four fish-frequented water bodies for tailings and waste rock disposal. The listing of the four water bodies on Schedule 2 of the MMR would

Option d'entreposage des stériles n° 3 : parc à stériles nord, parcs multiples au sud de la mine à ciel ouvert et la zone A

Pour l'option d'entreposage des stériles n° 3, comme pour les options 1 et 2, tous les stériles potentiellement acidogènes et certains stériles non acidogènes seraient déposés dans le parc à stériles nord. Les autres stériles non acidogènes seraient déposés dans les zones d'entreposage se trouvant au sud de la fosse. Toutefois, au lieu de les entreposer dans un seul parc, comme dans l'option 1, ils seraient entreposés dans plusieurs petits parcs afin d'éviter les plans d'eau 3 et 4. Une fois que la capacité de cette aire serait atteinte, le reste serait entreposé dans la zone A. Un fossé serait creusé autour de chaque parc à stériles afin de recueillir les eaux de drainage de surface et les eaux d'infiltration. Des trois options envisagées, la troisième aurait l'empreinte la plus importante. En raison des distances de transport plus importantes, les coûts d'exploitation et les émissions atmosphériques seraient plus importants par rapport à l'option 1, mais moins élevés par rapport à l'option 2. La collecte des eaux de drainage de surface et des eaux d'infiltration serait d'ailleurs une tâche beaucoup plus complexe pour cette option que pour les options 1 et 2.

Avantages et coûts

Sommaire

Les modifications proposées permettront l'utilisation de quatre plans d'eau fréquentés par le poisson pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles. L'inscription de ces quatre plans d'eau à

enable the effective disposal of tailings and waste rock from the Detour Lake Gold Mine beginning in approximately 2019 and allow the mine to be operated as proposed. To offset the loss of fish habitat that would occur as a result of using these water bodies for tailings and waste rock disposal the DGC would construct new fish habitat of approximately 1.2 ha, representing a net gain in fish habitat of 0.13 ha.

The non-monetized benefits of the proposed Amendments would be counterbalanced by the loss of the productive capacity of the four water bodies as fish habitat and wetland areas. While it is difficult to quantify and monetize the value of this loss, the analysis assigns a present value cost of \$15,200 for water filtration and flood control and around \$118,500 for the lost carbon storage over the analytical period of 25 years. The DGC would also incur an estimated cost of roughly \$153,100 for implementation and monitoring of the fish habitat compensation plan. In total, the present value of the costs of the proposed Amendments is estimated to be around \$286,800.

Given the expected increase in the size of fish habitat and the benefits of the use of these water bodies for the disposal of tailings and waste rock to the Detour Lake Gold Mine, the overall impact of the proposed Amendments is expected to be positive.

Analytical framework

The to cost-benefit analysis (CBA) identifies, quantifies and monetizes the incremental costs and benefits associated with the proposed Amendments to the extent practicable. The CBA framework applied to this study incorporates the following elements:

- Costs and benefits are expressed as present values in 2011 dollars over a 25-year time frame between 2013 and 2037. This time frame is chosen to account for the estimated life of the mine and mine closure, at which time the DGC plans to revegetate the tailings disposal area and portions of the waste rock disposal areas. Due to the uncertainty involved with the permanency of the ecological impacts following revegetation and the difficulty in quantifying this impact, the time frame is not extended beyond 2037. Where it is not possible to quantify these values, due either to lack of appropriate data or difficulties in valuing certain components, incremental impacts are evaluated in qualitative terms.
- A social discount rate of 3% is used in the analysis for estimating the present value of the costs and benefits. This level is within the range prescribed by the Treasury Board Secretariat's CBA guidelines.
- Impacts are analyzed in terms of incremental changes to costs and benefits for Canadian society. The incremental impacts are determined by comparing two scenarios: the business as usual (BAU) scenario and the regulatory scenario.

Business as usual scenario

The BAU scenario assumes that the proposed Amendments are not implemented and that the water bodies are not listed to Schedule 2 of the MMR. There is no disposal of tailings and waste rock into the water bodies, which continue to generate ecological goods and services throughout the analytical time frame. The DGC does not incur any costs for fish habitat compensation by triggering section 27.1 of the MMR, and the associated wetland areas is not converted to a pond with fish habitat.

l'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* permettrait l'entreposage efficace des résidus miniers et des stériles de la mine d'or de Detour Lake; ceci commencerait vers 2019 et ferait en sorte que l'exploitation de la mine se déroule comme prévu. Pour compenser la perte d'habitat du poisson qui découlerait de l'utilisation de ces plans d'eau aux fins d'entreposage des résidus miniers et des stériles, la DGC créerait un nouvel habitat pour les poissons d'une superficie d'environ 1,2 ha, ce qui représente un gain net de 0,13 ha d'habitat.

Les avantages non monétaires des modifications proposées seraient contrebalancés par la perte de la capacité de production de ces quatre plans d'eau en tant qu'habitats du poisson et zones de terres humides. Bien qu'il soit difficile de quantifier et de monétiser la valeur de cette perte, l'analyse attribue une valeur actualisée de 15 200 \$ pour les coûts de filtration de l'eau et de contrôle des crues et environ 118 500 \$ pour la perte de stockage du carbone, et ce, au cours de la période d'analyse de 25 ans. La DGC assumerait également un coût estimatif d'environ 153 100 \$ pour la mise en œuvre et le suivi du plan compensatoire de l'habitat du poisson. Au total, on estime la valeur actualisée des coûts des modifications proposées à environ 286 800 \$.

Compte tenu de l'augmentation prévue de la superficie de l'habitat du poisson ainsi que des avantages de l'utilisation de ces plans d'eau aux fins d'entreposage des résidus miniers et des stériles de la mine d'or de Detour Lake, l'incidence globale des modifications proposées devrait s'avérer positive.

Cadre d'analyse

L'analyse coûts-avantages (ACA) définit, quantifie et monétise, dans la mesure du possible, les coûts et les avantages différentiels associés aux modifications proposées. Le cadre de l'analyse coûts-avantages appliqué à la présente étude comprend les éléments suivants :

- Les coûts et les avantages sont exprimés en valeurs actualisées en dollars de 2011 et s'étalent sur une période de 25 ans, soit de 2013 à 2037. Cette période a été choisie pour tenir compte de l'estimation de la durée de vie de la mine et du moment de sa fermeture, date à partir de laquelle la DGC compte revégétaliser le parc à résidus miniers et certaines parties des parcs à stériles. Puisqu'on est incertain de la permanence des impacts écologiques après la revégétalisation et qu'il est difficile de quantifier les effets en question, la période ne dépasse pas 2037. Dans les cas où il n'est pas possible de quantifier ces valeurs, en raison du manque de données pertinentes ou des difficultés à évaluer certaines composantes, les impacts différentiels sont évalués en termes qualitatifs.
- Un taux d'actualisation social de 3 % a été utilisé dans l'analyse visant à estimer la valeur actualisée des coûts et des avantages. Ce niveau se situe dans la fourchette prescrite par les lignes directrices en matière d'analyse coûts-avantages du Secrétariat du Conseil du Trésor.
- Les effets sont analysés en termes de modifications différentielles apportées aux coûts et aux avantages pour la société canadienne. Les impacts différentiels sont déterminés en comparant deux scénarios : un scénario du maintien du statu quo et un scénario réglementaire.

Scénario de maintien du statu quo

Selon le scénario de maintien du statu quo, on présume que les modifications proposées ne sont pas mises en œuvre et que les plans d'eau ne figurent pas à l'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*. Il n'y a aucun entreposage de stériles et de résidus miniers dans des plans d'eau, lesquels continuent à produire des biens et des services écologiques tout au long de la période d'analyse. Par conséquent, la DGC n'assume pas de coûts des mesures compensatoires de l'habitat du poisson conformément

Regulatory scenario

The regulatory scenario assumes that the water bodies are listed to Schedule 2 of the MMER and that new and expanded tailings and waste rock disposal areas will infill the four water bodies beginning in 2019. The water bodies will no longer generate ecological goods and services throughout the analytical time frame. The DGC incurs costs for fish habitat compensation and converts an associated wetland area into a pond with new fish habitat.

Table 3 summarizes the benefits and costs that are included within the analysis.

Table 3: Incremental impacts

Benefits	Costs
Industry Enabling of effective disposal of tailings and waste rock and the operation of the mine as planned	Industry Habitat compensation costs incurred by the DGC
Canadians New fish habitat to compensate for loss of water bodies resulting in a net gain of 0.13 ha	Canadians Loss of four water bodies in 2019: <ul style="list-style-type: none"> • loss of water filtering and flood control service • loss of carbon storage service

Key assumptions

The proposed Amendments are a regulatory proposal pertaining to the use of the four water bodies for tailings and waste rock disposal and are not a regulatory approval of the entire mine. Therefore, the analysis does not take into account the overall costs and benefits of the Detour Lake Gold Mine (including the costs of constructing and operating the tailings and waste rock disposal areas), which has already undergone federal and provincial review and approval. In addition, the Detour Lake Gold Mine began commercial operations in January 2013 and is already subject to the effluent limits and other requirements of the MMER. Regulatory costs associated with these requirements are not considered incremental, aside from the requirement to compensate for the loss of fish habitat under section 27.1 of the MMER.

Benefits

Industry

The proposed Amendments would provide regulatory approval for the use of the four water bodies for tailings and waste rock disposal and would enable the effective management and disposal of tailings and waste rock from the Detour Lake Gold Mine when the capacity of existing tailings and waste rock disposal areas is reached beginning in 2019. This is an important component of the Detour Lake Gold Mine. Over the life of the mine it is expected that 350 million tonnes of tailings and 960 million tonnes of waste rock will be produced and will require appropriate disposal. It is challenging to isolate the specific value of this benefit as the use of the water bodies for tailings and waste rock disposal represents one component of a broader mine waste management plan and one in a series of reviews and approvals required for construction and operation of the mine as a whole to be undertaken. However, by

à l'article 27.1 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* et les zones humides associées ne sont pas converties en un bassin où vivent des poissons.

Scénario réglementaire

Selon le scénario réglementaire, on suppose que les plans d'eau sont répertoriés à l'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* et que les nouveaux parcs à résidus miniers et à stériles ainsi que les parcs existants remblayeraient les quatre plans d'eau dès 2019. Ces derniers ne produiraient donc plus de biens et de services écologiques au cours de la totalité de la période d'analyse. La DGC assume les coûts des mesures compensatoires de l'habitat du poisson et convertit une zone humide associée en un bassin renfermant un nouvel habitat pour les poissons.

Le tableau 3 résume les coûts et les avantages inclus dans cette analyse.

Tableau 3 : Impacts différentiels

Avantages	Coûts
Industrie Permet l'entreposage efficace des résidus miniers et des stériles tout en permettant l'exploitation de la mine comme prévu	Industrie Coûts de compensation de l'habitat engagés par la DGC
Canadiens Nouvel habitat pour les poissons, qui donne lieu à un gain net de 0,13 ha, afin de compenser la perte des plans d'eau	Canadiens Perte de quatre plans d'eau en 2019 : <ul style="list-style-type: none"> • perte de services de filtration de l'eau et de contrôle des crues • perte de services de stockage de carbone

Hypothèses clés

Les modifications proposées constituent un projet de règlement relatif à l'utilisation de quatre plans d'eau pour l'entreposage de résidus miniers et de stériles et ne constituent pas une approbation réglementaire de l'ensemble de la mine. Par conséquent, l'analyse ne tient pas compte des coûts et des avantages généraux de la mine d'or de Detour Lake (y compris les coûts liés à la construction et à l'exploitation des parcs à résidus miniers et à stériles), car elle a déjà été soumise à l'examen et à l'approbation des gouvernements fédéral et provincial. En outre, l'exploitation commerciale de la mine d'or de Detour Lake a débuté en janvier 2013 et elle est déjà assujettie aux limites de rejet d'effluents et aux autres exigences du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*. Les coûts réglementaires associés à ces exigences ne sont pas considérés comme étant différentiels, mis à part les coûts associés à l'obligation de compenser la perte de l'habitat du poisson conformément à l'article 27.1 du *Règlement*.

Avantages

Industrie

Les modifications proposées donneraient l'autorisation réglementaire d'utiliser les quatre plans d'eau pour l'entreposage de résidus miniers et de stériles, et elles permettraient la gestion et l'entreposage efficaces des résidus miniers et des stériles de la mine d'or de Detour Lake lorsque la capacité des parcs existants servant à l'entreposage de résidus miniers et de stériles serait atteinte; c'est-à-dire à compter de 2019. Il s'agit en effet d'une composante importante de la mine d'or de Detour Lake. Au cours du cycle de vie de la mine, on prévoit entreposer 350 millions de tonnes de résidus miniers et 960 millions de tonnes de stériles dans des sites d'entreposage adéquats. Il est difficile d'évaluer la valeur précise de cet avantage étant donné que l'utilisation des plans d'eau pour l'entreposage de résidus miniers et de stériles est une composante d'un plan de gestion des déchets miniers plus général ainsi que

allowing the use of the water bodies for tailings and waste rock disposal, the proposed Amendments would enable the operation of the mine as planned, helping to realize the economic benefits of the project.

Canadians

As required under section 27.1 of the MMER, the DGC has proposed a fish habitat compensation plan to offset the loss of fish habitat which would occur as a result of approval of the proposed Amendments. Habitat compensation measures would consist of the construction of a pond having a total area of approximately 1.2 ha, resulting in a net gain of fish habitat of approximately 0.13 ha. Considering that the nature of the constructed habitat would be similar to that of the infilled habitat, this compensation is expected to completely offset the loss of fish habitat of the four water bodies.

It should be noted that the pond constructed as part of the fish habitat compensation plan would be established in an existing wetland area. The assumption is made that the existing wetland area currently provides many of the ecological functions which would be lost elsewhere due to the proposed Amendments, with the exception of fish habitat. The incremental value of this net gain in fish habitat is difficult to monetize given the lack of recreational or commercial value associated with the brook stickleback.

Costs

Canadians

In total, 1.07 ha of fish habitat would be lost due to the infilling with tailings (approximately 0.82 ha) and waste rock (approximately 0.25 ha). These water bodies are located within Canada's boreal region and are categorized as a type of peatland (organic wetland). The water bodies contain a range of aquatic plants and two identified fish species, the brook stickleback and the burbot. No recreational activities and no significant cultural ties for the local Aboriginal communities have been associated with the water bodies.⁹ However, from a broader perspective, these water bodies provide a range of ecosystem services, including

- flood control and water filtering;
- habitat for fish (brook stickleback and burbot); and
- carbon storage.

The proposed Amendments would result in a loss of these ecological services with the construction, operation, and closure of Cell 2 of the tailings disposal area and the south waste rock disposal area. The analysis assumes that these water bodies and the ecological goods and services that are associated with them are lost beginning in 2019 with the infilling with tailings and waste rock. An analytical period of 25 years, from 2013 to 2037, was selected to adequately incorporate the value of this loss to society before revegetation provides some offset for the loss of ecosystem services associated with the loss of Water Bodies 1 to 4.

While not all of the ecological services can be quantified, due to a lack of available data, the analysis includes an assessment of the value of lost carbon storage and flood control and water filtering services. The value of flood control and water filtering services and

d'une série d'examen et d'approbations nécessaires pour entreprendre la construction et l'exploitation de l'ensemble de la mine. Toutefois, si l'on approuvait l'utilisation des plans d'eau pour l'entreposage de résidus miniers et de stériles, les modifications proposées permettraient l'exploitation de la mine comme prévu, ce qui contribuerait à réaliser les avantages économiques du projet.

Canadiens

Conformément aux exigences de l'article 27.1 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*, la DGC a proposé un plan compensatoire de l'habitat du poisson pour compenser la perte de l'habitat des poissons qui risque de se produire si l'on applique les modifications proposées. Parmi les mesures compensatoires de l'habitat, on peut compter la construction d'un étang d'une superficie totale d'environ 1,2 ha, ce qui représente un gain net d'environ 0,13 ha pour l'habitat du poisson. Compte tenu du fait que l'habitat artificiel serait semblable à l'habitat remblayé, cette compensation devrait entièrement contrebalancer la perte d'habitat du poisson dans les quatre plans d'eau.

Il est à noter que l'étang construit dans le cadre du plan compensatoire de l'habitat du poisson serait établi dans une zone de terres humides existante. On présume que la zone de terres humides existante remplit un grand nombre des fonctions écologiques que l'on perdrait ailleurs en raison des modifications proposées, à l'exception de la fonction d'habitat du poisson. Il est difficile de monétiser la valeur différentielle de ce gain net de l'habitat du poisson étant donné que la valeur commerciale ou récréative associée à l'épinoche à cinq épines ne peut être définie.

Coûts

Canadiens

En tout, 1,07 ha d'habitat du poisson sera perdu en raison du remblayage de plans d'eau fréquentés par le poisson avec les résidus miniers (environ 0,82 ha) et les stériles (environ 0,25 ha). Les plans d'eau sont situés dans la région boréale du Canada et entrent dans la catégorie des tourbières (terres humides organiques). Les plans d'eau contiennent une variété de plantes aquatiques et deux espèces de poisson, l'épinoche à cinq épines et la lotte. Aucune activité récréative n'est associée aux plans d'eau et ils n'ont aucun lien culturel important avec les collectivités autochtones de la région.⁹ Néanmoins, d'un point de vue plus général, les plans d'eau offrent un éventail de services écosystémiques, notamment :

- le contrôle des crues et la filtration de l'eau;
- l'habitat du poisson (épinoche à cinq épines et lotte);
- le stockage de carbone.

Les modifications proposées se traduiraient par une perte de ces écoservices en raison de la construction, de l'exploitation et de la fermeture de la cellule 2 du parc à résidus miniers et du parc à stériles sud. Selon l'analyse, on présume la perte des plans d'eau et des biens et des services écologiques qui y sont associés dès 2019 après le remblayage de ces derniers avec des résidus miniers et des stériles. Une période d'analyse de 25 ans s'étalant de 2013 à 2037 a été choisie pour intégrer de façon adéquate la valeur de ces pertes pour la société avant que la revégétalisation puisse compenser la perte des services écosystémiques causée par la perte des plans d'eau 1 à 4.

Bien qu'on ne puisse pas quantifier tous les écoservices, en raison du manque de données disponibles, l'analyse comprend une évaluation de la valeur de la perte des services de stockage de carbone, de contrôle des crues et de filtration de l'eau. Anielski et

⁹ See AMEC Earth & Environmental, *Assessment of Alternatives for Tailings Storage at the Detour Lake Project* (Mississauga: AMEC Americas Ltd., 2011); Canadian Environmental Assessment Agency (CEAA), *Comprehensive Study Report — Detour Lake Gold Mine* (Ottawa: CEAA, 2011).

⁹ Voir AMEC Earth & Environmental, *Assessment of Alternatives for Tailings Storage at the Detour Lake Project* (Mississauga : AMEC Americas Ltd., 2011); Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE), *Rapport d'étude approfondie — La mine d'or de Detour Lake* (Ottawa : ACEE, 2011).

the value of carbon storage of peatlands in Canada's boreal region have been assessed by Anielski and Wilson (2005),¹⁰ and a benefits transfer approach is used in the analysis to assign a value to the ecological costs of the proposed Amendments.

Flood control and water filtering

Wetlands are valued for their water filtration and water regulation services: they remove contaminants, suspended particles, and excessive nutrients, as well as serve as a reservoir to help control and reduce flooding. These services have value for agriculture, electricity generation, municipal water supplies, and habitat for fish and other wildlife species. Anielski and Wilson estimated that the value of this ecological service is \$926 per ha per year (\$1,183 in 2011 Canadian dollars).¹¹ Based on this value, the annual cost of losing these ecosystem services due to the proposed Amendments is estimated to be roughly \$1,300 per year, assuming an impacted area of 1.07 ha. The present value of these damages throughout the analytical period is estimated to be roughly \$15,200.

The tailings and waste rock disposal areas and the associated infrastructure to capture and collect surface drainage and seepage from those disposal areas would provide flood control capacity, since there would be capacity to hold significant amounts of water for more gradual release. In addition, surface drainage and seepage that is captured would have to meet the effluent discharge limits specified in the MMER and would be treated as needed to meet these limits. Thus, the establishment of the tailings and waste rock disposal areas in place of Water Bodies 1 through 4 would offset the loss of flood control and water filtering functions currently provided by those water bodies. However, the scale of this offset has not been quantified and has not been accounted for in the estimated cost associated with the loss of these functions.

Carbon storage

Peatlands provide an invaluable service by capturing and storing carbon dioxide (CO₂). Anielski and Wilson estimated that the value of this ecological service could range from \$1,648 per ha to \$13,137 per ha per year depending upon the value of carbon which is used in the analysis. The social cost of carbon (SCC) is used in the modeling of the cost-benefit analysis of environmental regulations in a regulatory impact analysis statement to quantify the benefits (or the cost) of reducing (or increasing) greenhouse gas (GHG) emissions. It represents an estimate of the economic value of avoided climate change damages at the global level for current and future generations as a result of reducing GHG emissions. The calculations of the SCC are independent of the method used to reduce emissions.

The preliminary recommendations, based on current literature and in line with the approach adopted by the U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon,¹² are that it is reasonable to estimate the SCC values at a central value of \$28.44/tonne of CO₂ in 2012 up to \$61.85 in 2056, increasing at a given

Wilson (2005)¹⁰ ont évalué la valeur des services de contrôle des crues et de filtration de l'eau ainsi que la valeur du stockage de carbone dans les tourbières des régions boréales canadiennes, et une méthode de transfert des avantages est utilisée dans l'analyse pour attribuer une valeur aux coûts écologiques des modifications proposées.

Contrôle des crues et filtration de l'eau

Les terres humides sont précieuses puisqu'elles contribuent à la filtration et à la régulation de l'eau dans la mesure où elles éliminent les contaminants, les particules en suspension et les quantités excessives d'éléments nutritifs. Elles servent également de réservoir afin de contrôler et de réduire les crues. Ces services ont une grande valeur pour l'agriculture, la production d'électricité, l'approvisionnement en eau des municipalités, et l'habitat du poisson et d'autres espèces sauvages. Anielski et Wilson ont estimé que la valeur de cet écoservice est de 926 \$ par ha par an (1 183 \$ en dollars canadiens de 2011)¹¹. D'après la valeur estimée, la perte de ces services écosystémiques, à la suite des modifications proposées, entraînerait un coût annuel d'environ 1 300 \$ par année si la zone touchée est de 1,07 ha. La valeur actuelle des dommages qui seront causés au cours de la période d'analyse est estimée à environ 15 200 \$.

Les parcs à résidus miniers et à stériles, ainsi que leur contribution à recueillir les eaux de drainage de surface et les eaux d'infiltration, fourniraient la capacité de contrôler les crues étant donné qu'ils retiendraient une quantité importante d'eau laquelle s'écoulerait graduellement par la suite. De plus, les eaux de surface et de ruissellement qui seraient recueillies devront respecter les limites de rejets spécifiées dans le Règlement et, si nécessaire, elles devront être traitées afin de respecter ces limites. Ainsi, la mise en place de parcs à résidus miniers et à stériles en remplacement des plans d'eau 1 à 4 compenserait la perte des fonctions de contrôle des crues et de filtration de l'eau présentement effectuées par ces plans d'eau. Toutefois, l'ampleur de cette mesure compensatoire n'a pas été quantifiée et n'a pas été prise en compte dans l'estimation des coûts associés à la perte de ces fonctions.

Stockage de carbone

Les tourbières fournissent un service de valeur inestimable puisqu'elles captent et stockent le dioxyde de carbone (CO₂). Anielski et Wilson ont estimé que cet écoservice vaut de 1 648 \$ par ha à 13 137 \$ par ha par an selon la valeur du carbone utilisée aux fins de l'analyse. Le coût social du carbone (CSC) est utilisé pour réaliser l'analyse coûts-avantages des règlements environnementaux dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation dans le but de quantifier les avantages (ou le coût) de la réduction (ou de l'augmentation) des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il s'agit d'une estimation de la valeur économique de l'évitement des dommages relatifs aux changements climatiques à l'échelle mondiale pour les générations actuelles et futures rendu possible grâce à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il n'y a aucune relation entre les calculs du CSC et la méthode utilisée pour réduire les émissions.

Selon les recommandations préliminaires fondées sur la documentation actuelle et en accord avec l'approche adoptée par l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon aux États-Unis¹², il est raisonnable d'estimer les valeurs du CSC à une valeur centrale de 28,44 \$/tonne de CO₂ en 2012 pouvant

¹⁰ See Anielski and Wilson, *Counting Canada's Natural Capital* (Ottawa: Pembina Institute, 2005);

¹¹ Calculated using the GDP deflator from Environment Canada's E3MC model.

¹² Paper from the U.S. Interagency Working Group on the SCC: IWGSCC, 2010, "Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866," U.S. Government.

¹⁰ Voir Anielski et Wilson, *Counting Canada's Natural Capital* (Ottawa : Pembina Institute, 2005).

¹¹ Calculée au moyen de l'indice du PIB du modèle énergie-émissions-économie du Canada d'Environnement Canada.

¹² Document de l'Interagency Working Group on the SCC aux États-Unis : IWGSCC, 2010, « Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866 », gouvernement des États-Unis.

percentage each year associated with the expected growth in damages.¹³ EC's review also concludes that a value of \$112.37/tonne in 2012 up to \$243.96 in 2056 should be considered in our analysis, reflecting a 95th percentile and also arguments raised by Weitzman (2011)¹⁴ and Pindyck (2011)¹⁵ regarding the treatment of right-skewed probability distributions of the SCC in cost-benefit analyses.¹⁶ Their argument calls for full consideration of low-probability, high-cost climate damage scenarios in cost-benefit analyses to more accurately reflect risk. A value of \$112.37 per tonne does not, however, reflect the extreme end of the SCC estimates, as some studies have produced values exceeding \$1,000 per tonne of carbon emitted.

Based on the work of Anielski and Wilson and after applying an SCC value of \$28.44/tonne of CO₂ in 2012, the value of carbon storage by the four water bodies is estimated to be around \$6,700 per ha beginning in 2019. The loss of this ecosystem function beginning in 2019 would result in a total estimated cost to society of around \$118,500 (present value) over the analytical time frame.

It should be noted that the pond that would be constructed as part of the fish habitat compensation plan would be established in an existing wetland area that currently provides a carbon storage function. Thus, it was assumed that the carbon storage provided by the constructed pond would not provide any offset for the loss of carbon storage associated with water bodies 1 to 4.

Industry

The proposed Amendments would result in some incremental costs to the DGC. As required under section 27.1 of the MMR, the DGC has proposed a fish habitat compensation plan to offset the loss of fish habitat. It is estimated that capital expenses to construct the pond and connections to Ledum Lake would have a cost of \$116,300. Following construction of the pond and connections, the DGC would also incur operational costs to maintain the fish habitat, which has a present value of \$36,800 over the analytical period. In total, the present value costs of capital and operating expenses are estimated to be around \$153,100 over 25 years.

Government

The incremental costs to the Government of Canada would be negligible given that the Detour Lake Gold Mine is already subject to the effluent limits and other requirements of the MMR.

Cost-benefit statement

The results of the CBA are summarized in Table 4, with each impact presented in net present values where possible in the base year and final year of analysis. The values are discounted at 3%

aller jusqu'à 61,85 \$ en 2056. Ces valeurs augmentent selon un pourcentage donné chaque année en rapport avec la croissance prévue des dommages¹³. L'étude menée par Environnement Canada conclut également qu'une valeur de 112,37 \$/tonne en 2012, allant jusqu'à 243,96 \$ en 2056, doit être prise en considération dans notre analyse, en reflétant un 95^e centile ainsi que les arguments soulevés par Weitzman (2011)¹⁴ et Pindyck (2011)¹⁵ en ce qui concerne le traitement de la distribution de probabilité de l'asymétrie à droite du coût social du carbone dans l'analyse des coûts et des avantages¹⁶. Leur argument réclame la pleine prise en compte des scénarios de dégâts climatiques à coûts élevés et à faible probabilité dans l'analyse des coûts et des avantages afin de refléter plus adéquatement le risque. Cependant, une valeur de 112,37 \$ par tonne ne reflète pas la limite extrême des estimations du coût social du carbone, car certaines études ont produit des valeurs qui dépassent 1 000 \$ par tonne de carbone émise.

En se basant sur le travail d'Anielski et de Wilson et en attribuant au coût social du carbone une valeur de 28,44 \$/tonne de CO₂ en 2012, la valeur du stockage de carbone des quatre plans d'eau est estimée à environ 6 700 \$ par ha à compter de 2019. À partir de cette date, la perte de cet écosystème entraînerait un coût estimatif total d'environ 118 500 \$ (valeur actualisée) à la société au cours de la période d'analyse.

Il est à noter que le bassin qui serait construit dans le cadre du plan compensatoire de l'habitat du poisson serait établi dans une zone humide existante qui fournit déjà une fonction de stockage de carbone. Par conséquent, on a supposé que le stockage de carbone que fournirait l'étang artificiel ne compenserait en aucun cas la perte de la fonction de stockage de carbone associée aux quatre plans d'eau.

Industrie

Les modifications proposées donneraient lieu à des coûts différentiels pour la DGC. Conformément à l'article 27.1 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*, la DGC a proposé un plan compensatoire de l'habitat du poisson pour contrebalancer la perte d'habitat du poisson. On estime que les dépenses en immobilisations affectées à la construction de l'étang et de ses liens vers le lac Ledum s'élèveraient à 116 300 \$. À la suite de la construction de l'étang et des liens, la DGC assumerait également des coûts d'exploitation pour maintenir l'habitat du poisson ayant une valeur actualisée de 36 800 \$ au cours de la période d'analyse. Au total, on estime la valeur actualisée des coûts en immobilisations et des coûts d'exploitation à environ 153 100 \$ sur une période de 25 ans.

Gouvernement

Les coûts différentiels pour le gouvernement du Canada seraient négligeables étant donné que la mine d'or de Detour Lake est déjà assujettie à des limites de rejets d'effluents et à d'autres exigences du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*.

Énoncé des coûts et avantages

Le tableau 4 donne un aperçu des résultats de l'analyse coûts-avantages et contient, dans la mesure du possible, les valeurs actualisées nettes de chaque répercussion au cours de l'année de

¹³ The value of \$28.44/tonne of CO₂ in 2012 (in 2011 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the three models PAGE, FUND, and DICE.

¹⁴ Weitzman, Martin L. (2011). "Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Catastrophic Climate Change," *Review of Environmental Economics and Policy*, 5(2), pp. 275-292.

¹⁵ Pindyck, Robert S. (2011). "Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy," *Review of Environmental Economics and Policy*, 5(2), pp. 258-274.

¹⁶ The value of \$104/tonne of CO₂ in 2010 (in 2010 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the two models PAGE and DICE. The FUND model has been excluded in this estimate because it does not include low-probability, high-cost climate damage.

¹³ On a estimé la valeur de 28,44 \$ par tonne de CO₂ en 2012 (en dollars canadiens de 2011) et son taux de croissance à l'aide d'une moyenne arithmétique des trois modèles PAGE, FUND, et DICE.

¹⁴ Weitzman, Martin L. (2011). « Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Catastrophic Climate Change », *Review of Environmental Economics and Policy*, 5(2), p. 275-292.

¹⁵ Pindyck, Robert S. (2011). « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy », *Review of Environmental Economics and Policy*, 5(2), p. 258-274.

¹⁶ On a estimé la valeur de 104 \$ par tonne de CO₂ en 2010 (en dollars canadiens de 2010) et son taux de croissance à l'aide d'une moyenne arithmétique des deux modèles PAGE et DICE. Le modèle FUND a été exclu de cette estimation, car il ne comprend pas les dégâts climatiques à coûts élevés et à faible probabilité.

and are presented in terms of monetized impacts (carbon storage, water filtration and flood control, fish habitat compensation), non-monetized impacts (loss or gain of fish habitat), and qualitative impacts (effective tailings disposal beginning in 2019 and operation of the mine as planned). The total costs of the proposed Amendments are estimated to be around \$286,800 (present value) from 2013 to 2037. These costs are offset by the creation of new fish habitat and the operation of the mine as planned, which is expected to bring positive economic benefits for society.

Table 4: Cost-benefit statement in 2011 Canadian dollars*

Incremental Costs and Benefits	2013	2019	2037	Total 2013-2037	Annualized Average
Monetized costs					
A. Societal costs					
Carbon storage	0	6,700	5,700	118,500	6,800
Water filtration and flood control	0	1,000	600	15,200	870
B. Industry costs					
Fish habitat compensation	116,300	0	0	153,100	8,800
Total costs — with the SCC at \$28 tonne in 2012	116,300	7,700	6,300	286,800	16,500
Total costs — with alternate SCC at \$112 tonne in 2012	116,300	26,000	21,600	607,700	34,900
Quantified benefits					
A. Fish habitat					
New fish habitat	1.2 ha	1.2 ha	1.2 ha	1.2 ha	N/A
Lost fish habitat	0	1.07 ha	1.07 ha	1.07 ha	N/A
Net fish habitat	1.2 ha	0.03 ha	0.03 ha	0.03 ha	N/A
Qualitative and non-monetized impacts					
A. Industry	Enabling the use of water bodies for tailings and waste rock disposal for the Detour Gold Company beginning in 2019 allows the mine to proceed as planned				
B. Societal	Potential offset of the loss of water filtration and flood control functions by the collection of surface drainage and seepage from the tailings and waste rock disposal areas.				

* Present value in 2011 Canadian dollars, using a 3% discount rate. Due to rounding, some of the totals may not match.

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted on key variables to test the impacts of uncertainty on the results. While it is recognized that the proposed Amendments would result in a net gain of fish habitat, the analysis does not include monetized benefits and it was not possible to arrive at a net present value for the proposed Amendments. Therefore, the sensitivity analysis determines how total costs would vary when changing one variable at a time while holding all other variables constant. The following variables were changed in the sensitivity analysis.

- The discount rate was varied between 7% and no discount to determine how sensitive the costs are to the selection of the discount rate.

référence et de la dernière année d'analyse. Les valeurs sont actualisées à 3 % et représentent les répercussions monétaires (stockage de carbone, filtration de l'eau et contrôle des crues, compensation de l'habitat du poisson), les répercussions non monétaires (gain ou perte d'habitat du poisson) et les répercussions qualitatives (entreposage efficace des résidus miniers dès 2019 et exploitation de la mine comme prévu). Pour la période de 2013 à 2037, les coûts totaux pour les modifications réglementaires proposées sont estimés à 286 800 \$ environ (valeur actualisée). Les coûts sont compensés par la création d'un nouvel habitat du poisson et l'exploitation de la mine comme prévu, ce qui devrait apporter des avantages économiques positifs à la société.

Tableau 4 : Énoncé des coûts et avantages en dollars canadiens de 2011*

Coûts différentiels et avantages	2013	2019	2037	Total 2013-2037	Moyenne annualisée
Coûts monétaires					
A. Coûts pour la société					
Stockage de carbone	0	6 700	5 700	118 500	6 800
Filtration de l'eau et contrôle des crues	0	1 000	600	15 200	870
B. Coûts pour l'industrie					
Plan compensatoire de l'habitat du poisson	116 300	0	0	153 100	8 800
Coûts totaux — avec un coût social du carbone à 28 \$/tonne en 2012	116 300	7 700	6 300	286 800	16 500
Coûts totaux — avec un autre coût social du carbone à 112 \$/tonne en 2012	116 300	26 000	21 600	607 700	34 900
Avantages quantifiés					
A. Habitat du poisson					
Nouvel habitat du poisson	1,2 ha	1,2 ha	1,2 ha	1,2 ha	S. O.
Perte de l'habitat du poisson	0	1,07 ha	1,07 ha	1,07 ha	S. O.
Habitat net du poisson	1,2 ha	0,03 ha	0,03 ha	0,03 ha	S. O.
Répercussions qualitatives et non monétaires					
A. Industrie	Permettre l'utilisation de plans d'eau pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles de la mine d'or de la Detour Gold Corporation débutant en 2019 permet l'exploitation de la mine comme prévu.				
B. Société	Compensation éventuelle de la perte des fonctions de filtration de l'eau et de contrôle des crues grâce à la rétention des eaux de drainage de surface et des eaux d'infiltration provenant des parcs à résidus miniers et à stériles.				

* Valeur actualisée en dollars canadiens de 2011 avec un taux d'actualisation de 3 %. En raison de l'arrondissement des chiffres, certains des totaux peuvent ne pas correspondre.

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée sur des variables clés afin d'évaluer les répercussions liées à l'incertitude des résultats. Alors qu'il est reconnu que les modifications proposées entraîneront un gain net de l'habitat du poisson, l'analyse n'inclut pas les avantages monétisés et il n'a pas été possible de déterminer une valeur actualisée nette pour les modifications proposées. Par conséquent, l'analyse de sensibilité détermine la façon dont les coûts totaux varieraient si l'on changeait une variable à la fois tandis que toutes les autres variables resteraient constantes. Les variables suivantes ont été changées dans l'analyse de sensibilité :

- Le taux d'actualisation a varié entre 7 % et aucun taux afin de déterminer la sensibilité des coûts par rapport à la sélection du taux d'actualisation.

- The analytical time frame was extended outwards to 50 years (2063), which allows for further consideration of ecological costs while assuming that revegetation has no impact on restoring the wetlands.

The results of the sensitivity analysis, summarized in Table 5, show that relative to the non-monetized benefits, the total present value costs of the proposed Amendments would increase to \$370,200 when using a 7% discount rate and to \$411,100 when using a 50-year analytical period. Extending the analytical time frame to 50 years shows that even in a scenario in which no rehabilitation is assumed, the costs of the proposed Amendments remain low. In all scenarios, the total costs would remain below \$500,000.

Table 5: Results of sensitivity analysis (2011 Canadian dollars)

Sensitivity Variables	Total Cost		
	Lower	Central	Upper
1. Sensitivity to discount rates (undiscounted; 3%; 7%)	226,000	286,800	370,200
2. Analytical time frame (25 years / 50 years)	N/A	286,800	411,100

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to the proposed Amendments, which do not place any incremental administrative burden upon the DGC. The proposed Amendments would impact the Detour Lake Gold Mine, which is already subject to the effluent limits and other requirements of the MMER that were triggered by construction activities already undertaken.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs to small business. The proposed Amendments would impact the Detour Lake Gold Mine, owned and operated by the Detour Gold Corporation, which is not a small business.

Consultation

In November 2011, Environment Canada and Fisheries and Oceans Canada (DFO) held two consultation sessions, one in Cochrane, Ontario, and the other in Ottawa, Ontario. These consultation sessions took place during the public comment period related to the environmental assessment comprehensive study report prepared by the Canadian Environmental Assessment Agency. The objective of these consultation sessions was to provide stakeholders an opportunity to comment on the proposed Amendments.

Participants in the Cochrane session included a small number of local residents and representatives of local Aboriginal groups and communities, the provincial government and the DGC. Participants in the Ottawa session included representatives of national Aboriginal organizations, environmental non-governmental organizations (ENGOs), and the mining industry, including the DGC.

Following the two consultation sessions, four written submissions were received: one from a local Aboriginal community, two from environmental organizations and one from the Mining Association of Canada.

- Le calendrier analytique a été allongé sur une période de 50 ans (2063), ce qui permet un examen plus approfondi des coûts écologiques en supposant que la revégétalisation n'a aucune incidence sur la restauration des terres humides.

En ce qui a trait aux avantages non monétaires, les résultats de l'analyse de sensibilité, lesquels sont résumés au tableau 5, révèlent que la valeur actualisée totale des coûts pour les modifications proposées atteindrait 370 200 \$ en se basant sur un taux d'actualisation de 7 % et 411 100 \$ si la période d'analyse est de 50 ans. La prolongation de la période d'analyse à 50 ans démontre que, même selon un scénario dans lequel aucune réhabilitation n'est considérée, les coûts des modifications proposées demeurent faibles. Dans tous les scénarios, les coûts totaux devraient rester inférieurs à 500 000 \$.

Tableau 5 : Résultats de l'analyse de sensibilité (en dollars canadiens de 2011)

Variables de sensibilité	Coût total		
	Inférieur	Moyen	Supérieur
1. Sensibilité aux taux d'actualisation (non actualisé; 3 %; 7 %)	226 000	286 800	370 200
2. Calendrier analytique (25 ans/50 ans)	S.O.	286 800	411 100

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne peut être appliquée aux modifications proposées puisque ces dernières n'imposent pas de fardeau administratif supplémentaire pour la DGC. Les modifications proposées auraient une incidence sur la mine d'or de Detour Lake, qui est déjà assujettie aux limites de rejet d'effluents et aux autres exigences du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* en raison des activités de construction déjà entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, car elles n'assument aucun coût. Les modifications proposées auraient une incidence sur la mine d'or de Detour Lake puisqu'elle est détenue et exploitée par la Detour Gold Corporation, qui n'est pas une petite entreprise.

Consultation

En novembre 2011, Environnement Canada et Pêches et Océans Canada (MPO) ont organisé deux séances de consultation; l'une à Cochrane, en Ontario, et l'autre à Ottawa, en Ontario. Les séances de consultation ont eu lieu au cours de la période de commentaires du public concernant le rapport d'étude approfondie de l'évaluation environnementale préparé par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. L'objectif des séances de consultation était de donner aux parties intéressées la possibilité de faire part de leurs commentaires sur les modifications proposées.

Les participants à la séance menée à Cochrane incluaient un petit nombre de résidents locaux et de représentants des groupes et des collectivités autochtones de la région, des représentants du gouvernement provincial et des représentants de la DGC. Les participants à la séance menée à Ottawa incluaient des représentants des organismes autochtones nationaux, des représentants d'organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) et des représentants de l'industrie minière, y compris la DGC.

À la suite des deux séances de consultation, quatre soumissions écrites ont été reçues : l'une provenant d'une collectivité autochtone locale, deux autres d'organisations environnementales et une autre de l'Association minière du Canada.

In general, the Detour Lake Gold Mine is supported by the local community and the mining industry. Aboriginal communities potentially affected by the mine have been consulted and they support the project, as do the two national Aboriginal organizations that participated in the consultations. The ENGOs that participated in the consultations raised some concerns with respect to the assessment of alternatives, the fish habitat compensation plan and water quality.

The DGC consulted with local Aboriginal groups and communities, and impact and benefit agreements have been negotiated between the DGC and the Moose Cree First Nation (MCFN), the Taykwa Tagamou Nation (TTN), the Wahgoshig First Nation (WFN) and the Métis Nation of Ontario.

In addition to comments specific to the proposed Amendments, local Aboriginal groups also provided comments regarding aspects of the project as a whole, particularly about potential impacts on water quality and about the mine closure plan. The DGC and the provincial regulatory agencies responsible for authorization and mine closure are continuing to engage with local Aboriginal groups on these issues. For example, local Aboriginal groups have been engaged in the development of the detailed mine closure plan based on the conceptual closure plan presented during the environmental assessment. The comments beyond the scope of the proposed Amendments are not summarized here. Comments raised at the two consultation sessions and submitted in writing are summarized below.

Comments related to the assessment of alternatives for tailings and waste rock disposal

- Representatives from ENGOs commented that there was insufficient opportunity to provide input on the development of the assessments of alternatives for tailings and waste rock disposal, including the multiple accounts analysis of the alternatives undertaken by the DGC. As well, some ENGOs stated that the consultations on the proposed Amendments should have been held sooner in the environmental assessment process.

Environment Canada noted that during the environmental assessment, the public was provided with three formal participation opportunities where they could bring forward comments or any concerns about the project. A draft of the assessment of alternatives for tailings disposal was available for comment. Environment Canada also conducted consultations on the proposed Amendments as per the Cabinet Directive on Regulatory Management.

Environment Canada also noted that the DGC followed the 2009 *Guidelines for the Assessment of Alternatives for Mine Waste Disposal* that does not include recommendations regarding early consultation on the alternatives assessment. The current (2011) version of the *Guidelines for the Assessment of Alternatives for Mine Waste Disposal* includes recommendations to proponents regarding early consultation on the alternatives assessment.

Proposed habitat compensation plan

- Some ENGOs and national Aboriginal groups expressed concern about the lack of detailed commitments to monitoring in the proposed fish habitat compensation plan.

Environment Canada and DFO responded that the MMER require the development and implementation of a fish habitat

En général, la collectivité locale et l'industrie minière appuient la mine d'or de Detour Lake. Les collectivités autochtones susceptibles d'être touchées par l'exploitation de la mine ont été consultées et ces dernières appuient le projet, tout comme les deux organismes autochtones nationaux qui ont participé aux séances. Les organisations non gouvernementales de l'environnement qui ont participé aux séances ont soulevé certaines préoccupations en ce qui a trait à l'évaluation des solutions de rechange, au plan compensatoire de l'habitat du poisson et à la qualité de l'eau.

La DGC a consulté les groupes et les collectivités autochtones locaux et ils ont négocié des ententes sur les répercussions et les avantages avec la Moose Cree First Nation, la Nation Taykwa Tagamou, la Première nation Wahgoshig et la Métis Nation of Ontario.

En plus des commentaires liés aux modifications proposées, des groupes autochtones locaux ont aussi fait des commentaires sur certains aspects du projet dans son ensemble, particulièrement en ce qui a trait aux impacts potentiels sur la qualité de l'eau et au plan de fermeture de la mine. La DGC et les agences réglementaires provinciales responsables des autorisations et de la fermeture de la mine continuent de discuter avec les groupes autochtones locaux sur ces enjeux. Par exemple, les groupes autochtones locaux ont été impliqués dans le développement du plan détaillé de fermeture de la mine basé sur le plan conceptuel de fermeture présenté au cours de l'évaluation environnementale. Les commentaires qui vont au-delà de la portée des modifications proposées ne sont pas résumés ici. Voici un résumé des commentaires soulevés lors des deux séances de consultation et soumis par écrit.

Commentaires liés à l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles

- Des représentants d'organisations non gouvernementales de l'environnement ont fait remarquer qu'il n'y avait eu que peu d'occasions de fournir des suggestions quant à l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles y compris l'analyse des comptes multiples des alternatives menée par la DGC. De même, certains d'entre eux ont indiqué que les consultations sur les modifications proposées auraient dû être tenues plus tôt au cours du processus d'évaluation environnementale.

Environnement Canada a fait remarquer qu'au cours de l'évaluation environnementale, le public avait eu l'occasion, à trois reprises, de présenter des commentaires ainsi que leurs préoccupations sur le projet. Une ébauche de l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des résidus miniers était disponible pour commentaires. Environnement Canada a aussi mené des consultations sur les modifications proposées selon la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation.

Environnement Canada a aussi fait remarquer que la DGC avait suivi le *Guide sur l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers*, version de 2009, lequel n'inclut pas de recommandations ayant trait aux consultations hâtives sur l'évaluation des solutions de rechange. La version actuelle (2011) du *Guide sur l'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers* inclut des recommandations pour les promoteurs à propos de consultations hâtives sur l'évaluation des solutions de rechange.

Projet de plan compensatoire de l'habitat

- Certaines organisations non gouvernementales de l'environnement et certains groupes autochtones nationaux ont soulevé des préoccupations concernant le manque de détails relatifs aux engagements quant au suivi du projet de plan compensatoire de l'habitat du poisson.

Environnement Canada et Pêches et Océans Canada ont répondu que le *Règlement sur les effluents des mines de métaux*

compensation plan which has to be approved by the Minister of Fisheries and Oceans. In accordance with paragraphs 27.1(3)(e) and (f) of the MMER, the fish habitat compensation plan must describe measures to monitor the implementation of the plan and to verify the extent to which the plan's purpose has been achieved. Since the consultations were held, the fish habitat compensation plan, including the monitoring plans, has been finalized. Final approval by the Minister of Fisheries and Oceans is pending.

- An ENGO commented on the lack of discussion of non-fish related values of the water bodies that would be affected by the project in the fish habitat compensation plan.

DFO indicated that the DGC was very close to completing the development of a detailed fish habitat compensation plan based on the conceptual plan presented as part of the environmental assessment. Fisheries and Oceans Canada indicated that local First Nations would be provided with a copy of the updated plan when it is available. As stated above, since the consultations were held, the fish habitat compensation plan has been finalized. Final approval by the Minister of Fisheries and Oceans is pending.

Regulatory cooperation

Federal departments, including Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada and Natural Resources Canada, cooperated and collaborated in the preparation of the proposed Amendments. The Government of Ontario supports the proposed Amendments, which are consistent with its policies and programs.

Rationale

The proposed Amendments would allow the DGC to dispose of tailings and waste rock from the Detour Lake Gold Mine in four water bodies beginning in about 2019. In order to allow the use of these four natural, fish-frequented water bodies for tailings and waste rock disposal, the MMER would need to be amended to add these water bodies to Schedule 2 of the Regulations.

The mine is expected to generate benefits for the Canadian economy. The DGC estimates that the deposit contains an ore reserve of 8.8 million ounces of gold and forecasts a net profit for the project of \$1.12 billion after tax. There will also be many associated benefits for surrounding communities in the form of employment and training opportunities.

During consultations on the proposed addition of these water bodies to Schedule 2, there was support for the project and no significant opposition to the proposed Amendments by stakeholders. The Detour Lake Gold Mine is supported by the local community, including Aboriginal groups and communities whose rights or title could be affected by the project.

A cost-benefit analysis estimated that the total costs of the proposed Amendments would be about \$286,800 (present value) from 2013 to 2037 due to the loss of flood control, water filtering and carbon storage functions provided by the water bodies that would be infilled, and the costs to the DGC of implementing the fish habitat compensation plan. To offset the loss of fish habitat that would occur as a result of the use of these water bodies for tailings and waste rock disposal, the DGC would also construct approximately 1.2 ha of new fish habitat, representing a net gain in fish habitat of 0.13 ha. In addition, the Detour Lake Gold Mine would proceed as

exige l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan compensatoire de l'habitat du poisson qui doit être approuvé par le ministre des Pêches et des Océans. Conformément aux alinéas 27.1(3)e) et f) de ce règlement, le plan compensatoire de l'habitat du poisson doit décrire les mesures visant à surveiller la mise en œuvre du plan et à établir dans quelle mesure les objectifs du plan ont été atteints. Depuis la tenue des consultations, le plan compensatoire de l'habitat du poisson ainsi que les plans de surveillance ont été complétés. L'approbation finale par le ministre des Pêches et des Océans est en cours.

- Selon une organisation non gouvernementale de l'environnement, le plan compensatoire de l'habitat du poisson ne comprend aucune discussion sur les valeurs non liées au poisson des plans d'eau qui risquent d'être touchées par le projet.

Pêches et Océans Canada a indiqué que l'élaboration d'un plan compensatoire détaillé de l'habitat du poisson est sur le point d'être achevée par la DGC lequel est basé sur le plan conceptuel présenté lors de l'évaluation environnementale. Pêches et Océans Canada a ajouté que les collectivités locales des Premières nations recevront un exemplaire du plan mis à jour lorsqu'il sera disponible. Comme indiqué précédemment, depuis la tenue des consultations, le plan compensatoire de l'habitat du poisson a été complété. L'approbation finale par le ministre des Pêches et des Océans est en cours.

Coopération en matière de réglementation

Des ministères fédéraux, notamment Environnement Canada, Pêches et Océans Canada et Ressources naturelles Canada, ont collaboré et coopéré en vue de la préparation des modifications proposées. Le gouvernement de l'Ontario soutient les modifications proposées puisqu'elles sont conformes à ses politiques et à ses programmes.

Justification

Les modifications proposées permettraient à la DGC d'entreposer les résidus miniers et les stériles provenant de la mine d'or de Detour Lake dans quatre plans d'eau à compter de 2019 environ. Afin de permettre l'utilisation des quatre plans d'eau naturels fréquentés par le poisson pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles, le *Règlement sur les effluents des mines de métaux* devra être modifié afin d'ajouter les plans d'eau à l'annexe 2 du Règlement.

On s'attend à ce que la mine procure des avantages pour l'économie canadienne. La DGC estime que le gisement contient une réserve de minerai de 8,8 millions d'onces d'or et prévoit que le bénéfice net pour le projet se chiffre à 1,12 milliard de dollars après impôts. En outre, un grand nombre d'avantages connexes se présenteront pour les collectivités avoisinantes sous forme d'emplois et de possibilités de formation.

Au cours des consultations sur l'ajout proposé des plans d'eau à l'annexe 2, les parties intéressées appuyaient le projet et peu d'entre elles s'opposaient aux modifications proposées. La collectivité locale, y compris les groupes et les collectivités autochtones dont les droits ou les titres pourraient être touchés par le projet, appuie le projet aurifère de Detour Lake.

Une analyse coûts-avantages a estimé que le total des coûts des modifications proposées serait d'environ 286 800 \$ (valeur actualisée) de 2013 à 2037 en raison de la perte de contrôle des crues, de filtration de l'eau et des fonctions de stockage de carbone fournies par les plans d'eau qui seraient remblayés, ainsi que des coûts de la mise en œuvre du plan compensatoire de l'habitat du poisson pour la DGC. Pour compenser la perte d'habitat du poisson qui découlerait de l'utilisation de ces plans d'eau pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles, la DGC créerait un nouvel habitat pour les poissons d'une superficie d'environ 1,2 ha, ce qui représente

planned with an effective option for tailings disposal beginning in 2019 when existing capacity is reached.

Given the expected costs and benefits, as well as the forecasted profits of the entire mining project, the proposed Amendments are expected to result in a positive outcome for Canadian society. Based on consideration of the above, it is proposed that the MMR be amended to add the four water bodies to Schedule 2, allowing their use for the disposal of tailings and waste rock from the Detour Lake Gold Mine.

Implementation, enforcement and service standards

The DGC would be informed of the proposed Amendments, and Fisheries and Oceans Canada would confirm the DGC's obligations with respect to section 27.1 of the MMR.

The Detour Lake Gold Mine is already subject to the MMR. The proposed Amendments would not impact the manner in which the MMR is being enforced. Compliance with all provisions of the MMR is being enforced by Environment Canada in accordance with the Department's plans for enforcement, particularly for mines newly subject to the MMR. Fisheries and Oceans Canada would be responsible for enforcement of section 27.1. Compliance and enforcement activities are carried out in accordance with the "Compliance and Enforcement Policy for the Habitat Protection and Pollution Prevention Provisions of the *Fisheries Act*."¹⁷

Contacts

Mr. Chris Doiron
Manager
Mining Section
Mining and Processing Division
Industrial Sectors Directorate
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-1105
Fax: 819-994-7762
Email: Chris.Doiron@ec.gc.ca

Mr. Yves Bourassa
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 25th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-7651
Fax: 819-953-3241
Email: RAVD.DARV@ec.gc.ca

un gain net de 0,13 ha d'habitat. De plus, la mine d'or de Detour Lake devrait être exploitée comme prévu grâce à l'option privilégiée permettant l'entreposage des résidus miniers à partir de 2019, soit lorsque la capacité existante sera atteinte.

Compte tenu des coûts et des avantages prévus, ainsi que des profits attendus de l'ensemble du projet d'exploitation minière, les modifications proposées devraient s'avérer positives pour la société canadienne. Selon les énoncés susmentionnés, il est proposé de modifier le *Règlement sur les effluents des mines de métaux* de façon à ajouter les quatre plans d'eau à l'annexe 2, permettant ainsi à la mine d'or de Detour Lake de les utiliser pour l'entreposage des résidus miniers et des stériles.

Mise en œuvre, application et normes de service

La DGC sera informée des modifications proposées et Pêches et Océans Canada confirmera les obligations de l'exploitant en ce qui a trait à l'article 27.1 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*.

La mine d'or de Detour Lake est déjà assujettie au *Règlement sur les effluents des mines de métaux* et les modifications proposées n'auraient aucune incidence sur la façon dont le Règlement est appliqué. Environnement Canada veille à la conformité de toutes les dispositions du *Règlement sur les effluents des mines de métaux* conformément aux plans d'application de la loi du Ministère, et ce, surtout pour les mines nouvellement visées par le Règlement. Pêches et Océans Canada serait responsable de la mise en application de l'article 27.1. Les activités de conformité et d'application sont réalisées conformément à la « Politique de conformité et d'application des dispositions de la *Loi sur les pêches* pour la protection de l'habitat du poisson et la prévention de la pollution »¹⁷.

Personnes-ressources

Monsieur Chris Doiron
Gestionnaire
Section des mines
Division des mines et traitement
Direction des secteurs industriels
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1105
Télécopieur : 819-994-7762
Courriel : Chris.Doiron@ec.gc.ca

Monsieur Yves Bourassa
Directeur
Division d'analyse réglementaire et du choix d'instrument
Environnement Canada
10, rue Wellington, 25^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-7651
Télécopieur : 819-953-3241
Courriel : RAVD.DARV@ec.gc.ca

¹⁷ The policy is available from the CEPA Registry Web site at www.ec.gc.ca/alef-ewef/default.asp?lang=En&n=D6B74D58-1.

¹⁷ La politique est disponible sur le site Web du Registre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/alef-ewef/default.asp?lang=Fr&n=D6B74D58-1.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 36(5) of the *Fisheries Act*^a, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Chris Doiron, Manager, Mining and Processing, Industrial Sectors Directorate, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

Ottawa, January 28, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE METAL MINING EFFLUENT REGULATIONS

AMENDMENT

1. Schedule 2 to the *Metal Mining Effluent Regulations*¹ is amended by adding the following after item 19:

Item	Column 1 Water or Place	Column 2 Description
20.	The unnamed headwater pond of an unnamed tributary of East Creek, Ontario	An unnamed headwater pond of an unnamed tributary of East Creek, located at 50°02'17" north latitude and 79°40'57" west longitude, approximately 145 km northeast of the town of Cochrane, Ontario.
21.	A portion of an unnamed tributary to East Creek, Ontario	A portion of an unnamed tributary to East Creek, Ontario, located approximately 145 km northeast of the town of Cochrane, Ontario. More precisely, a 2.3-km portion of the tributary extending northwards and downstream from the outlet of the unnamed headwater pond referred to in item 20, to the centre of a dam constructed at 50°02'43" north latitude and 79°40'20" west longitude.
22.	A portion of an unnamed tributary to Linden Creek, Ontario	A portion of an unnamed tributary to Linden Creek, Ontario, located approximately 145 km northeast of the town of Cochrane, Ontario. More precisely, a 1.8-km portion of the tributary extending southwards and downstream from the northern perimeter of a waste rock disposal area at 50°00'17" north latitude and 79°43'37" west longitude to the southern perimeter of the waste rock disposal area at 49°59'30" north latitude and 79°43'07" west longitude.
23.	A portion of an unnamed tributary to an unnamed lake in the Linden Creek watershed, Ontario	A portion of an unnamed tributary to an unnamed lake in the Linden Creek watershed, Ontario, located approximately 145 km northeast of the town of Cochrane, Ontario. More precisely, a 1.4-km portion of the tributary extending southwards and downstream from the headwaters of the tributary at 50°00'17" north latitude and 79°42'39" west longitude to the southern perimeter of a waste rock disposal area at 49°59'25" north latitude and 79°42'27" west longitude.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 36(5) de la *Loi sur les pêches*^a, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Chris Doiron, gestionnaire, Mines et traitement, Direction des secteurs industriels, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

Ottawa, le 28 janvier 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES EFFLUENTS DES MINES DE MÉTAUX

MODIFICATION

1. L'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 19, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Eaux ou lieux	Colonne 2 Description
20.	L'étang d'amont sans nom d'un tributaire sans nom du ruisseau East, Ontario	L'étang d'amont sans nom d'un tributaire sans nom du ruisseau East situé par 50°02'17" de latitude N. et 79°40'57" de longitude O., à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane, en Ontario.
21.	Une partie d'un tributaire sans nom du ruisseau East, Ontario	La partie d'un tributaire sans nom du ruisseau East située à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane, en Ontario et, plus précisément, la partie du tributaire qui s'étend sur 2,3 km vers le nord et en aval de la décharge de l'étang d'amont sans nom visé à l'article 20 de la présente annexe, jusqu'au centre du barrage situé par 50°02'43" de latitude N. et 79°40'20" de longitude O.
22.	Une partie d'un tributaire sans nom du ruisseau Linden, Ontario	La partie d'un tributaire sans nom du ruisseau Linden situé à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane, en Ontario et, plus précisément, la partie du tributaire qui s'étend sur 1,8 km vers le sud et en aval du périmètre nord d'une aire de décharge de stériles située par 50°00'17" de latitude N. et 79°43'37" de longitude O., jusqu'au périmètre sud de l'aire de décharge de stériles située par 49°59'30" de latitude N. et 79°43'07" de longitude O.
23.	Une partie d'un tributaire sans nom d'un lac sans nom du bassin hydrographique du ruisseau Linden, Ontario	La partie d'un tributaire sans nom d'un lac sans nom du bassin hydrographique du ruisseau Linden située à environ 145 km au nord-est de la ville de Cochrane, en Ontario et, plus précisément, la partie du tributaire qui s'étend sur 1,4 km vers le sud et en aval des eaux d'amont du tributaire située par 50°00'17" de latitude N. et 79°42'39" de longitude O., jusqu'au périmètre sud d'une aire de décharge de stériles située par 49°59'25" de latitude N. et 79°42'27" de longitude O.

^a R.S., c. F-14
¹ SOR/2002-222

^a L.R., ch. F-14
¹ DORS/2002-222

COMING INTO FORCE

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

[6-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[6-1-o]

Grade Crossings Regulations

Statutory authority

Railway Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Since August 2010, the Transportation Safety Board of Canada (TSB) has indicated on its Watchlist of safety issues that the “risk of passenger trains colliding with vehicles remains too high in busy rail corridors.” Although grade crossing accidents have generally fallen over the past 25 years, there has been a marked increase in fatalities at grade crossings since 2009.

Although there is a long history of grade crossing safety legislation and regulation, there are significant gaps with respect to how railway companies and road authorities manage safety risks at federally regulated grade crossings.

Multiple reviews of the *Railway Safety Act* (RSA) acknowledged that the multi-jurisdictional nature of grade crossings is at the root of their safety deficiencies. RSA reviews also identified blocked grade crossings as a serious safety concern.

Currently, the RSA, voluntary standards and existing regulations do not adequately address grade crossing safety management issues. Inadequate implementation of voluntary standards and a lack of information sharing between road authorities and railway companies have put the safety of Canadians at risk.

Description: The primary objective of the regulatory proposal is to increase safety at Canada’s federally regulated grade crossings and to reduce the incidence of deaths, injuries, property damage and environmental damage. To achieve this, the proposed *Grade Crossings Regulations* are intended to ensure that a reasonably safe environment exists for persons travelling on road and rail by

- establishing enforceable safety standards for grade crossings;
- clarifying the roles and responsibilities of railway companies, road authorities and private authorities; and
- promoting collaboration between railway companies and road authorities.

Règlement sur les passages à niveau

Fondement législatif

Loi sur la sécurité ferroviaire

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : Depuis août 2010, le Bureau de la sécurité des transports (BST) précise sur sa liste de surveillance des questions de sécurité que le « risque que des trains de voyageurs aient des collisions avec des véhicules demeure trop élevé dans les couloirs ferroviaires achalandés ». Même si le nombre d'accidents aux passages à niveau a généralement diminué au cours des 25 dernières années, on observe une hausse marquée des décès aux passages à niveau depuis 2009.

Les lois et les règlements régissant la sécurité aux passages à niveau datent d'il y a longtemps, mais de nombreuses lacunes persistent en ce qui concerne la façon dont les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie gèrent les risques liés à la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale.

Les multiples examens de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) ont permis de déterminer que la nature plurigouvernementale des passages à niveau est à l'origine des lacunes en matière de sécurité. Les examens de la LSF ont également permis de déceler que les passages à niveau obstrués suscitent de graves préoccupations en matière de sécurité.

Actuellement, la LSF, les normes volontaires et les règlements en vigueur ne traitent pas suffisamment des enjeux de gestion de la sécurité aux passages à niveau. La mise en œuvre inadéquate des normes volontaires et l'absence du partage de renseignements entre les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer compromettent la sécurité des Canadiens.

Description : Le principal objectif du projet de règlement est d'accroître la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale du Canada et de réduire le nombre de décès, de blessures, de dommages matériels et de dommages environnementaux. Pour y parvenir, le projet de *Règlement sur les passages à niveau* veillera à ce qu'un environnement de sécurité raisonnable soit offert aux personnes qui voyagent par transport routier ou par transport ferroviaire :

- en établissant des normes de sécurité qui ont force exécutoire pour les passages à niveau;
- en précisant les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer, des autorités responsables du service de voirie et des autorités privées;

Cost-benefit statement: Over the next 20 years, the proposed *Grade Crossings Regulations* are estimated to

- generate \$261 million in net present value (NPV) benefit to Canada;
- result in fewer collisions (956), fatalities (109) and serious injuries (149); and
- prevent 35 derailments, 845 instances of damage to railway equipment, and 4 968 cases of damage to road vehicles.

A sensitivity analysis was conducted to test the robustness of the cost-benefit analysis results based on variations in some key parameters. Twenty-seven scenarios were tested in the sensitivity analysis, based on various combinations of collision reduction, discount rate and implementation cost. Overall, the sensitivity analysis demonstrated that the proposed *Grade Crossings Regulations* are likely to result in a significant positive net present value.

“One-for-One” Rule and small business lens: The normal application of the “One-for-One” Rule would not apply because the proposed Regulations are critical to protecting the public safety of Canadians. Therefore, the proposal would be carved out from the application of the Rule.

The Railway Association of Canada identified that five of their members are small businesses, which represents approximately 0.214% of the total number of crossings. Therefore, the impact of the proposed Regulations is assumed to be very minimal.

However, since the proposed Regulations are safety-based under the authority of the RSA, it would not be appropriate to differentiate between small and large businesses when it comes to safety. In any other alternative scenario, railway companies and road authorities would be less able to mitigate risks to Canadian safety.

- en favorisant la collaboration entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie.

Énoncé des coûts et avantages : Au cours des 20 prochaines années, le projet de *Règlement sur les passages à niveau* devrait :

- générer un bénéfice de 261 millions de dollars en valeur actualisée nette (VAN) pour le Canada;
- permettre de réduire le nombre de collisions (956), de décès (109) et de blessures graves (149);
- permettre de prévenir 35 déraillements, 845 cas de dommages au matériel ferroviaire et 4 968 cas de dommages à des véhicules routiers.

Une analyse de sensibilité a été réalisée pour vérifier la pertinence des résultats de l'analyse coûts-avantages (ACA) en fonction des écarts dans certains paramètres clés de l'analyse. Vingt-sept scénarios ont été mis à l'essai dans le cadre de l'analyse de sensibilité, selon diverses combinaisons de réduction du nombre de collisions, de taux d'actualisation et de coûts de mise en œuvre. Dans l'ensemble, l'analyse de sensibilité a démontré que le projet de *Règlement sur les passages à niveau* est susceptible d'entraîner une valeur actualisée nette très positive.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : L'application normale de la règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas puisque le projet de règlement est crucial pour veiller à la sécurité des Canadiens. Par conséquent, une dérogation serait accordée quant à l'application de la règle au projet de règlement.

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a indiqué que cinq de ses membres sont des petites entreprises, ce qui représente environ 0,214 % du nombre total de passages à niveau. On suppose donc que les répercussions du projet de règlement sont très minimes.

Toutefois, puisque le projet de règlement est axé sur la sécurité en vertu de la LSF, il ne serait pas approprié de faire une distinction entre les petites et les grandes entreprises lorsqu'il est question de sécurité. Dans tout autre scénario, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie seraient moins en mesure d'atténuer les risques pour la sécurité des Canadiens.

Background

The Government of Canada has jurisdiction over approximately 14 000 public and 9 000 private grade crossings along 42 650 km of federally regulated rail lines in Canada. The proposed *Grade Crossings Regulations* would improve safety at these federally regulated grade crossings.

The current federal acts and regulations governing grade crossings are the

- *Railway Safety Act (RSA)*;
- *Railway-Highway Crossing at Grade Regulations*;
- *Highway Crossings Protective Devices Regulations*; and
- *Railway Safety Management System Regulations*.

Contexte

Le gouvernement du Canada s'occupe d'environ 14 000 passages à niveau publics et de 9 000 passages à niveau privés le long de 42 650 km de lignes de chemin de fer de compétence fédérale au Canada. Le projet de *Règlement sur les passages à niveau* permettra d'améliorer la sécurité à ces passages à niveau de compétence fédérale.

Les lois et les règlements fédéraux actuels régissant les passages à niveau sont les suivants :

- La *Loi sur la sécurité ferroviaire (LSF)*;
- Le *Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique*;
- Le *Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau*;
- Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*.

Other federal guidelines and voluntary standards to uphold safety at federally regulated grade crossings include

- *Minimum Railway/Road Crossing Sightline Requirements for All Grade Crossings Without Automatic Warning Devices* (G4-A);
- *Procedures and Conditions for Eliminating Whistling at Public Crossings* (Guideline No. 1); and
- *Road/Railway Grade Crossings — Technical Standards and Inspection, Testing and Maintenance Requirements* (Draft RTD 10).

A serious public safety concern of the Transportation Safety Board of Canada (TSB) is the risk of accidents at Canada's railway grade crossings. Since August 2010, the TSB has indicated on its Watchlist of safety issues that the "risk of passenger trains colliding with vehicles remains too high in busy rail corridors." It has recommended that the Government of Canada develop a comprehensive solution for mitigating the risk at grade crossings that includes new grade crossing safety regulations.

Between 2006 and 2010, collisions involving railway equipment at both public and private crossings resulted in an average of 27 serious injuries and 25 fatalities annually. On average, there was one fatality for every 9 collisions at grade crossings,¹ and one serious injury² for every 7 collisions. In addition, trains are derailed in one out of every 40 crossing collisions, often resulting in significant property damage and transportation system delays. Although the risk of a grade crossing collision has fallen over the past 25 years, the number of fatalities at grade crossings has increased since 2009.

Thousands of road authorities and railway companies are responsible for the safety of railway grade crossings, creating a complex, multi-jurisdictional challenge to maintaining grade crossing safety. Public grade crossings involve approximately 1 550 different municipal, provincial, territorial and federal authorities as well as aboriginal bands. Private crossings involve thousands of private authorities with many different types of roads, including residential, agricultural, industrial, commercial and recreational paths and trails.

The knowledge and collaboration of each party — the road authority and the railway company — are needed to establish adequate safety at a grade crossing. Road authorities and railway companies should collaborate in sharing safety information, such as layouts of the tracks and roadway, traffic volume, speed of trains, volume of trains, existing warning systems, and available sightlines, so that each party may be able to meet the required safety standards.

A number of possible changes can affect safety at a grade crossing including

- road and rail traffic volumes;
- land use; and
- railway and road design speeds.

Les autres lignes directrices et normes volontaires pour assurer la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale comprennent :

- *Les Exigences minimales relatives aux lignes de visibilité à tous les passages à niveau non munis de dispositifs d'avertissement automatique* (G4-A);
- *La Méthode et conditions d'abolition du sifflet aux passages à niveau publics* (Ligne directrice n° 1);
- *Les Normes techniques et exigences concernant l'inspection, les essais et l'entretien des passages à niveau rail-route* (projet de RTD-10).

Le risque d'accident aux passages à niveau canadiens est une préoccupation importante en matière de sécurité publique pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Depuis août 2010, le BST précise sur sa liste de surveillance des questions de sécurité que le « risque que des trains de voyageurs aient des collisions avec des véhicules demeure trop élevé dans les couloirs ferroviaires achalandés ». Le BST a recommandé que le gouvernement du Canada élabore une solution exhaustive pour atténuer le risque aux passages à niveau, laquelle comprend un nouveau règlement sur la sécurité des passages à niveau.

Entre 2006 et 2010, les collisions impliquant du matériel ferroviaire aux passages à niveau publics et aux passages à niveau privés ont causé en moyenne 27 blessures graves et 25 décès par année, ce qui représente un décès pour chaque tranche de 9 collisions survenues aux passages à niveau¹ et un blessé grave² pour chaque tranche de 7 collisions. En outre, une collision sur 40 survenant aux passages à niveau entraîne un déraillement, ce qui cause souvent des dommages matériels et des retards dans le réseau de transport. Même si le risque de collision aux passages à niveau a diminué au cours des 25 dernières années, on observe une hausse des décès aux passages à niveau depuis 2009.

Des milliers d'autorités responsables du service de voirie et de compagnies de chemin de fer sont responsables de la sécurité des passages à niveau, ce qui pose un problème plurigouvernemental complexe pour assurer la sécurité aux passages à niveau. Les passages à niveau publics concernent environ 1 550 administrations municipales, provinciales, territoriales, fédérales et autochtones différentes. Les passages à niveau privés concernent des milliers d'autorités privées qui possèdent bon nombre de chemins différents, dont des sentiers et des pistes résidentiels, agricoles, industriels, commerciaux et récréatifs.

Les connaissances et la collaboration de chaque partie — l'autorité responsable du service de voirie et la compagnie de chemin de fer — sont nécessaires pour établir la sécurité adéquate à un passage à niveau. Les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer devraient collaborer pour échanger les renseignements liés à la sécurité, notamment les tracés des voies et des routes, le volume du trafic, la vitesse des trains, le volume des trains, les systèmes d'avertissement existants et les lignes de visibilité disponibles, afin que chacune d'elles puisse respecter les normes de sécurité exigées.

Un certain nombre de changements potentiels peuvent influencer la sécurité au passage à niveau, notamment :

- les volumes du trafic routier et ferroviaire;
- l'utilisation des terres;
- la vitesse de référence pratiquée sur les routes et les lignes de chemin de fer.

¹ Comparé à d'autres types de collisions de trafic, les collisions aux passages à niveau ont causé 10 fois plus de décès.

² Blessure grave : Blessure susceptible d'exiger une hospitalisation. Les données sur les blessures graves fournies par le BST sont disponibles à partir de 1993 jusqu'à aujourd'hui.

¹ Par rapport aux autres types de collisions de circulation, les collisions aux passages à niveau ont causé 10 fois plus de décès.

² Blessure grave : Blessure susceptible d'exiger une hospitalisation. Les données sur les blessures graves fournies par le BST sont disponibles à partir de 1993 jusqu'à aujourd'hui.

However, the roles and responsibilities of railway companies and road authorities for monitoring conditions at existing grade crossings can be unclear. Railway companies and road authorities have difficulty applying the current requirements, guidelines and manuals of recommended practice, because these documents lack clarity on their individual responsibilities.

Multiple RSA reviews acknowledged that the multi-jurisdictional nature of grade crossings is at the root of their safety deficiencies. RSA reviews also identified blocked grade crossings as a serious safety concern.

In addition to the above, the broad requirements and definitions under the RSA do not ensure consistency in the design and maintenance of grade crossings or consistency with other governing authorities as it pertains to

- *Canadian Rail Operating Rules*;
- provincial highway traffic acts;
- the operating characteristics of vehicles and trains; and
- driver training and education programs.

Issues

Although there is a long history of grade crossing safety legislation and regulation, significant gaps remain. Existing guidelines and rules have a limited scope regarding the safety measures, operations and best engineering practices required in specific circumstances at grade crossings. Over 10 years ago, Transport Canada and stakeholders drafted standards (RTD-10), which are best engineering practices for the oversight of safety at grade crossings. However, road authorities and railway companies adhere to these standards on a voluntary basis. In summer 2011, Transport Canada conducted a sampling exercise to measure compliance with the RTD-10. Transport Canada railway safety inspectors found that compliance rates at public crossings across all five regions were only 30% to 50%.

Currently the RSA, voluntary standards and existing regulations do not adequately address grade crossing safety management issues. This makes it challenging for road authorities, private authorities and railway companies to apply them, and difficult for railway safety authorities to enforce them. The current regulatory gaps put the safety of Canadians at risk.

Objectives

The primary objective of the regulatory proposal is to increase safety at Canada's federally regulated grade crossings and to reduce death, injury, property damage and environmental impacts. To achieve this, the proposed *Grade Crossings Regulations* would ensure that railway companies, road authorities and private authorities oversee and manage the safety of their crossings in accordance with sound engineering principles, and in a manner similar to other road and railway infrastructure. Implementation of the proposed Regulations is expected to

- reduce the creation of new safety deficiencies at grade crossings; and
- ensure that all existing grade crossings consistently meet required safety standards.

Cependant, les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie pour surveiller les conditions aux passages à niveau actuels peuvent manquer de précision. Les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie ont du mal à appliquer les exigences, les lignes directrices et les manuels de pratiques recommandées en vigueur, parce qu'ils ne sont pas clairs en ce qui concerne leurs responsabilités individuelles.

Plusieurs examens de la LSF ont révélé que la nature plurigouvernementale des passages à niveau est à l'origine de leurs lacunes en matière de sécurité. Ces examens ont également permis de déceler que les passages à niveau obstrués constituaient un risque élevé pour la sécurité.

Qui plus est, les exigences et les définitions générales en vertu de la LSF ne permettent pas d'assurer l'uniformité de conception ou d'entretien des passages à niveau, ni l'uniformité avec d'autres textes réglementaires, notamment :

- le *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*;
- les lois provinciales sur la circulation routière;
- les caractéristiques d'exploitation des véhicules et des trains;
- les programmes de formation et d'éducation des conducteurs.

Enjeux

Bien que les lois et les règlements régissant la sécurité aux passages à niveau datent d'il y a longtemps, de nombreuses lacunes persistent. Les lignes directrices et les règles actuelles ont une portée limitée en ce qui concerne les mesures de sécurité, l'exploitation et les pratiques exemplaires techniques exigées dans certaines circonstances aux passages à niveau. Il y a plus de 10 ans, Transports Canada et les intervenants ont rédigé des normes (RTD-10), qui sont des pratiques exemplaires techniques pour la surveillance de la sécurité aux passages à niveau. Cependant, les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer respectent ces normes sur une base volontaire. À l'été 2011, Transports Canada a effectué un exercice d'échantillonnage pour mesurer la conformité avec les normes RTD-10. Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire du Ministère ont observé que les taux de conformité aux passages à niveau publics dans l'ensemble des cinq régions variaient entre 30 % et 50 % seulement.

Actuellement, la LSF, les normes volontaires et les règlements en vigueur ne traitent pas adéquatement les enjeux de gestion de la sécurité aux passages à niveau, ce qui ne facilite pas leur application par les autorités responsables du service de voirie, les autorités privées et les compagnies de chemin de fer, ni la tâche des autorités de la sécurité ferroviaire visant à les faire respecter. Les lacunes réglementaires actuelles compromettent la sécurité des Canadiens.

Objectifs

Le principal objectif du projet de règlement est d'accroître la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale du Canada et de réduire le nombre de décès, de blessés, de dommages matériels et de répercussions environnementales. Pour y parvenir, le projet de *Règlement sur les passages à niveau* permettrait de garantir que les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les autorités privées surveillent et gèrent la sécurité de leurs passages à niveau, en respectant des principes d'ingénierie bien établis, comme il en est le cas pour les autres infrastructures routières et ferroviaires. La mise en œuvre du projet de règlement devrait :

- réduire l'apparition de nouvelles lacunes en matière de sécurité aux passages à niveau;
- veiller à ce que les normes de sécurité exigées soient respectées de façon uniforme pour l'ensemble des passages à niveau existants.

Description

Under the authority of the RSA, the proposed *Grade Crossings Regulations* would reduce the frequency and severity of accidents at federally regulated grade crossings. This would save lives and prevent injuries and derailments, and would further Transport Canada's mission to serve the public interest through promotion of a safe and secure transportation system in Canada. In particular, the proposed Regulations would improve safety by

- providing comprehensive safety standards;
- establishing enforceable safety standards for grade crossings;
- clarifying the roles and responsibilities of railway companies and road authorities; and
- ensuring the sharing of key safety information between railway companies and road authorities.

The proposed Regulations would also encompass the *Railway-Highway Crossing at Grade Regulations* and the *Highway Crossings Protective Devices Regulations*, thereby eliminating the remaining gaps identified in numerous RSA reviews.

The following are the key aspects of the proposed *Grade Crossings Regulations*.

1. **Grade Crossings Standards** — The Grade Crossings Standards (GCS) are incorporated by reference in the proposed Regulations. The GCS would impose clear standards that meet the safety goals of the RSA and are enforceable, thus improving consistency and safety at grade crossings. Railway companies and road authorities would be required to comply with full safety standards under the GCS, when constructing a new grade crossing. When there is a change at a grade crossing, railway companies and road authorities would be required to comply with safety standards specified by the GCS pertaining to that change. Required standards for existing public and private grade crossings, which include crossing surface, signs and warning systems, are specified in the proposed Regulations and the GCS. A period of five years would be provided after the proposed Regulations come into force to allow for these required standards to be phased in for existing grade crossings.
2. **Roles and responsibilities** — The proposed Regulations would provide detailed clarification of the roles and responsibilities of railway companies, road authorities and private authorities, including the responsibilities for each party (as applicable) regarding
 - the sharing of information;
 - the design, construction, and maintenance of crossing surface;
 - the sightlines along the railway right-of-way, over land adjoining a line of railway or other land in the vicinity of a grade crossing, and from the road approaches over private property up to the railway right-of-way limits;
 - the design, construction and maintenance of Railway Crossing signs, Stop signs, Emergency Notification signs, Number of Tracks signs and traffic control devices; and
 - the installation, inspection, testing and maintenance of grade crossing warning systems.

Description

Sous le régime de la LSF, le projet de *Règlement sur les passages à niveau* permettrait de réduire la fréquence et la gravité des accidents aux passages à niveau de compétence fédérale, permettant ainsi de sauver des vies et d'éviter les blessures graves et les déraillements, ce qui renforcerait la mission de Transports Canada consistant à servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport sûr et sécuritaire au Canada. En particulier, ce projet de règlement permettrait de renforcer la sécurité :

- en fournissant des normes de sécurité exhaustives;
- en établissant des normes de sécurité qui ont une force exécutoire afin de veiller à la sécurité des passages à niveau;
- en clarifiant les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie;
- en veillant au partage des renseignements clés en matière de sécurité entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie.

Le projet de règlement permettrait également d'englober le *Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique* et le *Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau*, éliminant ainsi les lacunes restantes qui ont été décelées dans de nombreux examens de la LSF.

Les aspects principaux du projet de *Règlement sur les passages à niveau* figurent ci-après.

1. **Normes sur les passages à niveau** — Les Normes sur les passages à niveau (NPN) sont incorporées par renvoi au projet de règlement. Les NPN imposeraient des normes claires qui répondent aux objectifs de sécurité de la LSF et sont exécutoires, ce qui permettrait d'accroître l'uniformité et la sécurité aux passages à niveau. Les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie seraient tenues de respecter l'ensemble des normes de sécurité prévues dans les NPN, lorsqu'elles construisent un nouveau passage à niveau. En cas de changement à un passage à niveau, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie seraient tenues de respecter les normes de sécurité précisées dans les NPN concernant ce changement. Les normes exigées pour les passages à niveau publics et privés existants, qui incluent la surface de croisement, des panneaux et des systèmes d'avertissement, sont précisées dans le projet de règlement et les NPN. Une période de cinq ans serait accordée après l'entrée en vigueur du projet de règlement afin de permettre une mise en œuvre progressive des normes exigées pour les passages à niveau existants.
2. **Rôles et responsabilités** — Le projet de règlement clarifierait les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer, des autorités responsables du service de voirie et des autorités privées, y compris les responsabilités de chacune des parties (selon le cas) qui sont associées à ce qui suit :
 - le partage des renseignements;
 - la conception, la construction et l'entretien de la surface de croisement;
 - les lignes de visibilité le long de l'emprise de chemin de fer, sur le terrain contigu à une ligne de chemin de fer ou sur un autre terrain situé à proximité d'un passage à niveau et à partir des abords routiers sur les propriétés privées jusqu'aux limites de l'emprise de chemin de fer;
 - la conception, la construction et l'entretien des panneaux Passage à niveau, des panneaux Stop, des panneaux Avis d'urgence, des panneaux Nombre de voies ferrées et des dispositifs de contrôle de la circulation;

3. Sharing of safety information — Railway companies and road authorities would be required to share information with each other for public grade crossings within five years of the coming into force of the proposed Regulations. The proposed Regulations specify the critical information that must be shared between both authorities to ensure safety at their grade crossing, e.g. information on the interconnection between traffic signals and warning systems. In addition, railway companies and road authorities would be required to share crossing information when a new grade crossing is constructed or when there is an alteration or operational change at an existing crossing. Railway companies would be required to keep the most recent information shared. Finally, the sharing of information would foster a collaborative environment between railway companies and road authorities responsible for safety at the grade crossing.
4. Sightlines — Under the proposed Regulations, road authorities, private authorities and railway companies would be required to maintain sightlines at the grade crossing. The proposed Regulations set out standards for sightlines and their maintenance. Sightlines would be preserved by prohibiting the construction of buildings or structures, or the placement of objects, that obstruct the sightlines. Persons who grow trees and brush would also be required to remove them if they obstruct sightlines. In addition, railway companies would be required not to allow any unattended railway equipment to obstruct sightlines.
5. Maintenance, inspection, and testing — The proposed Regulations establish that a design plan with respect to the warning system must be kept at the grade crossing. Furthermore, a warning system or traffic control device must be maintained, inspected and tested in accordance with the GCS. Railway companies would also be required to keep records of inspections, testing, and maintenance, and a record of a warning system malfunction or failure for a minimum of two years.
6. Prohibition of obstruction of public crossings — Under the proposed Regulations, where a city, town, municipality or other organized district passes a resolution that the obstruction of a particular type of public crossing creates a safety concern, the railway company and road authority would be required to collaborate to resolve the safety concern.

In addition, employees of a railway company would be required to use all necessary measures to clear a crossing immediately when an emergency vehicle requires passage. Road authorities would be required to ensure that vehicles do not stop on the crossing surface, such as queuing.

7. Temporary protection measures — The proposed Regulations establish safety requirements for periods when the road authority or railway company is undertaking an activity at a railway line or road crossing surface that constitutes a risk to the safety of railway operations.

- l'installation, l'inspection, l'essai et l'entretien des systèmes d'avertissement de passage à niveau.

3. Partage des renseignements sur la sécurité — Les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie devraient s'échanger des renseignements entre elles sur les passages à niveau publics dans les cinq années suivant l'entrée en vigueur du projet de règlement. Ce dernier précise les renseignements essentiels que les deux autorités doivent partager entre elles pour veiller à la sécurité de leur passage à niveau, comme l'information sur l'interconnexion entre les feux de circulation et les systèmes d'avertissement. En outre, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie devraient s'échanger des renseignements sur les passages à niveau lorsqu'un nouveau passage à niveau est construit ou qu'un passage à niveau existant fait l'objet d'une modification ou d'un changement opérationnel. Les compagnies de chemin de fer devraient conserver les plus récents renseignements qui ont été échangés. Ce partage de renseignements favorisera la collaboration entre les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer responsables de la sécurité au passage à niveau.
4. Lignes de visibilité — En vertu du projet de règlement, les autorités responsables du service de voirie, les autorités privées et les compagnies de chemin de fer seraient tenues de maintenir des lignes de visibilité dégagées au passage à niveau. Le projet de règlement prévoit des normes pour les lignes de visibilité et leur entretien. On préserverait les lignes de visibilité en interdisant la construction de bâtiments ou de structures, ou le placement des objets qui pourraient les obstruer. Les personnes qui font pousser des arbres et des broussailles devraient les enlever si ces arbres et ces broussailles obstruent les lignes de visibilité. En outre, les compagnies de chemin de fer ne pourraient pas laisser de matériel ferroviaire sans surveillance aux endroits où les lignes de visibilité pourraient être obstruées.
5. Entretien, inspection et essai — Le projet de règlement prévoit qu'un plan de conception pour le système d'avertissement doit être conservé au passage à niveau. En outre, un entretien, une inspection et un essai doivent être réalisés conformément aux NPN pour tout système d'avertissement ou tout dispositif de contrôle de la circulation. Les compagnies de chemin de fer devraient également tenir des registres des inspections, des essais, de l'entretien et du mauvais fonctionnement ou de la défaillance d'un système d'avertissement pendant un minimum de deux ans.
6. Interdiction d'obstruer les passages à niveau publics — En vertu du projet de règlement, lorsqu'une ville, une municipalité ou une autre circonscription administrative adopte une résolution, selon laquelle l'obstruction d'un type de passage à niveau public particulier soulève une question de sécurité, la compagnie de chemin de fer et l'autorité responsable du service de voirie devraient collaborer pour remédier à la question de sécurité.

De plus, les employés d'une compagnie de chemin de fer devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour libérer immédiatement le passage à niveau lorsqu'un véhicule d'urgence devrait le franchir. Les autorités responsables du service de voirie devraient s'assurer que les véhicules ne s'immobilisent pas sur la surface de croisement, comme dans le cas des files d'attente.
7. Mesures de protection temporaires — Le projet de règlement prévoit des exigences en matière de sécurité pour les périodes où l'autorité responsable du service de voirie ou la compagnie de chemin de fer entreprend une activité à une ligne de chemin de fer ou à une surface de croisement qui risque de compromettre la sécurité ferroviaire.

8. **Train whistling** — The proposed Regulations would prescribe the requirements applicable to the type of area where the cessation of train whistling could be prohibited and would be based on the safety attributes of the grade crossing.

The proposed Regulations would also repeal the *Railway-Highway Crossing at Grade Regulations* and the *Highway Crossings Protective Devices Regulations*. The proposed Regulations and the GCS would encompass the requirements of these regulations.

Regulatory and non-regulatory options considered

Transport Canada evaluated a number of regulatory and non-regulatory options to improve safety at federally regulated grade crossings leading up to the present regulatory proposal.

1. Status quo

The status quo was rejected because the current legislative environment does not provide sufficient safety for Canadians at federally regulated grade crossings. Based on an assessment of the risks, fatalities, injuries, and property damage would continue to remain serious safety issues for Canadians. The lack of clearly defined roles, responsibilities and safety standards leads to confusion, inconsistency, and ultimately results in unsafe grade crossings.

Section 11 of the RSA requires the application of sound engineering principles to crossing design, construction, alteration and evaluation of grade crossings but does not address the responsibilities and accountabilities for railway companies and road authorities for the safety oversight of existing crossings. The current *Railway Safety Management System Regulations*, which require risk identification and management, only apply to railway companies.

The existing *Railway-Highway Crossing at Grade Regulations* do not apply to private road crossings, and stipulate insufficient requirements for public crossings. The *Highway Crossings Protective Devices Regulations* prescribe technical standards for grade crossing warning systems where installed, but do not prescribe where such systems should be installed. The current voluntary standards, RTD-10, are not part of any regulatory requirement, therefore implementation has been insufficient.

The present approach to safety management of existing grade crossings is reactive and relies heavily on railway safety inspectors identifying deficiencies and safety issues for each crossing and recommending the appropriate safety measures. It is impossible for railway safety inspectors to develop and maintain an ongoing awareness of changing conditions at approximately 23 000 federally regulated public and private grade crossings across Canada.

Railway companies are responsible for the safety of their rail line infrastructure, railway equipment and operations. This includes ongoing inspection, testing and maintenance programs in accordance with regulatory requirements, as well as any particular operating and environmental conditions.

Transport Canada's oversight role includes monitoring railway companies for compliance with the RSA, its rules and regulations through audits and inspections.

8. **Usage du sifflet du train** — Le projet de règlement permettrait de prescrire les exigences applicables au territoire où l'utilisation du sifflet pourrait être interdite et serait fondée sur les caractéristiques de sécurité des passages à niveau.

Le projet de règlement abrogera également le *Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique* et le *Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau*. Le projet de règlement et les NPN engloberont les exigences de ces règlements.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Transports Canada a évalué un certain nombre d'options réglementaires et non réglementaires visant à accroître la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale, lesquelles ont mené à la présente proposition réglementaire.

1. Statu quo

Le statu quo a été rejeté parce que l'environnement législatif actuel n'assure pas un degré adéquat de sécurité pour les Canadiens aux passages à niveau de compétence fédérale. Selon une évaluation des risques, les décès, les blessures et les dommages matériels continueraient d'être des enjeux de sécurité sérieux pour les Canadiens. L'absence de rôles, de responsabilités et de normes de sécurité clairement définies mène à une certaine confusion et incohérence, ce qui fait que les passages à niveau pourraient devenir dangereux.

L'article 11 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) exige l'application de principes d'ingénierie bien étayés en ce qui a trait à la conception, la construction, la modification et l'évaluation des passages à niveau, mais cet article ne touche pas les responsabilités et les obligations de rendre compte des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie en matière de surveillance de la sécurité des passages à niveau existants. L'actuel *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, qui oblige à déterminer et à gérer les risques, ne s'applique qu'aux compagnies de chemin de fer.

Le *Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique* actuel ne s'applique pas aux passages à niveau privés, et les exigences stipulées sont insuffisantes pour les passages à niveau publics. Le *Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau* prescrit des normes techniques pour les systèmes d'avertissement de passage à niveau, là où ils ont été installés, mais ne prescrit pas l'endroit où ces systèmes doivent être installés. Les normes volontaires actuelles, RTD-10, ne font pas partie d'une exigence réglementaire, donc la mise en œuvre a été insuffisante.

L'approche actuelle en matière de gestion de la sécurité des passages à niveau existants est réactive et dépend largement de l'identification, par les inspecteurs de la sécurité ferroviaire, des lacunes et des enjeux de sécurité pour chaque passage à niveau ainsi que de la recommandation de mesures de sécurité appropriées. Il est impossible pour les inspecteurs de la sécurité ferroviaire d'avoir connaissance et d'assurer un suivi continu des conditions changeantes aux quelque 23 000 passages à niveau publics et privés de compétence fédérale dans tout le Canada.

Les compagnies de chemin de fer sont responsables de la sécurité de leurs infrastructures, de leur équipement et de leur exploitation ferroviaire. Cela comprend l'exécution continue de programmes d'inspection, d'essai et d'entretien conformément aux exigences réglementaires, de même que certaines conditions environnementales et opérationnelles particulières.

Le rôle de Transports Canada comprend la surveillance des compagnies de chemin de fer pour s'assurer qu'elles respectent la LSF, ses règles et ses règlements, au moyen de vérifications et d'inspections.

The Department uses a risk-based approach to planning its oversight activities, which includes conducting audits and inspections that are planned annually, reviewed regularly, and revised as required using evidence-based risk indicators.

It is designed to address the greatest risks rather than simply the number of regulatory interventions and actions.

It examines evidence-based risk indicators to determine and plan the appropriate level of monitoring and inspections. Common risk indicators include accident investigations, safety records, results of previous inspections and safety studies.

2. Alternative options

(a) Transport Canada considered a collection of recommended practices (“shoulds” instead of “shalls”) in the form of a “manual of best practices” as an alternative to including safety standards in the proposed Regulations. However, this approach does not sufficiently ensure crossing safety for several reasons:

- Voluntary sightline (G4A) guidelines have been in existence for over 30 years, promoted widely and repeatedly with various road authorities and railway companies. However, restricted sightlines continue to be a constant and widespread risk to public safety at grade crossings.
- The RTD-10 was drafted in 1995 as a best practice, but implementation of the standards has been slow and sporadic.
- Various parties involved at a particular grade crossing do not always have the background upon which to make judgments on whether or not to follow “recommended” best practices. In general, these best practices are based on national oversight of grade crossings, as well as expert research, accident investigations, and widespread consultation between experts.
- Disagreements between a road authority and a railway company about the cause of an unsafe condition and responsibility for correcting it may result in a delay in the implementation of a solution or no action at all. Inconsistency in the application of grade crossing standards would continue.

In conclusion, experience has shown that voluntary standards usually result in low levels of compliance, or disputes over responsibility.

(b) Another approach considered was for the railway industry to develop crossing construction standards to manage safety risks at grade crossings, which they would submit to the Minister of Transport under section 7 of the RSA. These would be accompanied by crossing maintenance regulations, developed under section 18 of the RSA. This alternative was not considered to be viable for several reasons:

- Grade crossings are facilities of road authorities and railway companies, and standards developed by the railway industry may not account for the interests of the road authorities.
- Many of the standards are orientated towards the construction of road approaches and controlling the behaviour of

Le Ministère utilise une approche fondée sur le risque pour planifier ses activités de surveillance, ce qui comprend des vérifications et des inspections prévues chaque année, examinées régulièrement, et modifiées au besoin à l'aide d'indicateurs de risque fondés sur des données probantes.

Cette approche a été conçue pour écarter les risques les plus élevés plutôt que de simplement tenir compte des interventions et des mesures réglementaires.

Elle examine les indicateurs de risque fondés sur des données probantes pour déterminer et prévoir le niveau approprié de surveillance et d'inspection. Parmi les indicateurs de risque communs, on compte les enquêtes sur les accidents, les registres de sécurité, les résultats des inspections antérieures et les études sur la sécurité.

2. Autres options

a) Transports Canada a considéré répertorier un certain nombre de pratiques recommandées (utilisation du terme « devrait » au lieu du terme « doit ») sous forme de « manuel des pratiques exemplaires » au lieu d'inclure les normes de sécurité dans le projet de règlement. Cependant, cette approche ne garantit pas un degré suffisant de sécurité aux passages à niveau pour plusieurs raisons :

- La directive volontaire sur les lignes de visibilité (G4A) existe depuis plus de 30 ans et a été promue largement et répétitivement auprès de diverses autorités responsables du service de voirie et de compagnies de chemin de fer. Pourtant, les lignes de visibilité obstruées continuent de poser un risque répandu pour la sécurité publique aux passages à niveau.
- Les normes RTD-10 ont été rédigées en 1995 en guise de pratique exemplaire, mais l'application des normes s'est avérée lente et sporadique.
- Diverses parties concernées à un passage à niveau donné n'ont pas toujours le contexte nécessaire pour décider de suivre ou non une pratique exemplaire « recommandée ». En général, ces pratiques exemplaires sont fondées sur la surveillance nationale des passages à niveau ainsi que sur les recherches d'experts, les enquêtes d'accidents, et la consultation répandue entre experts.
- Des différends entre une autorité responsable du service de voirie et une compagnie de chemin de fer concernant la cause d'une condition dangereuse et la responsabilité pour régler la condition pourraient entraîner un retard dans la mise en œuvre d'une solution ou la prise d'aucune mesure. L'application hétéroclite des normes sur les passages à niveau persisterait donc.

En conclusion, l'expérience a montré que les normes volontaires entraînent habituellement de faibles niveaux de conformité ou des disputes sur la responsabilité.

b) Une autre approche considérée consiste en l'élaboration par l'industrie ferroviaire de normes de construction de passages à niveau afin de gérer les risques pour la sécurité aux passages à niveau; l'industrie présenterait ensuite ces normes à la ministre des Transports, conformément à l'article 7 de la LSF. Ces normes seraient accompagnées de règlements sur l'entretien des passages à niveau, rédigés en vertu de l'article 18 de la LSF. Cette option n'a pas été jugée viable pour plusieurs raisons :

- Les passages à niveau sont des installations des autorités responsables du service de voirie et des compagnies de chemin de fer, donc des normes élaborées par les compagnies de chemin de fer pourraient ne pas tenir compte des intérêts des autorités responsables du service de voirie.

road users, which are not a railway company's area of expertise.

- Section 7 of the RSA allows individual railway companies to submit standards for approval of the Minister of Transport. Road authorities consisting primarily of provincial governments and municipalities would not be subject to the standards of a railway company.
- Development on private property affecting crossing safety could not be regulated by standards developed by the railway industry nor could such standards establish the responsibilities of road authorities.

(c) Performance-based standards were also considered. Under a performance-based regime, the policies, procedures and practices necessary to achieve the required performance would be the purview of multiple railway companies and road authorities. However, this would be a difficult approach to adopt for grade crossings for the following reasons:

- The number of different organizations, agencies and individuals involved would require negotiation among thousands of individual stakeholders. Furthermore, it may create a lack of consistency between railway companies or road authorities, which is very important for road users.
- There is no generally accepted method to directly measure the risk of an accident at a particular crossing or to create a standard for the risk of an accident for all crossings, given the wide variety of environments. This makes it almost impossible to establish a general performance standard for crossing safety other than the number of collisions and fatalities at a crossing, which cannot proactively measure safety.

(d) Another alternative was to require road authorities and railway companies to upgrade all existing grade crossings to the standards that are to be applied to the construction of new grade crossings. However, municipalities and railway companies indicated that the cost of upgrading all grade crossings to these standards would be prohibitive. At many existing locations, it would be impossible to meet the requirements with respect to proximity to road intersections, crossing angles and maximum road gradients.

3. Proposed Grade Crossings Regulations (recommended option)

After consultations and following evaluations of the options available, Transport Canada concluded that the proposed Regulations are the most viable method for improving crossing safety. These proposed Regulations would establish engineering standards and clarify the roles and responsibilities for road authorities and railway companies regarding grade crossings.

The proposed approach has the following advantages over the other options outlined above:

- None of the other options would clarify the roles and responsibilities of railway companies and road authorities. At present,

- Bon nombre de normes visent la construction d'abord routiers et le contrôle du comportement des usagers des routes, qui ne relèvent pas du domaine de compétence des compagnies de chemin de fer.
- L'article 7 de la LSF autorise les compagnies de chemin de fer à présenter individuellement des normes à la ministre des Transports aux fins d'approbation. Les autorités responsables du service de voirie, composées principalement de gouvernements provinciaux et de municipalités, ne seraient pas assujetties aux normes d'une compagnie de chemin de fer.
- Les aménagements sur les propriétés privées ayant une incidence sur la sécurité des passages à niveau ne pourraient pas être réglementés au moyen de normes élaborées par l'industrie ferroviaire et de telles normes ne pourraient pas établir les responsabilités des autorités responsables du service de voirie.

c) Des normes fondées sur le rendement ont également été prises en considération. Dans le cadre d'un régime fondé sur le rendement, les politiques, les procédures et les pratiques nécessaires à l'atteinte du rendement requis relèveraient des multiples compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie. Toutefois, l'adoption de l'approche pour les passages à niveau serait difficile pour les raisons suivantes :

- Le nombre d'organisations, d'agences et de personnes différentes concernées exigerait une négociation entre les milliers d'intervenants individuels. De plus, cela pourrait entraîner un manque d'uniformité entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, ce qui est très important pour les usagers des routes.
- Il n'existe pas de méthode généralement reconnue pour mesurer directement le risque d'accident à un passage à niveau donné ni pour créer une norme relative au risque d'accident pour tous les passages à niveau compte tenu de la grande variété d'environnements. Ainsi, il est presque impossible d'établir une norme générale de rendement pour la sécurité des passages à niveau à part le nombre de collisions et de décès à un passage à niveau, ce qui ne peut mesurer la sécurité de manière proactive.

d) Une autre option consiste à obliger les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer à moderniser tous les passages à niveau existants conformément aux normes qui s'appliquent à la construction de nouveaux passages à niveau. Cependant, les municipalités et les compagnies de chemin de fer ont signalé que les coûts pour moderniser tous les passages à niveau conformément à ces normes seraient prohibitifs. À plusieurs passages existants, il serait impossible de respecter les exigences en ce qui a trait à la proximité des carrefours routiers, des angles de croisement et des déclivités maximums.

3. Projet de Règlement sur les passages à niveau (option recommandée)

Après avoir mené des consultations et évalué les options disponibles, Transports Canada a conclu que le projet de règlement est le moyen qui convient le mieux pour améliorer la sécurité des passages à niveau. Le projet de règlement établirait des normes de sécurité et préciserait les rôles et les responsabilités des autorités responsables du service de voirie et des compagnies de chemin de fer en ce qui a trait aux passages à niveau.

L'approche proposée comporte les avantages suivants par rapport aux autres options décrites ci-dessus :

- Aucune des autres options ne permettrait de préciser les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer et des

the safety of grade crossings is diminished because of the lack of clear roles and responsibilities.

- The proposed Regulations would ensure that persons with knowledge of and responsibility for the state of road and railway operations and infrastructure would be fully engaged in crossing safety oversight and management.
- None of the other options are expected to significantly increase the safety of grade crossings while also being cost effective.
- Past experience has demonstrated that road authorities and railway companies have only partially met voluntary standards. Furthermore, a voluntary standard approach would not address the multi-jurisdictional issues that currently create an environment of low implementation.
- Implementing the proposed Regulations is a proactive approach to raising the safety of grade-crossings, and would resolve safety issues before collisions happen.
- Unlike the other options, the proposed Regulations favour increased communication and planning between road and railway officials, which would lead to improved understanding and collaboration, and an optimization of the flow of road and railway traffic at grade crossings.

Benefits and costs

A detailed cost-benefit analysis (CBA) of the proposed Regulations was prepared. The CBA examined the current situation or baseline scenario and compared it to the expected situation with the proposed Regulations in place, over a 20-year time period.

In the baseline scenario, it was assumed that collision rates would continue to decline over the next 20 years as they have over the past, as a result of continued decreases in the number of crossings on federally regulated railway lines, crossing improvements funded by the Grade Crossing Improvement Program, continued voluntary adoption of some GCSs, and continuing efforts to educate the public and increase public awareness of crossing safety.

In order to assess the impact of the provisions of the proposed Regulations, Transport Canada conducted a sampling exercise in the summer of 2011. This exercise provided key information to better assess the costs and benefits of the CBA.

For the proposed Regulations, the CBA modelled the expected reduction in the number of collisions at each grade crossing compared to that of the baseline scenario. To estimate the decrease in collisions, the CBA considered the incremental effect of each additional safety feature that would be part of the standards under the proposed Regulations on the collision rate.

The CBA followed a seven-step process to estimate the effect of new safety features at a grade crossing on the rate of collisions of the whole population of grade crossings:

1. Estimate the expected baseline collision frequency for each type of crossing included in the Transport Canada sampling exercise under existing conditions.
2. Determine the collision modification factor for the improvements to be made to meet the standards.
3. Using the estimate from Step 2, determine the expected collision reduction at the specific crossing.

autorités responsables du service de voirie. À l'heure actuelle, la sécurité des passages à niveau est insuffisante, car les rôles et les responsabilités ne sont pas clairement définis.

- Le projet de règlement garantirait que les personnes qui ont des connaissances à l'égard de l'état de l'exploitation et de l'infrastructure routière et ferroviaire, et qui en ont la responsabilité, participeraient pleinement à la surveillance et à la gestion de la sécurité des passages à niveau.
- Aucune des autres options ne permettrait d'accroître de façon importante la sécurité des passages à niveau, tout en étant rentable.
- L'expérience a démontré que les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer ne respectent qu'en partie les normes volontaires. De plus, une approche fondée sur des normes volontaires ne réglerait pas les enjeux touchant plusieurs administrations, qui ont pour effet actuellement de créer un environnement de faible mise en œuvre.
- La mise en œuvre du projet de règlement est une approche proactive pour accroître la sécurité des passages à niveau et permettrait de régler les enjeux de sécurité avant que des collisions ne se produisent.
- Contrairement aux autres options, le projet de règlement privilégie la communication et la planification accrues entre les autorités responsables de la voirie et les compagnies de chemin de fer, ce qui entraînerait une meilleure compréhension et une plus grande collaboration, de même que l'optimisation de l'écoulement du trafic routier et ferroviaire aux passages à niveau.

Avantages et coûts

Une analyse coûts-avantages (ACA) détaillée du projet de règlement a été effectuée. Pour l'ACA, on a examiné la situation actuelle (scénario de base) et on l'a comparée à la situation attendue, sur une période de 20 ans, si le projet de règlement était mis en œuvre.

Selon le scénario de base, on a supposé que les taux de collision continueraient de décroître au cours des 20 prochaines années, comme cela a été le cas par le passé, en raison de la diminution constante du nombre de passages à niveau sur des lignes de chemin de fer de compétence fédérale, des améliorations apportées aux passages à niveau financées dans le cadre du Programme d'amélioration des passages à niveau, de l'adoption volontaire continue de certaines NPN et des efforts permanents pour éduquer le public et accroître la sensibilisation à l'égard de la sécurité des passages à niveau.

Dans le but d'évaluer l'incidence des dispositions du projet de règlement, Transports Canada a réalisé un exercice d'échantillonnage au cours de l'été 2011. Cet exercice a fourni des renseignements clés permettant de mieux évaluer les coûts et les avantages pour l'ACA.

Pour le projet de règlement, l'ACA a comparé la réduction attendue du nombre de collisions à chaque passage à niveau par rapport au scénario de base. Pour estimer la diminution du nombre de collisions, l'ACA a considéré l'effet cumulatif de chaque mesure de sécurité additionnelle qui ferait partie des normes en vertu du projet de règlement sur le taux de collision.

L'ACA comprenait sept étapes pour évaluer l'incidence des nouvelles mesures de sécurité à un passage à niveau sur le taux de collisions de l'ensemble des passages à niveau :

1. Estimer la fréquence de base attendue des collisions pour chaque type de passage à niveau compris dans l'exercice d'échantillonnage de Transports Canada selon les conditions existantes.
2. Déterminer le facteur de modification des collisions pour les améliorations à apporter afin de respecter les normes.
3. Utiliser l'estimation de l'étape 2 pour déterminer la réduction attendue des collisions à un passage à niveau en particulier.

4. Determine the expected collision reduction due to safety improvements to non-inspected items at the specific crossing.
5. Based on Step 3 and Step 4, determine the total expected collision reduction for the sample population.
6. Determine the expected collision reduction for the total crossing population.
7. Consider the effects of phased-in implementation.

Not all collisions at grade crossings involve railway equipment, thus they are not always captured in TSB statistics. In order to estimate the reduction in the number of collisions not involving railway equipment at federally regulated crossings resulting from the implementation of the standards at non-compliant crossings, data from the TSB and from Transport Canada's National Collision Data Base (NCDB) were compared for the period between 1998 and 2002. Based on this analysis, a ratio of the number of collisions not involving railway equipment to the number of collisions involving railway equipment was derived.

Summary results

The proposed Regulations, as calculated in 2012 for a 20-year horizon, are estimated to generate \$261 million in net present value (NPV) benefit to Canada. Overall, compared to the baseline scenario of maintaining the current regulatory regime, the proposed Regulations are expected to result in 956 fewer collisions, 109 fewer fatalities and 149 fewer serious injuries. Furthermore, the proposed Regulations are expected to prevent 35 derailments, 845 instances of damage to railway equipment, and 4 968 cases of damage to road vehicles.

4. Déterminer la réduction attendue des collisions en raison des améliorations de sécurité apportées à des éléments non inspectés à un passage à niveau en particulier.
5. Selon les résultats des étapes 3 et 4, déterminer la réduction attendue du nombre total de collisions pour l'échantillon.
6. Déterminer la réduction attendue des collisions pour l'ensemble des passages à niveau.
7. Examiner les conséquences d'une mise en œuvre progressive.

Comme ce ne sont pas toutes les collisions aux passages à niveau qui mettent en cause du matériel ferroviaire, elles ne sont pas toujours incluses dans les statistiques du BST. Afin d'être en mesure d'estimer la réduction du nombre de collisions qui ne mettent pas en cause du matériel ferroviaire aux passages à niveau de compétence fédérale découlant de la mise en œuvre de normes aux passages à niveau non conformes, on a comparé les données du BST et de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC) de Transports Canada pour la période allant de 1998 à 2002. Grâce à cette analyse, on a obtenu un rapport entre le nombre de collisions qui ne mettent pas en cause du matériel ferroviaire et le nombre de collisions qui mettent en cause du matériel ferroviaire.

Sommaire des résultats

Selon les calculs effectués en 2012 pour un horizon de 20 ans, on estime que le projet de règlement permettrait de générer un bénéfice de 261 millions de dollars en valeur actualisée nette (VAN) pour le Canada. Dans l'ensemble, par rapport au scénario de base consistant à maintenir le régime de réglementation actuel, le projet de règlement devrait entraîner 956 collisions de moins, et une diminution de 109 décès et de 149 blessés graves. De plus, le projet de règlement devrait permettre de prévenir 35 déraillements, 845 cas de dommages au matériel ferroviaire et 4 968 cas de dommages à des véhicules routiers.

Table 1: Cost-benefit statement

Costs, benefits and distribution			Annual Totals		Total Cumulative Present Value (PV)	Annualized Average
			2012	2013		
A. Quantified impacts (in thousands of CAN\$, 2012 constant dollars)						
Benefits	Prevented fatalities	Grade crossing users	\$4,070	\$42,550	\$332,723	\$33,888
	Prevented injuries	Grade crossing users	\$336	\$3,255	\$26,435	\$2,692
	Prevented derailments	Railway companies	\$100	\$1,909	\$10,997	\$1,120
	Prevented incidents of railway damage	Railway companies	\$21	\$264	\$1,872	\$191
	Prevented incidents of vehicle damage	Grade crossing users	\$172	\$2,180	\$15,435	\$1,571
	Total		\$4,700	\$50,158	\$387,453	\$39,462
Costs	Upgrading existing grade crossings to standards	Railway companies, provinces, municipalities, Aboriginal bands, private authorities	\$26,459	\$5,157	\$126,726	\$13,457
	Total		\$26,459	\$4,924	\$126,726	\$13,457
Net benefits			-\$21,760	\$45,234	\$260,727	\$26,005
B. Quantified impacts in non-\$ (monetized in Section A)						
			Annual Totals		Total	Annualized Average
			2012	2013		
Impact on Canadians and railway companies	Prevented collisions involving railway equipment		6.0	54.1	955.9	47.8
	Prevented collisions not involving railway equipment		13.9	175.8	2,922.8	146.1
	Prevented fatalities		0.5	6.0	108.9	5.4
	Prevented injuries		0.8	8.0	149.3	7.5
	Prevented derailments		0.1	2.5	34.8	1.7
	Prevented incidents of railway damage		4.0	50.9	845.4	42.3
	Prevented incidents of vehicle damage		23.6	298.9	4,968.1	248.4

Table 1: Cost-benefit statement — *Continued*

C. Qualitative impacts	
Positive	<ul style="list-style-type: none"> • Clear roles and responsibilities and improved accountability • National consistency of standards • Improved enforceability of the RSA • Improved knowledge of crossing conditions and improved collaboration between parties • Improved corridor fluidity leading to increased transportation system efficiency • Improved effectiveness of the Grade Crossing Improvement Program
Negative	<ul style="list-style-type: none"> • Cost of new grade separation, reduced train speeds or purchase of right to a crossing • Minor additional costs over current practice associated with planned alterations or operational changes • Railway company costs for operational control circuits to provide consistent approach warning times at a few crossings • Minor railway company costs for relocation of crossing signs • Minor road authority costs at a few crossings for advisory speed tabs • Minor additional costs over current practice for temporary protection measures • Minor additional costs over current practice for out-of-service railway lines

Tableau 1 : Énoncé des coûts et avantages

Coûts, avantages et distribution			Totaux annuels		Valeur actualisée cumulative totale (VA)	Moyenne annualisée
			2012	2013		
A. Incidences chiffrées (en milliers de dollars canadiens, dollars indexés de 2012)						
Avantages	Décès évités	Utilisateurs des passages à niveau	4 070 \$	42 550 \$	332 723 \$	33 888 \$
	Blessures évitées	Utilisateurs des passages à niveau	336 \$	3 255 \$	26 435 \$	2 692 \$
	Déraillements évités	Compagnies de chemin de fer	100 \$	1 909 \$	10 997 \$	1 120 \$
	Dommages aux chemins de fer évités	Compagnies de chemin de fer	21 \$	264 \$	1 872 \$	191 \$
	Dommages aux véhicules évités	Utilisateurs des passages à niveau	172 \$	2 180 \$	15 435 \$	1 571 \$
	Total			4 700 \$	50 158 \$	387 453 \$
Coûts	Amélioration des passages à niveau existants conformément aux normes	Compagnies de chemin de fer, provinces, municipalités, groupes autochtones, autorités privées	26 459 \$	5 157 \$	126 726 \$	13 457 \$
	Total		26 459 \$	4 924 \$	126 726 \$	13 457 \$
Avantages nets			-21 760 \$	45 234 \$	260 727 \$	26 005 \$
B. Incidences chiffrées, non en dollars (monétisées dans la section A)						
			Totaux annuels		Total	Moyenne annualisée
			2012	2013		
Incidences sur les Canadiens et les compagnies de chemin de fer	Collisions évitées impliquant du matériel ferroviaire		6,0	54,1	955,9	47,8
	Collisions évitées n'impliquant pas du matériel ferroviaire		13,9	175,8	2 922,8	146,1
	Décès évités		0,5	6,0	108,9	5,4
	Blessures évitées		0,8	8,0	149,3	7,5
	Déraillements évités		0,1	2,5	34,8	1,7
	Dommages aux chemins de fer évités		4,0	50,9	845,4	42,3
	Dommages aux véhicules évités		23,6	298,9	4 968,1	248,4
C. Incidences qualitatives						
Positives	<ul style="list-style-type: none"> • Rôles et responsabilités clairs et obligation de rendre compte améliorée • Uniformisation des normes à l'échelle nationale • Applicabilité accrue de la LSF • Meilleure connaissance des conditions des passages à niveau et collaboration accrue entre les parties • Amélioration de la fluidité des corridors menant à une augmentation de l'efficacité du réseau de transport • Efficacité accrue du Programme d'amélioration des passages à niveau 					
Négatives	<ul style="list-style-type: none"> • Coût du nouveau saut-de-mouton, vitesse des trains réduite ou achat du droit à un passage à niveau • Coûts additionnels mineurs dépassant la pratique actuelle liée aux modifications prévues ou aux changements opérationnels • Coûts pour les compagnies de chemin de fer, à certains passages à niveau, relativement à l'uniformisation du temps d'approche des circuits de commande • Coûts mineurs pour les compagnies de chemin de fer relativement au déplacement des panneaux indicateurs de passage à niveau • Coûts mineurs pour les autorités responsables du service de voirie à certains passages à niveau relativement à des panneaux de réduction de vitesse • Coûts additionnels mineurs dépassant la pratique actuelle liée aux mesures de protection temporaires • Coûts additionnels mineurs dépassant la pratique actuelle liée aux lignes de chemin de fer hors service 					

The costs of the proposed Regulations would be borne by railway companies as well as road authorities (provinces, municipalities and Aboriginal bands) and private authorities. It was assumed that costs at urban public crossings (approximately 36% of public crossings) would be borne by municipalities and that costs at rural public crossings (approximately 64% of public crossings) would be borne by provincial governments or Aboriginal bands.

There are 95 federally regulated grade crossings where the road authority is an Aboriginal band. Of these, 84 are public crossings. Costs at rural public crossings were separated between provincial governments and Aboriginal bands using these data.

Table 2: Present value of costs by stakeholder (\$ thousands)

	Railway Companies	Provinces	Municipalities	Aboriginal Bands	Private Authorities	All Stakeholders
Present value cost (\$000)	\$99,306	\$17,159	\$10,088	\$170	\$3	\$126,726
% of total	78.4%	13.5%	8%	0.1%	0%	100%

Tableau 2 : Valeur actualisée des coûts par intervenant (en milliers de dollars)

	Compagnies de chemin de fer	Provinces	Municipalités	Groupes autochtones	Autorités privées	Tous les intervenants
Coût à valeur actualisée (en milliers de dollars)	99 306 \$	17 159 \$	10 088 \$	170 \$	3 \$	126 726 \$
% du total	78,4 %	13,5 %	8 %	0,1 %	0 %	100 %

Over 78% of the overall costs of the proposed Regulations would be borne by railway companies. Some of these costs would be offset by the value of benefits associated with fewer collisions, resulting in reduced property damage and lower derailment costs. The present value of these benefits over the 20-year time horizon is expected to be \$12.9 million.

A sensitivity analysis was conducted to test the robustness of the CBA results based on variations in some key parameters. Twenty-seven scenarios were tested in the sensitivity analysis, based on various combinations of collision reduction, discount rate and implementation cost. Overall, the sensitivity analysis demonstrated that the proposed Regulations are likely to result in a significant positive net present value, even with deviations from the expected levels of key parameters.

The full cost-benefit analysis is available upon request.

“One-for-One” Rule

The normal application of the “One-for-One” Rule would not apply because the proposed Regulations are critical to protecting the public safety of Canadians. Therefore, the proposal would be carved out from the application of the Rule.

Transport Canada estimated that the administrative burden associated with the proposed Regulations would have an annualized value of \$149,900, which would be distributed as follows:

CN	46.6%	\$69,853
CP	47.7%	\$71,502
VIA Rail	0.72%	\$1,079
Other	4.98%	\$7,465

Les coûts du projet de règlement seraient assumés par les compagnies de chemin de fer ainsi que les autorités responsables du service de voirie (provinces, municipalités et groupes autochtones) et les autorités privées. On a supposé que les municipalités assumeraient les coûts aux passages à niveau en milieu urbain (environ 36 % des passages à niveau publics) et que les gouvernements provinciaux et les groupes autochtones assumeraient les coûts aux passages à niveau publics en milieu rural (environ 64 % des passages à niveau publics).

Il existe 95 passages à niveau de compétence fédérale où un groupe autochtone constitue l'autorité responsable du service de voirie. De ce nombre, 84 sont des passages à niveau publics. Les coûts aux passages à niveau publics en milieu rural ont été séparés entre les gouvernements provinciaux et les groupes autochtones en utilisant ces données.

Plus de 78 % de l'ensemble des coûts du projet de règlement seraient assumés par les compagnies de chemin de fer. Certains de ces coûts seraient compensés par la valeur des avantages liés à la réduction du nombre de collisions se traduisant par une réduction des dommages matériels et des coûts associés aux déraillements. La valeur actualisée de ces avantages sur un horizon de 20 ans devrait s'élever à 12,9 millions de dollars.

Nous avons réalisé une analyse de sensibilité pour vérifier la pertinence des résultats de l'ACA en fonction des écarts dans certains paramètres clés. On a mis à l'essai 27 scénarios dans le cadre de l'analyse de sensibilité, selon diverses combinaisons de réduction du nombre de collisions, de taux d'actualisation et de coûts de mise en œuvre. Dans l'ensemble, l'analyse de sensibilité a démontré que le projet de règlement est susceptible d'entraîner une valeur actualisée nette très positive, même avec des écarts par rapport aux niveaux attendus des paramètres clés.

L'analyse coûts-avantages exhaustive est disponible sur demande.

Règle du « un pour un »

L'application normale de la règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas parce que le projet de règlement est crucial pour veiller à la sécurité des Canadiens. Par conséquent, une dérogation serait accordée quant à l'application de la règle au projet de règlement.

Transports Canada estime que le fardeau administratif lié au projet de règlement serait d'une valeur annuelle de l'ordre de 149 900 \$, réparti de la façon suivante :

CN	46,6 %	69 853 \$
CP	47,7 %	71 502 \$
VIA Rail	0,72 %	1 079 \$
Autre	4,98 %	7 465 \$

The increase in administrative costs is derived from the sharing of information between the railway companies and the road authorities required in the proposed Regulations. The burden on railway companies will be to prepare and share written information regarding the safety attributes of their grade crossings. This sharing of information would allow road authorities to satisfy the safety requirements of the proposed Regulations and to foster a collaborative environment between the two parties responsible for safety at grade crossings. The administrative costs were calculated based on the information provided by members of the railway industry during consultations and taking into consideration that the information to be shared would only need to be provided once in the first five years for each of the 14 000 public grade crossings. It was assumed that it would take 1.5 hours to prepare and submit the written information, at an average hourly wage rate of \$70/hour.

Small business lens

The Railway Association of Canada (RAC) identified that five of its members are small businesses, which represents approximately 0.214% of the total number of crossings. Therefore, the impact of the proposed Regulations is assumed to be very minimal.

However, since the proposed Regulations are safety-based under the authority of the RSA, it would not be appropriate to differentiate between small and large businesses when it comes to safety. Under any other alternative scenario, railway companies and road authorities would be less able to mitigate risks to Canadian safety.

Consultation

Transport Canada conducted extensive consultations on the proposed Regulations during three distinct stages: 1991–1995, 1999–2006 and 2011–2013. Stakeholders included the public, railway companies, and road authorities. Road authorities included associations, unions and other government departments.

From 1991 to 1995, consultations took place with provincial ministries of transportation, the RAC and member railway companies, the Federation of Canadian Municipalities (FCM) and FCM member municipalities. As a result, Transport Canada drafted a policy and standards by the end of 1995. Further development of these drafts was put on hold pending the outcome of the *Railway Safety Act* review of 1995.

Between 1999 and 2003, stakeholder discussion forums were held across Canada. Working groups, comprising representatives of provinces, municipalities, railway companies, railway unions and the Canadian Federation of Agriculture, developed another version of the draft policy and standards (RTD-10). Since January 2003, interested stakeholders have followed a draft of the RTD-10 with respect to construction and alterations of grade crossings, even though stakeholders had remaining issues with some of its content.

From 2002 to 2006, a partnership with officials of railway companies and provincial and municipal road authorities developed a pilot project to test the safety evaluation processes and their efficiency. The pilot project led to the development of the *Grade Crossing Safety Assessment Guidelines*. Further evaluation established that the guidelines could not resolve all outstanding issues, such as roles and responsibilities. While the guide is still

La hausse des coûts administratifs provient du partage de renseignements entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie qu'exige le projet de règlement. Les compagnies de chemin de fer devront préparer et échanger des renseignements écrits sur les caractéristiques de sécurité de leurs passages à niveau. Ce partage de renseignements permettra aux autorités responsables du service de voirie de respecter les exigences de sécurité du projet de règlement et de favoriser la collaboration entre les deux parties responsables de la sécurité aux passages à niveau. Les coûts administratifs ont été calculés en tenant compte de l'information fournie par les membres de l'industrie du transport ferroviaire au cours de consultations et en tenant compte que l'information à être partagée ne devrait être fournie qu'une seule fois au cours des cinq premières années pour chacun des 14 000 passages à niveau publics. Il est supposé qu'il faudra une heure et demie pour préparer et soumettre les renseignements écrits à un taux de rémunération horaire de 70 \$/heure.

Lentille des petites entreprises

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) a indiqué que cinq de ses membres sont des petites entreprises, ce qui représente environ 0,214 % du nombre total de passages à niveau. On suppose donc que les répercussions du projet de règlement sont très minimes.

Toutefois, puisque le projet de règlement est axé sur la sécurité sous l'autorité de la LSF, il ne serait pas approprié de faire une distinction entre les petites et les grandes entreprises lorsqu'il est question de sécurité. Dans tout autre scénario, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie seraient moins en mesure d'atténuer les risques pour la sécurité des Canadiens.

Consultation

Transports Canada a tenu des séances de consultation exhaustives sur le projet de règlement à trois moments distincts : de 1991 à 1995, de 1999 à 2006 et de 2011 à 2013. Parmi les intervenants se trouvaient des membres du public et des représentants de compagnies de chemin de fer et d'autorités responsables du service de voirie. Les représentants de ces autorités comprenaient des représentants d'associations, de syndicats et d'autres ministères.

De 1991 à 1995, des séances de consultation ont eu lieu avec les ministères provinciaux des transports, l'ACFC et les compagnies de chemin de fer qui en sont membres et la Fédération canadienne des municipalités (FCM) et les municipalités qui en sont membres. Ces séances ont permis à Transports Canada d'élaborer un projet de politique et des normes avant la fin de 1995. Le peaufinage de ces projets a été mis en suspens dans l'attente du résultat de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* réalisé en 1995.

Entre 1999 et 2003, des groupes de discussion entre intervenants ont eu lieu partout au Canada. Ces groupes de travail, formés de représentants des provinces, des municipalités, des compagnies de chemin de fer, des syndicats de cheminots et de la Fédération canadienne de l'agriculture, ont élaboré une autre version du projet de politique et des normes (RTD-10). Depuis janvier 2003, les intervenants intéressés se sont fiés au projet de document RTD-10 pour la construction et la modification des passages à niveau même si, pour les intervenants, des enjeux relatifs à certains éléments de contenu restaient à régler.

Entre 2002 et 2006, un partenariat a été établi avec des représentants de compagnies de chemin de fer et d'autorités provinciales et municipales responsables du service de voirie pour mettre sur pied un projet pilote visant à mettre à l'essai les processus d'évaluation de la sécurité et leur efficacité. Ce projet pilote a abouti à l'élaboration des *Lignes directrices sur l'évaluation de la sécurité des passages à niveau*. Une évaluation plus poussée a permis de

considered best practice, municipalities and railway companies did not consider it a cost-efficient means to address the safety shortcomings at all grade crossings.

Following these consultations, stakeholders were still concerned with respect to the standards, the roles and responsibilities, and the costs of the implementation of the regulatory proposal. Transport Canada revised the draft policy and the standards in an attempt to address these concerns and conducted a final round of national consultations with the public, road authorities, railway companies, associations, unions and other government departments.

On June 21, 2012, Transport Canada completed a series of targeted national consultation meetings with road authorities and railway companies. The consultation meetings constituted the second phase of a two-phase process that began with a 60-day online consultation conducted from January 30, 2012, to April 24, 2012, which was open to the public.

As a result of the comments received, Transport Canada extended its regulatory consultation process to the end of summer 2013 to continue bilateral discussions with main stakeholders on specific issues, including timing, costs, and blocked crossings. Modifications were made to the draft policy to minimize the financial impact on both road authorities and railway companies, while maintaining Transport Canada's objective for safer grade crossings. Further discussions on blocked crossings took place between the RAC and the FCM, facilitated by Transport Canada, which resulted in a proposal that would foster collaboration between the parties, in keeping with the spirit of the RSA. Both the FCM and the RAC agree with the intent of the proposed Regulations in principle, but both requested that funding be made available to stakeholders to comply with the proposed Regulations.

Rationale

Under the current acts governing railway companies, public safety is still below the standards voluntarily set by Transport Canada and stakeholders. The proposed Regulations would address two main issues regarding grade crossing safety.

First, numerous reviews of the RSA identified that the multi-jurisdictional nature of grade crossings results in safety gaps, because road authorities and railway companies are not always clear on their responsibilities nor are they adequately sharing information about the changes in railway and roadway traffic. The current approach to managing safety at grade crossings requires collaboration between 32 railway companies, 1 460 municipal and provincial road authorities, 95 Aboriginal bands, and many individual private authorities. The proposed Regulations clearly define the roles and responsibilities of railway companies and road authorities, reducing the safety gap created by the lack of collaboration, information and understanding.

Secondly, although railway companies and road authorities are adhering to the voluntary standards on new grade crossings,

déterminer que les lignes directrices ne permettaient pas de régler tous les enjeux en suspens comme les rôles et les responsabilités. Même si ce document est toujours considéré comme étant une pratique exemplaire, les municipalités et les compagnies de chemin de fer ne jugeaient pas qu'il constitue un moyen efficace par rapport aux coûts de combler les lacunes en matière de sécurité à tous les passages à niveau.

À la suite de ces consultations, les intervenants étaient toujours préoccupés par les normes, les rôles et les responsabilités et le coût de mise en œuvre du projet de règlement. Transports Canada a révisé le projet de politique et les normes pour tenter de régler ces préoccupations et a tenu une dernière série de consultations nationales auprès des membres du public et des représentants des autorités responsables du service de voirie, des compagnies de chemin de fer, des associations, des syndicats et d'autres ministères.

Transports Canada a terminé, le 21 juin 2012, la série de séances nationales de consultation ciblée auprès des autorités responsables du service de voirie et des compagnies de chemin de fer. Il s'agissait là de la deuxième phase d'un processus en deux volets qui avait été amorcé par une consultation en ligne de 60 jours, tenue du 30 janvier 2012 au 24 avril 2012, à laquelle le public pouvait participer.

Afin de donner suite aux commentaires reçus, Transports Canada a prolongé son processus de consultation sur la réglementation jusqu'à la fin de l'été 2013 afin de poursuivre les discussions bilatérales avec les intervenants principaux sur des enjeux précis, notamment les échéances, les coûts et les passages à niveau obstrués. Le projet de politique a été modifié afin de réduire au minimum les répercussions financières sur les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer tout en maintenant l'objectif de Transports Canada de renforcer la sécurité des passages à niveau. L'ACFC et la FCM ont tenu d'autres discussions sur les passages à niveau obstrués, animées par Transports Canada, qui ont donné lieu à une proposition qui encouragerait la collaboration entre les parties et serait conforme à l'esprit de la LSF. L'ACFC et la FCM se sont entendues sur l'intention du projet de règlement en principe, mais les deux parties ont demandé que du financement soit accordé aux intervenants afin que ceux-ci puissent se conformer au projet de règlement.

Justification

En vertu des lois en vigueur sur les compagnies de chemin de fer, le niveau de sécurité publique demeure inférieur aux normes établies de façon volontaire par Transports Canada et les intervenants. Le projet de règlement réglerait deux enjeux principaux relatifs à la sécurité des passages à niveau.

D'abord, de nombreux examens de la LSF ont révélé que le fait que les passages à niveau soient de compétences multiples entraîne des lacunes en matière de sécurité parce que les responsabilités des autorités responsables du service de voirie et des compagnies de chemin de fer ne sont pas claires et que ces autorités et ces compagnies ne communiquent pas adéquatement l'information sur les changements quant au trafic ferroviaire et routier. La méthode actuelle de gestion de la sécurité aux passages à niveau nécessite une collaboration entre 32 compagnies de chemin de fer, 1 460 autorités municipales et provinciales responsables du service de voirie, 95 bandes autochtones et de nombreuses entités privées. Le projet de règlement définit clairement les rôles et responsabilités des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie, ce qui diminue la lacune en matière de sécurité causée par le manque de collaboration, d'information et de compréhension.

Ensuite, même si les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie respectent les normes

existing crossings are brought up to the standards in the RTD-10 on an ad hoc basis only. To ensure that railway companies and road authorities are meeting the standards, the proposed Regulations would incorporate the GCS by reference, making them enforceable standards. The proposed Regulations that address obstruction of public crossings would improve safety by reducing risk-taking behaviour.

Based on the completed CBA, the overall result would be efficiently managed and safer grade crossings, consistent with other road and rail infrastructure safety standards in Canada. This would lead to reductions in collisions, fatalities, injuries, property damage, and possible environmental impacts that may result from a spill of dangerous commodities. All individuals who use grade crossings, whether they are pedestrians, in a vehicle or on a train, would benefit from improved safety.

In addition, the proposed Regulations would respond to TSB's Watchlist concern that of the "risk of passenger trains colliding with vehicles remains too high in busy rail corridors," including two TSB recommendations that the Department of Transport

- "implement standards to improve the visibility of emergency contact signage at railway crossings in Canada;" and
- "must implement new grade crossing regulations."

Implementation, enforcement and service standards

Transport Canada has proposed that the proposed Regulations come into force on the day on which they are registered.

Transport Canada's Rail Safety Compliance and Enforcement Policy (www.tc.gc.ca/eng/railsafety/policy-263.htm) would apply to the proposed Regulations. It provides guidance to Transport Canada officials involved in

- promoting compliance with regulatory requirements developed under the RSA and other applicable legislation and the safety of railway operations;
- monitoring for compliance and safety; and
- responding to non-compliance, threats and concerns with respect to safe railway operations, providing assistance to achieve safe railway operations in a fair and consistent manner across the country.

A variety of promotion and enforcement tools would be used to foster compliance with the proposed Regulations and to respond to non-compliance and site-specific threats to safety. For grade crossings, this includes education and awareness activities in the form of presentations, information booths, pamphlets and guidelines at conferences, association meetings, directly with regulated parties as well as Web sites to improve understanding of requirements and promote safe practices with regulated parties.

Promotional and educational activities would also target organizations involved in developing the standards and guidelines that

d'application volontaire sur les nouveaux passages à niveau, la modernisation des passages à niveau existants afin qu'ils soient conformes aux normes indiquées dans le document RTD-10 se fait de façon ponctuelle seulement. Pour garantir que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie respectent les normes, le projet de règlement incorporerait les NPN, ce qui ferait en sorte que celles-ci auraient force exécutoire. Le projet de règlement portant sur l'obstruction des passages à niveau publics renforcerait la sécurité en diminuant le comportement associé à la prise de risque.

Selon l'analyse coûts-avantages qui a été effectuée, dans l'ensemble, les passages à niveau seraient gérés efficacement, ils seraient plus sécuritaires et ils seraient conformes aux autres normes de sécurité de l'infrastructure routière et ferroviaire au Canada. Cela entraînerait une diminution des collisions, des décès, des blessures et des dommages à la propriété ainsi que des répercussions environnementales potentielles pouvant être causées par le déversement de marchandises dangereuses. Toutes les personnes qui utilisent les passages à niveau, que ce soit les piétons ou les conducteurs et passagers d'un véhicule routier ou ferroviaire, bénéficieraient du renforcement de la sécurité.

De plus, le projet de règlement fait suite au point de la Liste de surveillance sur les questions de sécurité du BST stipulant que le « risque que des trains de voyageurs aient des collisions avec des véhicules demeure trop élevé dans les couloirs ferroviaires achalandés », y compris deux recommandations visant le Ministère, dans lesquelles le BST recommandait :

- « que Transports Canada mette en œuvre des normes visant à rendre la signalisation relative à l'information sur les numéros d'urgence plus visible aux passages à niveau au Canada »;
- « que Transports Canada mette en œuvre un nouveau règlement sur les passages à niveau ».

Mise en œuvre, application et normes de service

Transports Canada a proposé que le projet de règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

La Politique sur la conformité et les mesures d'application en matière de sécurité ferroviaire de Transports Canada (www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/politiques-263.htm) s'appliquerait au projet de règlement. Cette politique donne des conseils aux représentants de Transports Canada s'occupant de ce qui suit :

- promouvoir la conformité aux exigences réglementaires élaborées en vertu de la LSF et d'autres lois applicables et la sécurité ferroviaire;
- effectuer la surveillance afin d'assurer la conformité et la sécurité;
- intervenir en cas de non-conformité, de risques et de préoccupations relatives à la sécurité ferroviaire et fournir de l'aide pour réaliser des activités d'exploitation ferroviaire de manière équitable et uniforme à l'échelle du pays.

Divers outils de promotion et d'application de la loi seraient utilisés afin de favoriser la conformité au projet de règlement et d'intervenir en cas de non-conformité et de risques à la sécurité particuliers aux sites. Pour ce qui est des passages à niveau, cela comprend des activités d'éducation et de sensibilisation sous forme d'exposés, de kiosques d'information, de brochures et de lignes directrices dans le cadre de conférences, de réunions d'associations, directement avec les parties réglementées ainsi que de sites Web afin d'améliorer la compréhension des exigences et de faire la promotion des pratiques sécuritaires auprès des parties réglementées.

De plus, des activités de promotion et de sensibilisation cibleraient les organisations participant à l'élaboration des normes et

are incorporated by reference into the proposed Regulations. These include

- Transportation Association of Canada committees for the *Manual of Uniform Traffic Control Devices* and the *Geometric Design Guide for Canadian Roads*;
- the American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association (AREMA) for the design, operation and inspection of automatic warning systems at grade crossings; and
- the Institute of Transportation Engineers (ITE) for the interconnection of traffic signals with grade crossing warning systems.

Railway safety officers located in Transport Canada's five regions would also play an important role in promoting compliance with the proposed Regulations through

- day-to-day inspection activities with road and rail officials;
- regional workshops for road and rail officials to introduce and explain new regulatory requirements;
- liaison with provincial ministries of transportation;
- management of a telephone service to respond to enquiries on the new Regulations and provide guidance and advice; and
- participation at meetings with municipal and railway officials to promote and explain the new Regulations and respond to issues.

Enforcement of the proposed Regulations and response to safety threats would include the following:

- A railway safety inspector may issue a Letter of Non-Compliance notifying a responsible authority of a contravention, including a time frame for a corrective action plan.
- If a railway safety inspector is of the opinion that the standard of construction or maintenance of a crossing poses a threat to safe railway operations, the inspector must inform the regulated party by issuing a Notice. If the threat is immediate, the inspector may issue a Notice and an Order prohibiting or restricting use of the crossing.
- The Minister of Transport may issue a Ministerial Order to the regulated party ordering them to construct, alter or maintain the crossing in accordance with the proposed Regulations.
- The Minister of Transport may issue an Emergency Directive ordering the railway company to stop using the crossing or to modify its maintenance practices.
- In the event that a regulated party does not follow a Ministerial Order or Emergency Directive, or a Notice and Order of a railway safety inspector, the Order or Directive may be made an order of any superior court, and the regulated party could be prosecuted.

Upon summary conviction, the penalty in the case of a corporation would be a maximum fine of one million dollars, and in the case of an individual, the maximum fine would be \$50,000, for each day of non-compliance.

des lignes directrices qui sont incorporées par renvoi au projet de règlement. Parmi ces organisations, mentionnons :

- les comités de l'Association des transports du Canada pour le *Manuel d'uniformisation des éléments de contrôle de la circulation* et le *Guide canadien de conception géométrique des routes*;
- l'American Railway Engineering and Maintenance-of-Way Association (AREMA) pour la conception, l'exploitation et l'inspection des systèmes d'avertissement automatiques des passages à niveau;
- l'Institute of Transportation Engineers (ITE) pour l'interconnexion des feux de circulation et des systèmes d'avertissement des passages à niveau.

Les agents de la sécurité ferroviaire travaillant dans les cinq régions de Transports Canada joueraient un rôle important dans la promotion de la conformité au projet de règlement, et ce, au moyen des activités suivantes :

- des inspections quotidiennes avec les représentants des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie;
- des ateliers régionaux à l'intention des représentants des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie afin de leur présenter et de leur expliquer les nouvelles exigences réglementaires;
- la liaison avec les ministères provinciaux des transports;
- la gestion d'un service téléphonique pour répondre aux demandes de renseignements au sujet du nouveau règlement et fournir une orientation et des conseils;
- la participation aux réunions avec les représentants des municipalités et des compagnies de chemin de fer pour promouvoir et expliquer le nouveau règlement et répondre aux questions.

L'application du projet de règlement et la réponse aux risques à la sécurité comprendraient notamment ce qui suit :

- Un inspecteur de la sécurité ferroviaire peut envoyer une lettre de non-conformité à une autorité responsable l'avisant d'une infraction et de l'échéancier pour son plan de mesures correctives.
- Si un inspecteur de la sécurité ferroviaire est d'avis que les normes de construction ou d'entretien d'un passage à niveau risquent de compromettre la sécurité ferroviaire, l'inspecteur doit informer la partie réglementée en envoyant un Avis. Si le risque est imminent, l'inspecteur peut envoyer un Avis assorti d'un Ordre interdisant ou limitant l'utilisation du passage à niveau.
- La ministre des Transports peut émettre un ordre ministériel à la partie réglementée lui ordonnant de construire, de modifier ou de maintenir le passage à niveau conformément au projet de règlement.
- La ministre des Transports peut émettre une injonction ministérielle ordonnant à la compagnie de chemin de fer d'arrêter d'utiliser le passage à niveau ou de modifier ses pratiques d'entretien.
- Si une partie réglementée ne suivait pas l'ordre ministériel ou l'injonction ministérielle, ou un Avis assorti d'un Ordre d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire, l'ordre ou l'injonction pourrait être assimilé à des ordonnances d'une cour supérieure, et la partie réglementée pourrait faire l'objet de poursuites.

Sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, la sanction dans le cas d'une personne morale serait une amende maximale d'un million de dollars et dans le cas d'une personne physique, une amende maximale de 50 000 \$ pour chaque jour de non-conformité.

Performance measurement and evaluation

Transport Canada would monitor the performance of the proposed Regulations through several metrics of their impact on public safety and compliance, including

- grade crossing collision information, such as the number of accidents, fatalities, injuries, property damage, hazardous material spills and types of accidents;
- grade crossing infrastructure information, such as safety systems, attributes, and traffic volume; and
- road authority and railway compliance data.

Transport Canada would collect data on an ongoing basis from different sources. Through Rail Safety's inspection programs, railway safety inspectors would obtain valuable information on various safety attributes of crossings. This data would then be inputted in Transport Canada's Integrated Railway Information System (IRIS) database. Furthermore, the TSB and NCDB would continue to provide collision statistics and information.

Transport Canada would also apply the University of Waterloo's Grade X model and other tools to support the identification of at-risk crossings for future funding programs that would improve the safety of high-risk grade crossings.

Transport Canada conducted a safety exercise over the summer of 2011 to assess the impact of the provisions of the proposed Regulations. This information would serve as a baseline for developing the annual national inspection programs and the compliance monitoring programs. Results from these programs would also feed into the Rail Safety Integrated Gateway (RSIG) program, which in turn would direct Rail Safety's oversight activities based on business risk management principles. All these programs would play an integral role in Rail Safety's monitoring and oversight activities and more so in this performance measurement and evaluation plan.

Contact

Marie-Josée Goulet
Chief Engineer
Rail Safety Operations (ASRO)
Safety and Security
Transport Canada
427 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-5769
Fax: 613-990-7767
Email: railsafety@tc.gc.ca

Mesure et évaluation du rendement

Transports Canada surveillerait le rendement du projet de règlement au moyen de plusieurs mesures de son incidence sur la sécurité publique et la conformité, notamment :

- les données sur les collisions aux passages à niveau, comme le nombre d'accidents, de décès, de blessures, de dommages matériels et de déversements de matières dangereuses ainsi que les types d'accidents;
- les données sur l'infrastructure des passages à niveau, comme les systèmes de sécurité, les caractéristiques et le volume du trafic;
- les données de conformité des autorités responsables du service de voirie et des compagnies de chemin de fer.

Transports Canada recueillerait de façon continue des données provenant de sources différentes. Dans le cadre des programmes d'inspection de la Sécurité ferroviaire, les inspecteurs de la sécurité ferroviaire obtiendraient des renseignements utiles sur diverses caractéristiques de sécurité des passages à niveau. Ces données seraient ensuite entrées dans la base de données du Système intégré d'information ferroviaire (SIIF) de Transports Canada. De plus, le BST et la BNDC continueraient de fournir des statistiques et des renseignements sur les collisions.

Transports Canada appliquerait également le modèle Grade X de l'Université de Waterloo et d'autres outils pour aider à déterminer les passages à niveau qui sont à risque pour les prochains programmes de financement afin de renforcer la sécurité aux passages à niveau à haut risque.

Transports Canada a effectué un exercice de sécurité à l'été 2011 afin d'évaluer l'incidence des dispositions du projet de règlement. Ces renseignements serviraient comme base de référence pour l'élaboration des programmes nationaux annuels d'inspection et de surveillance de la conformité. Les résultats de ces programmes inspireraient également le programme de la Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire (PISF), ce qui permettrait d'orienter les activités de surveillance de la Sécurité ferroviaire en fonction des principes de gestion du risque opérationnel. Tous ces programmes joueraient un rôle essentiel dans les activités de surveillance de la Sécurité ferroviaire et encore plus dans le présent plan de mesure et d'évaluation du rendement.

Personne-ressource

Marie-Josée Goulet
Ingénieure en chef
Opérations de la sécurité ferroviaire (ASRO)
Sécurité et sûreté
Transports Canada
427, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-5769
Télécopieur : 613-990-7767
Courriel : securiteferroviaire@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 50(1)^a of the *Railway Safety Act*^b, that the Governor in Council proposes, pursuant to

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 50(1)^a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu

^a S.C. 2012, c. 19, s. 485

^b R.S., c. 32 (4th Suppl.)

^a L.C. 2012, ch. 19, art. 485

^b L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

subsection 7(1)^c, section 7.1^d, subsections 18(1)^e and 18(2)^f, paragraph 23.1(1)(a)^g, subsection 24(1)^h and sections 37ⁱ and 47 of that Act, to make the annexed *Grade Crossings Regulations*.

Any interested person may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 90 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 sent to the Operations Management Branch, Railway Safety Directorate, Department of Transport, 14th Floor, 427 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

Ottawa, January 28, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

du paragraphe 7(1)^c, de l'article 7.1^d, des paragraphes 18(1)^e et (2)^f, de l'alinéa 23.1(1)(a)^g, du paragraphe 24(1)^h et des articles 37ⁱ et 47 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur les passages à niveau*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quatre-vingt-dix 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 Direction de la gestion des opérations, Direction générale de la sécurité ferroviaire, ministère des Transports, 14^e étage, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

Ottawa, le 28 janvier 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

TABLE OF CONTENTS

(This table is not part of the Regulations.)

GRADE CROSSINGS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. Definitions

APPLICATION

2. Application

COMPLIANCE

3. Public grade crossing

INFORMATION SHARING

RAILWAY COMPANY

4. Information
5. Change
6. Railway design speed
7. Average annual daily railway movements
8. Whistling
9. Change of railway company
10. Date and contact information

ROAD AUTHORITY

11. Information
12. Change
13. Road design speed
14. Interconnected traffic control device

TABLE DES MATIÈRES

(La présente table ne fait pas partie du règlement.)

RÈGLEMENT SUR LES PASSAGES À NIVEAU

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. Définitions

APPLICATION

2. Application

RESPECT DES EXIGENCES

3. Passage à niveau public

PARTAGE DES RENSEIGNEMENTS

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER

4. Renseignements
5. Modification
6. Vitesse de référence sur la voie ferrée
7. Moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens
8. Sifflet
9. Changement de compagnie de chemin de fer
10. Date et coordonnées

AUTORITÉ RESPONSABLE DU SERVICE DE VOIRIE

11. Renseignements
12. Modification
13. Vitesse de référence sur la route
14. Dispositif de contrôle de la circulation interconnecté

^c S.C. 2012, c. 7, s. 7(1)

^d S.C. 1999, c. 9, s. 4

^e S.C. 2012, c. 7, s. 13

^f S.C. 1999, c. 9, s. 12

^g S.C. 1999, c. 9, s. 18

^h S.C. 2012, c. 7, s. 16(1)

ⁱ S.C. 2012, c. 7, s. 30

^c L.C. 2012, ch. 7, par. 7(1)

^d L.C. 1999, ch. 9, art. 4

^e L.C. 2012, ch. 7, art. 13

^f L.C. 1999, ch. 9, art. 12

^g L.C. 1999, ch. 9, art. 18

^h L.C. 2012, ch. 7, par. 16(1)

ⁱ L.C. 2012, ch. 7, art. 30

15. Change of road authority	15. Changement d'autorité responsable du service de voirie
16. Date and contact information	16. Date et coordonnées
SIGHTLINES	
STANDARDS	
17. Existing grade crossing	17. Passage à niveau existant
18. New grade crossing	18. Nouveau passage à niveau
19. Warning system	19. Système d'avertissement
MAINTENANCE	
20. Maintenance of sightlines	20. Entretien des lignes de visibilité
OBSTRUCTION OF SIGHTLINES	
21. Buildings and structures	21. Bâtiments et ouvrages
22. Things placed on land	22. Choses placées sur un terrain
23. Trees and brush	23. Arbres ou broussailles
24. Unattended railway equipment	24. Matériel ferroviaire laissé sans surveillance
CHANGES	
25. Changes to sightlines	25. Modification des lignes de visibilité
26. Road design speed	26. Vitesse de référence sur la route
NEW GRADE CROSSING	
PROHIBITION	
27. Construction	27. Construction
DESIGN AND CONSTRUCTION	
28. Application	28. Application
29. Crossing surface	29. Surface de croisement
30. Road approach	30. Abord routier
31. Location	31. Emplacement
32. Departure times	32. Temps de passage
33. Design vehicle	33. Véhicule type
34. Stopping sight distance	34. Distance de visibilité d'arrêt
SIGNS AND WARNING SYSTEM	
<i>Public Grade Crossing</i>	
Application	
35. Application	35. Application
Signs	
36. Railway Crossing sign	36. Panneau Passage à niveau
37. Emergency Notification sign	37. Panneau Avis d'urgence
38. Stop sign	38. Panneau Stop
39. Stop Ahead sign	39. Panneau Signal avancé d'arrêt
40. Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs	40. Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée
41. Prepare to Stop at Railway Crossing sign	41. Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau
LIGNES DE VISIBILITÉ	
NORMES	
ENTRETIEN	
OBSTRUCTIONS DES LIGNES DE VISIBILITÉ	
MODIFICATIONS	
NOUVEAU PASSAGE À NIVEAU	
INTERDICTION	
CONCEPTION ET CONSTRUCTION	
PANNEAUX ET SYSTÈME D'AVERTISSEMENT	
<i>Passage à niveau public</i>	
Application	
Panneaux	

<i>Warning System</i>	<i>Système d'avertissement</i>
42. Warning system	42. Système d'avertissement
43. Sidewalk, path or trail	43. Trottoir, chemin ou sentier
44. Warning system with a gate	44. Système d'avertissement avec barrière
45. Light distribution and intensity	45. Répartition et intensité lumineuse
46. Interconnected traffic signal	46. Feux de circulation interconnectés
<i>Private Grade Crossing</i>	<i>Passage à niveau privé</i>
<i>Application</i>	<i>Application</i>
47. Application	47. Application
<i>Signs</i>	<i>Panneaux</i>
48. Stop sign	48. Panneau Stop
49. Stop Ahead sign	49. Panneau Signal avancé d'arrêt
50. Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs	50. Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée
51. Prepare to Stop at Railway Crossing sign	51. Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau
<i>Warning System</i>	<i>Système d'avertissement</i>
52. Warning system	52. Système d'avertissement
53. Sidewalk, path or trail	53. Trottoir, chemin ou sentier
54. Warning system with a gate	54. Système d'avertissement avec barrière
55. Light distribution and intensity	55. Répartition et intensité lumineuse des feux
56. Interconnected traffic signal	56. Feux de circulation interconnectés
EXISTING GRADE CROSSING	PASSAGE À NIVEAU EXISTANT
PUBLIC GRADE CROSSING	PASSAGE À NIVEAU PUBLIC
<i>Timeline</i>	<i>Chronologie</i>
57. Basic requirements	57. Exigences de base
58. Additional requirements	58. Exigences additionnelles
<i>Crossing Surface and Road Approach</i>	<i>Surface de croisement et abord routier</i>
59. Crossing surface	59. Surface de croisement
60. Road approach	60. Abord routier
<i>Signs</i>	<i>Panneaux</i>
61. Railway Crossing sign	61. Panneau Passage à niveau
62. Emergency Notification sign	62. Panneau Avis d'urgence
63. Stop sign	63. Panneau Stop
64. Stop Ahead sign	64. Panneau Signal avancé d'arrêt
65. Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs	65. Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée
66. Prepare to Stop at Railway Crossing sign	66. Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau
<i>Warning System</i>	<i>Système d'avertissement</i>
67. Light distribution and intensity	67. Répartition et intensité lumineuse des feux
68. Warning time	68. Temps d'annonce
69. Cut-out circuits	69. Circuits de coupure
70. Directional stick circuit	70. Circuit de maintien directionnel

PRIVATE GRADE CROSSING	PASSAGE À NIVEAU PRIVÉ
<i>Timeline</i>	<i>Chronologie</i>
71. Basic requirements	71. Exigences de base
<i>Crossing Surface and Road Approach</i>	<i>Surface de croisement et abord routier</i>
72. Crossing surface	72. Surface de croisement
73. Road approach	73. Abord routier
<i>Signs</i>	<i>Panneaux</i>
74. Stop sign	74. Panneau Stop
75. Stop Ahead sign	75. Panneau Signal avancé d'arrêt
76. Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs	76. Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée
77. Prepare to Stop at Railway Crossing sign	77. Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau
<i>Warning System</i>	<i>Système d'avertissement</i>
78. Light distribution and intensity	78. Répartition et intensité lumineuse des feux
79. Warning time	79. Temps d'annonce
80. Cut-out circuits	80. Circuits de coupure
81. Directional stick circuit	81. Circuit de maintien directionnel
CHANGES TO GRADE CROSSING	MODIFICATIONS DU PASSAGE À NIVEAU
82. New warning system	82. Nouveau système d'avertissement
83. Change to road geometry	83. Modification de la géométrie de la route
84. Change to road approach	84. Modification de l'abord routier
85. Interconnected traffic signals	85. Feux de circulation interconnectés
86. Change in design vehicle	86. Modification du véhicule type
GENERAL REQUIREMENTS	EXIGENCES GÉNÉRALES
INSTRUMENT HOUSING	BOÎTIER DES INSTRUMENTS
87. Locked housing	87. Verrouillage du boîtier
INSPECTION, TESTING AND MAINTENANCE	INSPECTION, MISE À L'ESSAI ET ENTRETIEN
88. Design plan — railway company	88. Plan de conception — compagnie de chemin de fer
89. Initial installation	89. Installation initiale
90. Periodic inspection and testing	90. Inspection et mise à l'essai périodiques
91. Interconnected traffic control device	91. Dispositif de contrôle de la circulation interconnecté
OBSTRUCTION OF GRADE CROSSING	OBSTRUCTION DU PASSAGE À NIVEAU
<i>Prohibitions</i>	<i>Interdictions</i>
92. Unnecessary activation of warning system	92. Activation du système d'avertissement
<i>Safety Concern</i>	<i>Questions de sécurité</i>
93. Public grade crossing	93. Passages à niveau public
<i>Emergency Vehicles</i>	<i>Véhicules d'urgence</i>
94. Passage of emergency vehicles	94. Franchissement par un véhicule d'urgence
STOPPING ON CROSSING SURFACE	ARRÊT SUR LA SURFACE DE CROISEMENT
95. Measures	95. Mesures

CONSTRUCTION OF INTERSECTION OR ACCESS ROAD

96. Intersection or access road

TEMPORARY PROTECTION MEASURES

97. Threat or interference
98. Failure or malfunction

AUDIBLE WARNINGS

99. Prescribed requirements
100. Public grade crossing — motor vehicles
101. Public grade crossing — sidewalk, path or trail
102. Stop and proceed

RECORDS

INFORMATION SHARING

103. Railway company

INSPECTION, TESTING AND MAINTENANCE

104. Content

TEMPORARY PROTECTION MEASURES

105. Failure or malfunction

REPEALS

106. Highway Crossings Protective Devices Regulations
107. Railway-Highway Crossing at Grade Regulations

COMING INTO FORCE

108. Day of registration

GRADE CROSSINGS REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions

“Advisory Speed Tab sign”
« *panonceau Vitesse recommandée* »

“average annual daily railway movements”
« *moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens* »

“average annual daily traffic”
« *débit journalier moyen annuel* »

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Advisory Speed Tab sign” means the sign referred to in article 8.2.1 of the Grade Crossings Standards.

“average annual daily railway movements” means the number of movements of engines, or engines coupled with railway equipment, across a grade crossing in a year, divided by the number of days in that year.

“average annual daily traffic” means the number of motor vehicles that cross a grade crossing in a year, divided by the number of days in that year.

CONSTRUCTION — CARREFOUR ROUTIER OU VOIE D'ACCÈS

96. Carrefour routier ou voie d'accès

MESURES DE PROTECTION TEMPORAIRES

97. Menace ou entrave
98. Panne ou mauvais fonctionnement

AVERTISSEMENT AUDIBLE

99. Exigences
100. Passage à niveau public — véhicules automobiles
101. Passage à niveau public — trottoir, chemin ou sentier
102. Arrêt avant de franchir le passage à niveau

REGISTRES

PARTAGE DES RENSEIGNEMENTS

103. Compagnie de chemin de fer

INSPECTION, MISE À L'ESSAI ET ENTRETIEN

104. Contenu

MESURES DE PROTECTION TEMPORAIRES

105. Défaillances ou mauvais fonctionnement

ABROGATIONS

106. Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau
107. Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique

ENTRÉE EN VIGUEUR

108. Date d'enregistrement

RÈGLEMENT SUR LES PASSAGES À NIVEAU

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« *abord routier* » La partie de la route, à l'exclusion de la surface de croisement, comprise entre le point où commence la distance de visibilité d'arrêt et le point situé à l'avant du véhicule type au moment où il franchit le point de dégagement indiqué à la Figure 10-1 des Normes sur les passages à niveau.

« *autorité privée* » Personne, à l'exclusion d'une autorité responsable du service de voirie, qui détient un droit à l'égard d'un passage à niveau privé.

« *débit journalier moyen annuel* » Le nombre de véhicules automobiles qui franchissent un passage à niveau dans une année, divisé par le nombre de jours dans la même année.

Definitions

« *abord routier* »
« *road approach* »

« *autorité privée* »
« *private authority* »

« *débit journalier moyen annuel* »
« *average annual daily traffic* »

"crossing surface" « surface de croisement »	"crossing surface" means the part of a road that lies between the ends of a railway tie and that has the width shown in Figure 5-1 of the Grade Crossings Standards.	« dispositif de contrôle de la circulation » L'un ou l'autre des dispositifs suivants :	« dispositif de contrôle de la circulation » "traffic control device"
"design vehicle" « véhicule type »	"design vehicle" means the vehicle referred to in section 1.2.4 of the Geometric Design Guide.	a) le panneau Stop; b) le panneau Signal avancé d'arrêt; c) le panneau Signal avancé d'un passage à niveau; d) le panneau Vitesse recommandée;	
"Emergency Notification sign" « panneau Avis d'urgence »	"Emergency Notification sign" means a sign that provides information on the location of the grade crossing and the railway company's emergency telephone number.	e) le panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau, y compris l'interconnexion avec le système d'avertissement; f) le feu de circulation, y compris l'interconnexion avec le système d'avertissement.	
"existing grade crossing" « passage à niveau existant »	"existing grade crossing" means a grade crossing for which actual construction started before the day on which these Regulations came into force.	« distance de visibilité d'arrêt » La distance visée à l'article 1.2.5.2 du Guide de conception géométrique.	« distance de visibilité d'arrêt » "stopping sight distance"
"Geometric Design Guide" « Guide de conception géométrique »	"Geometric Design Guide" means the <i>Geometric Design Guide for Canadian Roads</i> , published by the Transportation Association of Canada and dated September 1999, and the amendment dated January 2002.	« Guide de conception géométrique » Le <i>Guide canadien de conception géométrique des routes</i> , publié par l'Association canadienne des transports du Canada, daté de septembre 1999 et sa modification datée de janvier 2002.	« Guide de conception géométrique » "Geometric Design Guide"
"grade crossing" « passage à niveau »	"grade crossing" means a road crossing where a road, at grade, crosses one line of railway, or crosses two or more lines of railway, none of which are separated by more than 30 m.	« lignes de visibilité » Les lignes de visibilité visées aux articles 17 à 19, selon le cas.	« lignes de visibilité » "sightlines"
"Grade Crossings Standards" « Normes sur les passages à niveau »	"Grade Crossings Standards" means the <i>Grade Crossings Standards</i> published by the Department of Transport, dated February 2014.	« moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens » Le nombre de mouvements de locomotives, ou de locomotives attelées à du matériel ferroviaire, qui franchissent un passage à niveau dans une année, divisé par le nombre de jours dans la même année.	« moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens » "average annual daily railway movements"
"new grade crossing" « nouveau passage à niveau »	"new grade crossing" means a grade crossing for which actual construction started on or after the day on which these Regulations came into force.	« Normes sur les passages à niveau » Les <i>Normes sur les passages à niveau</i> publiées par le ministère des Transports et datées de février 2014.	« Normes sur les passages à niveau » "Grade Crossings Standards"
"Number of Tracks sign" « panneau Nombre de voies ferrées »	"Number of Tracks sign" means the sign referred to in article 8.1 of the Grade Crossings Standards.	« nouveau passage à niveau » Passage à niveau dont la construction sur le terrain a débuté à la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou après cette date.	« nouveau passage à niveau » "new grade crossing"
"Prepare to Stop at Railway Crossing sign" « panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau »	"Prepare to Stop at Railway Crossing sign" means the sign referred to in article 18 of the Grade Crossings Standards.	« panneau Avis d'urgence » Panneau contenant des renseignements sur l'emplacement du passage à niveau et le numéro de téléphone d'urgence de la compagnie de chemin de fer.	« panneau Avis d'urgence » "Emergency Notification sign"
"private authority" « autorité privée »	"private authority" means a person, other than a road authority, who has a right with respect to a private grade crossing.	« panneau Nombre de voies ferrées » Le panneau visé à la section 8.1 des Normes sur les passages à niveau.	« panneau Nombre de voies ferrées » "Number of Tracks sign"
"private grade crossing" « passage à niveau privé »	"private grade crossing" means a grade crossing that is not a public grade crossing.	« panneau Passage à niveau » Le panneau visé à la section 8.1 des Normes sur les passages à niveau.	« panneau Passage à niveau » "Railway Crossing sign"
"public grade crossing" « passage à niveau public »	"public grade crossing" means a grade crossing whose road is opened or maintained by a road authority and is designed for public use.	« panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau » Le panneau visé à la section 18 des Normes sur les passages à niveau.	« panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau » "Prepare to Stop at Railway Crossing sign"
"Railway Crossing Ahead sign" « panneau Signal avancé d'un passage à niveau »	"Railway Crossing Ahead sign" means the sign referred to in article 8.2.1 of the Grade Crossings Standards.	« panneau Signal avancé d'arrêt » Le panneau visé à la section 8.3.1 des Normes sur les passages à niveau.	« panneau Signal avancé d'arrêt » "Stop Ahead sign"
"Railway Crossing sign" « panneau Passage à niveau »	"Railway Crossing sign" means the sign referred to in article 8.1 of the Grade Crossings Standards.		

“railway design speed”
« vitesse de référence sur la voie ferrée »

“road approach”
« abord routier »

“road design speed”
« vitesse de référence sur la route »

“sightlines”
« lignes de visibilité »

“Stop Ahead sign”
« panneau Signal avancé d’arrêt »

“Stop sign”
« panneau Stop »

“stopping sight distance”
« distance de visibilité d’arrêt »

“traffic control device”
« dispositif de contrôle de la circulation »

“warning system”
« système d’avertissement »

Separate grade crossings

“railway design speed” means the railway equipment speed used by a railway company in the design of a grade crossing.

“road approach” means the part of a road, other than the crossing surface, that lies between the point that marks the start of the stopping sight distance and the point that marks the front of the design vehicle when it is past the clearance point as shown in Figure 10-1 of the Grade Crossings Standards.

“road design speed” means the motor vehicle speed used by a road authority in the design of a grade crossing.

“sightlines” means the lines of sight referred to in sections 17 to 19, as applicable.

“Stop Ahead sign” means the sign referred to in article 8.3.1 of the Grade Crossings Standards.

“Stop sign” means the sign referred to in article 8.4.1 of the Grade Crossings Standards.

“stopping sight distance” means the distance referred to in section 1.2.5.2 of the Geometric Design Guide.

“traffic control device” means

- (a) a Stop sign;
- (b) a Stop Ahead sign;
- (c) a Railway Crossing Ahead sign;
- (d) an Advisory Speed Tab sign;
- (e) a Prepare to Stop at Railway Crossing sign, including the interconnection with the warning system; or
- (f) a traffic signal, including the interconnection with the warning system.

“warning system” means an automated system, other than a traffic signal, that indicates the approach or presence of railway equipment at a grade crossing, and that is composed of light units, bells, gates, operating mechanisms and control circuits.

« panneau Signal avancé d’un passage à niveau » Le panneau visé à la section 8.2.1 des Normes sur les passages à niveau.

« panneau Stop » Le panneau visé à la section 8.4.1 des Normes sur les passages à niveau.

« panneau Vitesse recommandée » Le panneau visé à la section 8.2.1 des Normes sur les passages à niveau.

« passage à niveau » Franchissement routier à niveau d’une voie ferrée ou de plusieurs voies ferrées, dont aucune n’est séparée d’une autre par plus de 30 m.

« passage à niveau existant » Passage à niveau dont la construction sur le terrain a débuté avant la date d’entrée en vigueur du présent règlement.

« passage à niveau privé » Passage à niveau qui n’est pas un passage à niveau public.

« passage à niveau public » Passage à niveau dont la route est ouverte ou entretenue par une autorité responsable du service de voirie et est conçue pour utilisation par le public.

« surface de croisement » La partie de la route qui est située entre les extrémités d’une traverse de chemin de fer et qui a la largeur indiquée à la Figure 5-1 des Normes sur les passages à niveau.

« système d’avertissement » Système automatisé, à l’exclusion d’un feu de circulation, qui sert à indiquer que du matériel ferroviaire se trouve à un passage à niveau ou s’en approche et qui est composé de dispositifs lumineux, sonneries, barrières, mécanismes de fonctionnement et circuits de commande.

« véhicule type » Le véhicule visé à la section 1.2.4 du Guide de conception géométrique.

« vitesse de référence sur la route » La vitesse des véhicules automobiles qui est utilisée par l’autorité responsable du service de voirie pour la conception d’un passage à niveau.

« vitesse de référence sur la voie ferrée » La vitesse du matériel ferroviaire qui est utilisée par la compagnie de chemin de fer pour la conception d’un passage à niveau.

« panneau Signal avancé d’un passage à niveau »
« Railway Crossing Ahead sign »

« panneau Stop »
« Stop sign »

« panneau Vitesse recommandée »
« Advisory Speed Tab sign »

« passage à niveau »
« grade crossing »

« passage à niveau existant »
« existing grade crossing »

« passage à niveau privé »
« private grade crossing »

« passage à niveau public »
« public grade crossing »

« surface de croisement »
« crossing surface »

« système d’avertissement »
« warning system »

« véhicule type »
« design vehicle »

« vitesse de référence sur la route »
« road design speed »

« vitesse de référence sur la voie ferrée »
« railway design speed »

Passages à niveau distincts

(2) For the purposes of these Regulations, two adjacent and separate roads that cross a line of railway are considered to be separate grade crossings.

(2) Pour l’application du présent règlement, deux routes adjacentes et séparées traversant une voie ferrée sont considérées comme des passages à niveau distincts.

APPLICATION

Application 2. These Regulations apply in respect of public grade crossings and private grade crossings.

APPLICATION

Application 2. Le présent règlement s’applique à l’égard des passages à niveau publics et des passages à niveau privés.

COMPLIANCE

Public grade crossing

3. (1) Unless otherwise specified in an order of the Agency under section 101 of the *Canada Transportation Act*, in the case of a public grade crossing

(a) a railway company must ensure that the requirements of these Regulations are met with respect to

- (i) a Railway Crossing sign, a Number of Tracks sign, an Emergency Notification sign, and a Stop sign that is installed on the same post as a Railway Crossing sign,
- (ii) a warning system,
- (iii) the construction and maintenance of a crossing surface, and
- (iv) sightlines within the railway right-of-way and over land adjoining the railway right-of-way, including the removal of trees and brush that obstruct the sightlines; and

(b) a road authority must ensure that the requirements of these Regulations are met with respect to

- (i) the design, construction and maintenance of a road approach,
- (ii) traffic control devices, except for a Stop sign that is installed on the same post as a Railway Crossing sign,
- (iii) the design of a crossing surface, and
- (iv) sightlines within the land on which the road is situated and over land in the vicinity of the grade crossing, including the removal of trees and brush that obstruct the sightlines.

Private grade crossing

(2) Unless otherwise specified in an order of the Agency under section 103 of the *Canada Transportation Act*, in the case of a private grade crossing

(a) a railway company must ensure that the requirements of these Regulations are met with respect to

- (i) a Railway Crossing sign, a Number of Tracks sign, an Emergency Notification sign, and a Stop sign that is installed on the same post as the Railway Crossing sign,
- (ii) a warning system,
- (iii) the design, construction and maintenance of a crossing surface and a road approach within the railway right-of-way, and
- (iv) sightlines within the railway right-of-way and over land adjoining the railway right-of-way — other than the sightlines over land owned by a private authority — including the removal of trees and brush that obstruct the sightlines; and

(b) a private authority must ensure that the requirements of these Regulations are met with respect to

- (i) the design, construction and maintenance of a road approach outside the railway right-of-way,
- (ii) traffic control devices on land owned by a private authority, and

RESPECT DES EXIGENCES

Passage à niveau public

3. (1) Sauf indication contraire dans un arrêté de l'Office visé à l'article 101 de la *Loi sur les transports au Canada*, dans le cas d'un passage à niveau public :

a) la compagnie de chemin de fer veille à ce que soient respectées les exigences du présent règlement concernant :

- (i) le panneau Passage à niveau, le panneau Nombre de voies ferrées, le panneau Avis d'urgence et le panneau Stop fixé au même poteau que celui du panneau Passage à niveau,
- (ii) le système d'avertissement,
- (iii) la construction et l'entretien de la surface de croisement,
- (iv) les lignes de visibilité dans les limites de l'emprise du chemin de fer et sur les terrains contigus à celle-ci, y compris l'enlèvement des arbres et broussailles qui obstruent les lignes de visibilité;

b) l'autorité responsable du service de voirie veille à ce que soient respectées les exigences du présent règlement concernant :

- (i) la conception, la construction et l'entretien de l'abord routier,
- (ii) les dispositifs de contrôle de la circulation, sauf le panneau Stop qui est fixé au même poteau que celui du panneau Passage à niveau,
- (iii) la conception de la surface de croisement,
- (iv) les lignes de visibilité dans les limites du terrain où est située la route et sur les terrains situés à proximité du passage à niveau, y compris l'enlèvement des arbres et broussailles qui obstruent les lignes de visibilité.

(2) Sauf indication contraire dans un arrêté de l'Office visé à l'article 103 de la *Loi sur les transports au Canada*, dans le cas d'un passage à niveau privé :

a) la compagnie de chemin de fer veille à ce que soient respectées les exigences du présent règlement concernant :

- (i) le panneau Passage à niveau, le panneau Nombre de voies ferrées, le panneau Avis d'urgence et le panneau Stop fixé au même poteau que celui du panneau Passage à niveau,
- (ii) le système d'avertissement,
- (iii) la conception, la construction et l'entretien de la surface de croisement et de l'abord routier dans les limites de l'emprise du chemin de fer,
- (iv) les lignes de visibilité dans les limites de l'emprise du chemin de fer et sur les terrains contigus à celle-ci — sauf les lignes de visibilité sur le terrain appartenant à une autorité privée —, y compris l'enlèvement des arbres et broussailles qui obstruent les lignes de visibilité;

b) une autorité privée veille à ce que soient respectées les exigences du présent règlement concernant :

- (i) la conception, la construction et l'entretien de l'abord routier situé à l'extérieur des limites de l'emprise du chemin de fer,

Passage à niveau privé

(iii) sightlines over land owned by a private authority up to the railway right-of-way, including the removal of trees and brush that obstruct the sightlines.

(ii) les dispositifs de contrôle de la circulation situés sur le terrain appartenant à une autorité privée,

(iii) les lignes de visibilité sur le terrain appartenant à une autorité privée jusqu'à l'emprise du chemin de fer, y compris l'enlèvement des arbres et broussailles qui obstruent les lignes de visibilité.

INFORMATION SHARING

RAILWAY COMPANY

Information

4. (1) A railway company must provide a road authority, in writing, with the following information with respect to a public grade crossing:

- (a) the precise location of the grade crossing;
- (b) the number of tracks that cross the grade crossing;
- (c) the average annual daily railway movements;
- (d) the railway design speed;
- (e) the crossing angle referred to in article 6.5 of the Grade Crossings Standards;
- (f) the warning system in place at the grade crossing;
- (g) whether a Stop sign is installed on the same post as the Railway Crossing sign at the grade crossing; and
- (h) whether or not whistling is required when railway equipment is approaching the grade crossing.

Timeline

(2) The information must be provided, in respect of a new or existing grade crossing, on receipt of a notice referred to in section 3 of the *Notice of Railway Works Regulations* and, in respect of an existing grade crossing, before the day that is five years after the day on which these Regulations come into force.

Change

5. In the case of a change referred to in paragraph 25(1)(a) or (b) or section 82, the railway company must provide the road authority, not later than 60 days before the day on which the change begins, with the details of the change and with the information set out in subsection 4(1) relating to the change.

Railway design speed

6. A railway company must notify a road authority in writing of an increase in the railway design speed — or a decrease in that speed by 16 km/h or more — at a public grade crossing not later than 60 days before the day on which the increase or decrease takes effect, and must specify in the notice the precise location of the grade crossing and the new railway design speed.

Average annual daily railway movements

7. A railway company must provide a road authority with the average annual daily railway movements when that value increases by 50% or more relative to the previous value provided to the road authority.

Whistling

8. If a railway company stops requiring the use of a whistle at a grade crossing, it must notify the

PARTAGE DES RENSEIGNEMENTS

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER

4. (1) La compagnie de chemin de fer fournit par écrit à l'autorité responsable du service de voirie les renseignements suivants sur un passage à niveau public :

- a) l'emplacement exact du passage à niveau;
- b) le nombre de voies ferrées le franchissant;
- c) la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens;
- d) la vitesse de référence sur la voie ferrée;
- e) l'angle d'intersection visé à la section 6.5 des Normes sur les passages à niveau;
- f) le système d'avertissement en place au passage à niveau;
- g) une mention indiquant si un panneau Stop est fixé au même poteau que celui du panneau Passage à niveau;
- h) l'exigence ou non d'utiliser le sifflet lorsque le matériel ferroviaire s'approche du passage à niveau.

Renseignements

(2) Les renseignements doivent être fournis, à l'égard d'un nouveau passage à niveau ou d'un passage à niveau existant, sur réception d'un avis visé à l'article 3 du *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires* et, à l'égard d'un passage à niveau existant, avant l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Échéancier

5. Dans le cas d'une modification visée aux alinéas 25(1)a) ou b) et à l'article 82, au moins soixante jours avant le début de la modification, la compagnie de chemin de fer fournit par écrit à l'autorité responsable du service de voirie les renseignements prévus au paragraphe 4(1) qui sont relatifs à la modification, ainsi que les détails sur celle-ci.

Modification

6. La compagnie de chemin de fer avise par écrit l'autorité responsable du service de voirie de l'augmentation de la vitesse de référence sur la voie ferrée d'un passage à niveau public, ou de sa diminution d'au moins 16 km/h, au moins soixante jours avant que l'augmentation ou la diminution prenne effet et inclut, dans son avis, l'emplacement exact du passage à niveau et la nouvelle vitesse de référence sur la voie ferrée.

Vitesse de référence sur la voie ferrée

7. La compagnie de chemin de fer fournit à l'autorité responsable du service de voirie la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens lorsque cette valeur augmente d'au moins 50 % par rapport à la valeur précédente fournie à l'autorité responsable du service de voirie.

Moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens

8. Si elle n'exige plus l'utilisation du sifflet à un passage à niveau, la compagnie de chemin de fer

Sifflet

road authority in writing of that change not later than 30 days after the day on which the change is made.

avise par écrit l'autorité responsable du service de voirie de la modification au plus tard trente jours après la date de celle-ci.

Change of railway company

9. If a railway company changes, the new railway company must provide a road authority with the information set out in subsection 4(1) before it operates or allows the operation of railway equipment at a public grade crossing.

9. S'il y a un changement de compagnie de chemin de fer, la nouvelle compagnie de chemin de fer fournit à l'autorité responsable du service de voirie les renseignements visés au paragraphe 4(1) avant d'exploiter, ou de permettre d'exploiter, du matériel ferroviaire à un passage à niveau public.

Changement de compagnie de chemin de fer

Date and contact information

10. The information referred to in sections 4 to 9 must include the date on which it is sent, the name of the railway company, and the address and telephone number of the office that provides the information.

10. Les renseignements visés aux articles 4 à 9 doivent comprendre la date de leur transmission, le nom de la compagnie de chemin de fer et l'adresse et le numéro de téléphone du bureau qui les fournit.

Date et coordonnées

ROAD AUTHORITY

AUTORITÉ RESPONSABLE DU SERVICE DE VOIRIE

Information

11. (1) A road authority must provide a railway company, in writing, with the following information with respect to a public grade crossing:

11. (1) L'autorité responsable du service de voirie fournit par écrit à la compagnie de chemin de fer les renseignements suivants sur un passage à niveau public :

Renseignements

- (a) the precise location of the grade crossing;
- (b) the number of traffic lanes that cross the crossing surface;
- (c) the average annual daily traffic;
- (d) the road design speed;
- (e) the road classification set out in Chapter 1.3 of the Geometric Design Guide to which the road approach corresponds;
- (f) the width of each traffic lane on the road approach;
- (g) the design vehicle that is selected for use in the design of the grade crossing;
- (h) the stopping sight distance;
- (i) the average gradient of the road approach;
- (j) the departure time referred to in article 10.3 of the Grade Crossings Standards;
- (k) the advance activation time referred to in article 18.1(a) of the Grade Crossings Standards;
- (l) the pre-emption time referred to in article 19.3(a) of the Grade Crossings Standards; and
- (m) an indication of whether the grade crossing has a sidewalk, path or trail, and if so, whether the sidewalk, path or trail has been designated for persons using assistive devices.

- a) l'emplacement exact du passage à niveau;
- b) le nombre de voies de circulation qui franchissent la surface de croisement;
- c) le débit journalier moyen annuel;
- d) la vitesse de référence sur la route;
- e) la classe de la route, prévue au chapitre 1.3 du Guide de conception géométrique, à laquelle l'abord routier correspond;
- f) la largeur de chaque voie de circulation sur l'abord routier;
- g) le véhicule type qui est choisi pour la conception du passage à niveau;
- h) la distance de visibilité d'arrêt;
- i) la déclivité moyenne de l'abord routier;
- j) le temps de passage visé à la section 10.3 des Normes sur les passages à niveau, selon le cas;
- k) le délai retardé de déclenchement visé à la section 18.1a) des Normes sur les passages à niveau;
- l) le délai de déclenchement prioritaire visé à la section 19.3a) des Normes sur les passages à niveau;
- m) une mention indiquant si le passage à niveau comporte ou non un trottoir, chemin ou sentier et, le cas échéant, si le trottoir, chemin ou sentier a été désigné pour des personnes se servant d'appareils fonctionnels.

Timeline

(2) The information must be provided, in respect of a new or existing grade crossing, on receipt of a notice referred to in section 3 of the *Notice of Railway Works Regulations* and, in respect of an existing grade crossing, before the day that is five years after the day on which these Regulations come into force.

(2) Les renseignements doivent être fournis, à l'égard d'un nouveau passage à niveau ou d'un passage à niveau existant, sur réception d'un avis visé à l'article 3 du *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires* et, à l'égard d'un passage à niveau existant, avant l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Échéancier

Change

12. In the case of a change referred to in paragraph 25(1)(c), section 26 or sections 83 to 86, the road authority must provide the railway company, not later than 60 days before the day on which the change begins, with the details of the change and with the information referred to in subsection 11(1) relating to the change.

12. Dans le cas d'une modification visée à l'alinéa 25(1)c), à l'article 26 ou aux articles 83 à 86, au moins soixante jours avant le début de la modification, l'autorité responsable du service de voirie fournit par écrit à la compagnie de chemin de fer les renseignements visés au paragraphe 11(1) qui sont relatifs à la modification, ainsi que les détails sur celle-ci.

Modification

Road design speed	13. A road authority must notify a railway company in writing of an increase in the road design speed — or a decrease in that speed by 16 km/h or more — at a public grade crossing not later than 60 days before the day on which the increase or decrease takes effect, and must include the information set out in paragraphs 11(1)(a), (d), (h) and (i).	13. L'autorité responsable du service de voirie avise par écrit la compagnie de chemin de fer de l'augmentation de la vitesse de référence sur la route d'un passage à niveau public, ou de sa diminution d'au moins 16 km/h, au moins soixante jours avant que l'augmentation ou la diminution prenne effet et inclut, dans son avis, les renseignements prévus aux alinéas 11(1)a), d), h) et i).	Vitesse de référence sur la route
Interconnected traffic control device	14. A road authority must provide a railway company with the information set out in paragraphs 11(1)(a), (k) and (l) not later than 60 days before the day on which an interconnected traffic signal referred to in article 19 of the Grade Crossings Standards, or a Prepare to Stop at Railway Crossing sign, is installed on a road approach or is changed.	14. L'autorité responsable du service de voirie fournit à la compagnie de chemin de fer les renseignements visés aux alinéas 11(1)a), k) et l) au moins soixante jours avant la date de l'installation ou de la modification, sur un abord routier, d'un feu de circulation interconnecté visé à la section 19 des Normes sur les passages à niveau, ou d'un panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau.	Dispositif de contrôle de la circulation interconnecté
Change of road authority	15. If a road authority changes, the new road authority must provide a railway company with the information referred to in subsection 11(1) not later than 30 days after the day on which the road authority changes.	15. S'il y a un changement d'autorité responsable du service de voirie, la nouvelle autorité responsable du service de voirie fournit à la compagnie de chemin de fer les renseignements visés au paragraphe 11(1) au plus tard trente jours après la date du changement.	Changement d'autorité responsable du service de voirie
Date and contact information	16. The information referred to in sections 11 to 15 must include the date on which it is sent, the name and address of the road authority, and the name and telephone number of a contact person.	16. Les renseignements visés aux articles 11 à 15 doivent comprendre la date de leur transmission, le nom et l'adresse de l'autorité responsable du service de voirie et le nom et le numéro de téléphone d'une personne-ressource.	Date et coordonnées

SIGHTLINES

STANDARDS

Existing grade crossing	17. The sightlines for an existing grade crossing must meet the standards set out in article 7 of the Grade Crossings Standards beginning on the day that is five years after the day on which these Regulations come into force, but are not required to take into account any railway equipment that is moving or attended.
New grade crossing	18. The sightlines for a new grade crossing must meet the standards set out in article 7 of the Grade Crossings Standards and must take into account any railway equipment that is moving or attended.
Warning system	19. Despite sections 17 and 18, (a) if a warning system is installed at a grade crossing, the standards set out in article 7.3 of the Grade Crossings Standards do not apply; and (b) if a warning system with a gate is installed at a grade crossing, the standards for sightlines do not apply.

MAINTENANCE

Maintenance of sightlines	20. Sightlines must be maintained to meet the requirements of sections 17 to 19, as applicable, including by the removal of trees and brush that obstruct the sightlines.
---------------------------	--

OBSTRUCTION OF SIGHTLINES

Buildings and structures	21. A person must not erect, on land adjoining the land on which a line of railway is situated, a building or other structure, not being a railway work, that will obstruct the sightlines.
--------------------------	--

LIGNES DE VISIBILITÉ

NORMES

Existing grade crossing	17. Les lignes de visibilité d'un passage à niveau existant doivent respecter les normes prévues à la section 7 des Normes sur les passages à niveau à l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement et n'ont pas à tenir compte du matériel ferroviaire en mouvement ou sous surveillance.	Passage à niveau existant
New grade crossing	18. Les lignes de visibilité d'un nouveau passage à niveau doivent respecter les normes prévues à la section 7 des Normes sur les passages à niveau et doivent tenir compte du matériel ferroviaire en mouvement ou sous surveillance.	Nouveau passage à niveau
Warning system	19. Malgré les articles 17 et 18 : a) les normes prévues à la section 7.3 des Normes sur les passages à niveau ne s'appliquent pas si un système d'avertissement est installé à un passage à niveau; b) les normes relatives aux lignes de visibilité ne s'appliquent pas si un système d'avertissement avec barrière est installé à un passage à niveau.	Système d'avertissement

ENTRETIEN

Maintenance of sightlines	20. Les lignes de visibilité doivent être entretenues, y compris par l'enlèvement des arbres et broussailles qui les obstruent, afin de respecter les exigences des articles 17 à 19, selon le cas.	Entretien des lignes de visibilité
---------------------------	--	------------------------------------

OBSTRUCTIONS DES LIGNES DE VISIBILITÉ

Buildings and structures	21. Il est interdit de construire sur un terrain contigu à la voie ferrée un bâtiment ou un autre ouvrage, autre qu'une installation ferroviaire, qui obstruera les lignes de visibilité.	Bâtiments et ouvrages
--------------------------	--	-----------------------

Things placed on land	22. A person must not place, on land adjoining the land on which a line of railway is situated, anything that will obstruct the sightlines.	22. Il est interdit de placer sur un terrain contigu à la voie ferrée toute chose qui obstruera les lignes de visibilité.	Choses placées sur un terrain
Trees and brush	23. A person who grows trees and brush, or allows them to grow, on land in the vicinity of a grade crossing must remove them if they obstruct the sightlines.	23. La personne qui a planté des arbres et broussailles — ou les laisse croître — sur un terrain à proximité d'un passage à niveau les enlève s'ils obstruent les lignes de visibilité.	Arbres ou broussailles
Unattended railway equipment	24. A company must not leave unattended any railway equipment that obstructs the sightlines.	24. Il est interdit à une compagnie de laisser sans surveillance du matériel ferroviaire qui obstrue les lignes de visibilité.	Matériel ferroviaire laissé sans surveillance

CHANGES

Changes to sightlines	25. (1) The requirements of sections 18 or 19, as applicable, must be met if (a) a line of railway is added within the sightlines of a grade crossing; (b) an increase in the railway design speed results in a higher class of track referred to in column 1 of the table set out in article 7.1.2 of the Grade Crossings Standards, taking into account the maximum allowable operating speed set out in column 2 or 3 of that table, as applicable; or (c) the design vehicle that is selected for use in the design of the grade crossing changes.
-----------------------	--

Railway design speed	(2) In the case of a change referred to in paragraph (1)(b), the sightline requirements must be met before the increase in the railway speed takes effect.
----------------------	--

Road design speed	26. If there is a change to the road classification set out in Chapter 1.3 of the Geometric Design Guide as a result of an increase in the road design speed, the sightline requirements of sections 18 or 19, as applicable, must be met before the increase in the road design speed takes effect.
-------------------	---

NEW GRADE CROSSING

PROHIBITION

Construction	27. A person must not construct a grade crossing if (a) the railway design speed on the line of railway is more than 177 km/h (110 mph); or (b) the road corresponds to the specifications for a freeway set out in Chapter 1.3 of the Geometric Design Guide.
--------------	---

DESIGN AND CONSTRUCTION

Application	28. Sections 29 to 34 apply to the design and construction of a new grade crossing.
Crossing surface	29. The crossing surface must meet the standards set out in article 5.1 of the Grade Crossings Standards.
Road approach	30. A road approach must meet the standards set out in article 6 of the Grade Crossings Standards.

MODIFICATIONS

Modification des lignes de visibilité	25. (1) Les exigences prévues aux articles 18 ou 19, selon le cas, doivent être respectées dans les cas suivants : a) une voie ferrée est ajoutée dans les limites des lignes de visibilité d'un passage à niveau; b) une augmentation de la vitesse de référence sur la voie ferrée a pour effet de hausser la catégorie de voie visée à la colonne 1 du tableau figurant à la section 7.1.2 des Normes sur les passages à niveau, compte tenu de la vitesse maximale permise prévue aux colonnes 2 ou 3, selon le cas; c) le véhicule type qui a été choisi pour la conception du passage à niveau est modifié.	Modification des lignes de visibilité
---------------------------------------	---	---------------------------------------

Vitesse de référence sur la voie	(2) Dans le cas de la modification visée à l'alinéa (1)b), les exigences relatives aux lignes de visibilité doivent être respectées avant que prenne effet l'augmentation de la vitesse de référence sur la voie ferrée.	Vitesse de référence sur la voie
----------------------------------	--	----------------------------------

Vitesse de référence sur la route	26. Si la classe de la route qui est prévue au chapitre 1.3 du Guide de conception géométrique est modifiée par suite d'une augmentation de la vitesse de référence sur la route, les exigences relatives aux lignes de visibilité des articles 18 ou 19, selon le cas, doivent être respectées avant que prenne effet l'augmentation de la vitesse de référence sur la route.	Vitesse de référence sur la route
-----------------------------------	---	-----------------------------------

NOUVEAU PASSAGE À NIVEAU

INTERDICTION

Construction	27. Il est interdit de construire un passage à niveau dans les cas suivants : a) la vitesse de référence sur la voie ferrée est supérieure à 177 km/h (110 mi/h); b) la route correspond aux spécifications d'une autoroute prévues au chapitre 1.3 du Guide de conception géométrique.	Construction
--------------	--	--------------

CONCEPTION ET CONSTRUCTION

Application	28. Les articles 29 à 34 s'appliquent à la conception et à la construction des nouveaux passages à niveau.	Application
Surface de croisement	29. La surface de croisement doit respecter les normes prévues à la section 5.1 des Normes sur les passages à niveau.	Surface de croisement
Abord routier	30. L'abord routier doit respecter les normes prévues à la section 6 des Normes sur les passages à niveau.	Abord routier

Location	31. The location of a public grade crossing must meet the standards set out in article 11 of the Grade Crossings Standards.	31. L'emplacement d'un passage à niveau public doit respecter les normes prévues à la section 11 des Normes sur les passages à niveau.	Emplacement
Departure times	32. Departure times must be calculated in accordance with article 10.3 of the Grade Crossings Standards.	32. Le temps de passage doit être calculé conformément à la section 10.3 des Normes sur les passages à niveau.	Temps de passage
Design vehicle	33. A design vehicle must be selected for use in the design of the grade crossing.	33. Un véhicule type doit être choisi pour la conception du passage à niveau.	Véhicule type
Stopping sight distance	34. The stopping sight distance must be calculated in accordance with section 1.2.5.2 of the Geometric Design Guide.	34. La distance de visibilité d'arrêt doit être calculée conformément à la section 1.2.5.2 du Guide de conception géométrique.	Distance de visibilité d'arrêt

SIGNS AND WARNING SYSTEM

PANNEAUX ET SYSTÈME D'AVERTISSEMENT

Public Grade Crossing

Passage à niveau public

Application

Application

Application	35. Sections 36 to 46 apply to a new grade crossing that is a public grade crossing.	35. Les articles 36 à 46 s'appliquent aux nouveaux passages à niveau qui sont des passages à niveau publics.	Application
-------------	---	---	-------------

Signs

Panneaux

Railway Crossing sign	36. (1) A Railway Crossing sign must be installed in accordance with the standards set out in articles 8.1.6 to 8.1.10 of the Grade Crossings Standards.	36. (1) Un panneau Passage à niveau doit être installé conformément aux normes prévues aux sections 8.1.6 à 8.1.10 des Normes sur les passages à niveau.	Panneau Passage à niveau
Number of Tracks sign	(2) If there is more than one track at a grade crossing, a Number of Tracks sign must be installed as shown in Figure 8-3 or 8-4 of the Grade Crossings Standards, as appropriate.	(2) Dans le cas où le passage à niveau comporte plus d'une voie ferrée, un panneau Nombre de voies ferrées doit être installé comme l'illustre les Figures 8-3 ou 8-4 des Normes sur les passages à niveau, selon le cas.	Panneau Nombre de voies ferrées
Standards	(3) The Railway Crossing sign and the Number of Tracks sign must meet the standards set out in articles 8.1.1 to 8.1.5 of the Grade Crossings Standards.	(3) Le panneau Passage à niveau et le panneau Nombre de voies ferrées doivent respecter les normes prévues aux sections 8.1.1 à 8.1.5 des Normes sur les passages à niveau.	Normes
Emergency Notification sign	37. An Emergency Notification sign must be installed at a grade crossing in accordance with the standards set out in article 8.5 of the Grade Crossings Standards.	37. Un panneau Avis d'urgence doit être installé au passage à niveau conformément aux normes prévues à la section 8.5 des Normes sur les passages à niveau.	Panneau Avis d'urgence
Stop sign	38. (1) A Stop sign must be installed at a grade crossing without a warning system if the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced to less than 15 km/h in order to correspond to the road design speed.	38. (1) Un panneau Stop doit être installé au passage à niveau qui n'est pas muni d'un système d'avertissement si la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite à moins de 15 km/h afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.	Panneau Stop
Standards	(2) The Stop sign and its installation must meet the standards set out in article 8.4 of the Grade Crossings Standards.	(2) Le panneau Stop et son installation doivent respecter les normes prévues à la section 8.4 des Normes sur les passages à niveau.	Normes
Stop Ahead sign	39. A Stop Ahead sign must be installed on a road approach if the Stop sign is not clearly visible within the stopping sight distance, and must meet the standards set out in article 8.3 of the Grade Crossings Standards.	39. Un panneau Signal avancé d'arrêt doit être installé sur l'abord routier si le panneau Stop n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt et il doit respecter les normes prévues à la section 8.3 des Normes sur les passages à niveau.	Panneau Signal avancé d'arrêt
Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs	40. (1) A Railway Crossing Ahead sign with an Advisory Speed Tab sign must be installed on a road approach if (a) the Railway Crossing sign is not clearly visible within the stopping sight distance; or (b) the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced in order to correspond to the road design speed.	40. (1) Un panneau Signal avancé d'un passage à niveau comportant un panneau Vitesse recommandée doit être installé sur l'abord routier dans les cas suivants : a) le panneau Passage à niveau n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt;	Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée

Standards	(2) The Railway Crossing Ahead sign and the Advisory Speed Tab sign must meet the standards set out in article 8.2 of the Grade Crossings Standards.	b) la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.	
Standards	(2) The Prepare to Stop at Railway Crossing sign must meet the standards set out in article 18 of the Grade Crossings Standards.	(2) Le panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit être installé dans les cas suivants :	Normes
Prepare to Stop at Railway Crossing sign	41. (1) A Prepare to Stop at Railway Crossing sign must be installed if (a) the grade crossing is on a freeway or expressway that corresponds to the specifications set out in Chapter 1.3 of the Geometric Design Guide; (b) at least one set of front light units on the warning system is not clearly visible within the stopping sight distance of at least one of the lanes of a road approach; or (c) the weather conditions at the grade crossing repeatedly obscure the visibility of the warning system.	41. (1) Un panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit être installé dans les cas suivants : a) le passage à niveau est situé sur une autoroute ou une route express qui correspondent aux spécifications prévues au chapitre 1.3 du Guide de conception géométrique; b) au moins un ensemble de dispositifs lumineux avant sur le système d'avertissement n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt d'au moins une des voies de l'abord routier; c) les conditions météorologiques au passage à niveau masquent de façon répétée la visibilité du système d'avertissement.	Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau
Standards	(2) The Prepare to Stop at Railway Crossing sign must meet the standards set out in article 18 of the Grade Crossings Standards.	(2) Le panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit respecter les normes prévues à la section 18 des Normes sur les passages à niveau.	Normes
Warning System		Système d'avertissement	
Warning system	42. (1) A warning system must be installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 9.1.1 of the Grade Crossings Standards, and must meet the standards set out in articles 12 to 16 of those Standards.	42. (1) Un système d'avertissement doit être installé au passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 9.1.1 des Normes sur les passages à niveau et il doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 de ces Normes.	Système d'avertissement
Exception	(2) In the case of a grade crossing at which railway equipment is required to stop, a traffic signal may be installed at the grade crossing, or the railway company may manually protect the grade crossing, instead of installing a warning system.	(2) Dans le cas d'un passage à niveau où le matériel ferroviaire doit s'arrêter, le passage à niveau peut comporter un feu de circulation ou faire l'objet d'une protection manuelle par la compagnie de chemin de fer au lieu d'avoir un système d'avertissement.	Exception
Sidewalk, path or trail	43. A warning system must be installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 9.1.2 of the Grade Crossings Standards, and must meet the standards set out in articles 12 to 16 of those Standards.	43. Un système d'avertissement doit être installé à un passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 9.1.2 des Normes sur les passages à niveau et il doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 de ces Normes.	Trottoir, chemin ou sentier
Warning system with a gate	44. (1) A warning system with a gate must be installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 9.2 of the Grade Crossings Standards.	44. (1) Un système d'avertissement avec barrière doit être installé au passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 9.2 des Normes sur les passages à niveau.	Système d'avertissement avec barrière
Gate arm clearance time	(2) The gate arm of a warning system must start to descend at the end of the time calculated in accordance with article 10.4 of the Grade Crossings Standards.	(2) La barrière du système d'avertissement doit commencer à descendre à la fin du délai calculé conformément à la section 10.4 des Normes sur les passages à niveau.	Délai de descente de la barrière
Light distribution and intensity	45. (1) The distribution and intensity of the light from a warning system must meet the standards set out in article 13 of the Grade Crossings Standards.	45. (1) La répartition et l'intensité lumineuse des feux d'un système d'avertissement doivent respecter les normes prévues à la section 13 des Normes sur les passages à niveau.	Répartition et intensité lumineuse
Alignment of light units	(2) The alignment of each set of light units must meet the standards set out in articles 14.2 to 14.7 of the Grade Crossings Standards.	(2) L'alignement de chaque ensemble de dispositifs lumineux doit respecter les normes prévues aux sections 14.2 à 14.7 des Normes sur les passages à niveau.	Alignement des dispositifs lumineux
Interconnected traffic signal	46. (1) A warning system installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 19.1 of the Grade Crossings Standards	46. (1) Le système d'avertissement installé à un passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 19.1 des Normes sur les	Feux de circulation interconnectés

must be interconnected with the traffic signal on the road approach, and must meet the standards set out in articles 19.2 to 19.4 of those Standards.

passages à niveau doit être interconnecté au feu de circulation sur l'abord routier et il doit respecter les normes prévues aux sections 19.2 à 19.4 de ces Normes.

Traffic control device

(2) In the case of a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 19.1(b) of the Grade Crossings Standards, a traffic control device that meets the standards set out in article 19.5 of those Standards may be installed instead of an interconnected traffic signal.

(2) Dans le cas où le passage à niveau correspond aux spécifications prévues à la section 19.1b) des Normes sur les passages à niveau, un dispositif de contrôle de la circulation qui respecte les normes prévues à la section 19.5 de ces Normes peut être installé au lieu d'un feu de circulation interconnecté.

Dispositif de contrôle de la circulation

Private Grade Crossing

Passage à niveau privé

Application

Application

Application

47. Sections 48 to 56 apply to a new grade crossing that is a private grade crossing.

47. Les articles 48 à 56 s'appliquent aux nouveaux passages à niveau qui sont des passages à niveau privés.

Application

Signs

Panneaux

Stop sign

48. (1) A Stop sign must be installed at a grade crossing without a warning system if the speed of a motor vehicle on a road approach needs to be reduced to less than 15 km/h in order to correspond to the road design speed.

48. (1) Un panneau Stop doit être installé au passage à niveau qui n'est pas muni d'un système d'avertissement si la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite à moins de 15 km/h afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.

Panneau Stop

Standards

(2) The Stop sign and its installation must meet the standards set out in article 8.4 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Stop et son installation doivent respecter les normes prévues à la section 8.4 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Stop Ahead sign

49. A Stop Ahead sign must be installed on a road approach if the Stop sign is not clearly visible within the stopping sight distance, and must meet the standards set out in article 8.3 of the Grade Crossings Standards.

49. Un panneau Signal avancé d'arrêt doit être installé sur l'abord routier si le panneau Stop n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt et il doit respecter les normes prévues à la section 8.3 des Normes sur les passages à niveau.

Panneau Signal avancé d'arrêt

Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs

50. (1) A Railway Crossing Ahead sign with an Advisory Speed Tab sign must be installed on a road approach if
(a) the Railway Crossing sign is not clearly visible within the stopping sight distance; or
(b) the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced in order to correspond to the road design speed.

50. (1) Un panneau Signal avancé d'un passage à niveau comportant un panneau Vitesse recommandée doit être installé sur l'abord routier dans les cas suivants :
a) le panneau Passage à niveau n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt;
b) la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.

Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée

Standards

(2) The Railway Crossing Ahead sign and the Advisory Speed Tab sign must meet the standards set out in article 8.2 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Signal avancé d'un passage à niveau et le panneau Vitesse recommandée doivent respecter les normes prévues à la section 8.2 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Prepare to Stop at Railway Crossing sign

51. (1) A Prepare to Stop at Railway Crossing sign must be installed if
(a) at least one set of front light units on the warning system is not clearly visible within the stopping sight distance of at least one of the lanes of a road approach; or
(b) the weather conditions at the grade crossing repeatedly obscure the visibility of the warning system.

51. (1) Un panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit être installé dans les cas suivants :
a) au moins un ensemble de dispositifs lumineux avant sur le système d'avertissement n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt d'au moins une des voies de l'abord routier;
b) les conditions météorologiques au passage à niveau masquent de façon répétée la visibilité du système d'avertissement.

Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau

Standards

(2) The Prepare to Stop at Railway Crossing sign must meet the standards set out in article 18 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit respecter les normes prévues à la section 18 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Warning System

Système d'avertissement

Warning system	52. (1) A warning system must be installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in articles 9.1.1(a) to (c) of the Grade Crossings Standards, and must meet the standards set out in articles 12 to 16 of those Standards.	52. (1) Un système d'avertissement doit être installé au passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues aux sections 9.1.1(a) à (c) des Normes sur les passages à niveau et il doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 de ces Normes.	Système d'avertissement
Alternative — limited use	(2) In the case of a grade crossing that provides access to fewer than three private dwelling-places and that does not provide access to a business, a limited use warning system, and signs, that meet the standards set out in Appendix B of the Grade Crossings Standards may be installed at a grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1).	(2) Dans le cas d'un passage à niveau donnant accès à moins de trois maisons d'habitation privées et ne donnant pas accès à un commerce, un système d'avertissement à usage restreint, et des panneaux, qui respectent les normes prévues à l'appendice B des Normes sur les passages à niveau peuvent être installés au passage à niveau au lieu du système d'avertissement visé au paragraphe (1).	Option — usage restreint
Alternative — walk light	(3) A limited use warning system with a walk light, and signs, that meet the standards set out in Appendix C of the Grade Crossings Standards may be installed at a grade crossing, instead of the warning system referred to in subsection (1) or (2), if (a) access to the road is controlled by a locked barrier; or (b) the grade crossing is on private land and is for the exclusive use of the owner, lessee or occupant of the land.	(3) Un système d'avertissement à usage restreint comportant un feu de signalisation piétonnier, et des panneaux, qui respectent les normes prévues à l'appendice C des Normes sur les passages à niveau peuvent être installés au passage à niveau, au lieu du système d'avertissement visé aux paragraphes (1) ou (2) si, selon le cas : a) l'accès à la route est contrôlé par une barrière verrouillée; b) le passage à niveau est situé sur un terrain privé pour l'usage exclusif du propriétaire, du locataire ou de l'occupant de ce terrain.	Option — feu piétonnier
Exception	(4) In the case of a grade crossing at which railway equipment is required to stop, a traffic signal may be installed at the grade crossing, or the railway company may manually protect the grade crossing, instead of installing a warning system.	(4) Dans le cas d'un passage à niveau où le matériel ferroviaire doit s'arrêter, le passage à niveau peut comporter un feu de circulation ou faire l'objet d'une protection manuelle par la compagnie de chemin de fer au lieu d'avoir un système d'avertissement.	Exception
Sidewalk, path or trail	53. A warning system must be installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 9.1.2 of the Grade Crossings Standards, and must meet the standards set out in articles 12 to 16 of those Standards.	53. Un système d'avertissement doit être installé au passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 9.1.2 des Normes sur les passages à niveau et il doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 de ces Normes.	Trottoir, chemin ou sentier
Warning system with a gate	54. (1) A warning system with a gate must be installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 9.2 of the Grade Crossings Standards.	54. (1) Un système d'avertissement avec barrière doit être installé au passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 9.2 des Normes sur les passages à niveau.	Système d'avertissement avec barrière
Gate arm clearance time	(2) The gate arm of a warning system must start to descend at the end of the time calculated in accordance with article 10.4 of the Grade Crossings Standards.	(2) La barrière du système d'avertissement doit commencer à descendre à la fin du délai calculé conformément à la section 10.4 des Normes sur les passages à niveau.	Délai de descente de la barrière
Light distribution and intensity	55. (1) The distribution and intensity of the light from a warning system must meet the standards set out in article 13 of the Grade Crossings Standards.	55. (1) La répartition et l'intensité lumineuse des feux d'un système d'avertissement doivent respecter les normes prévues à la section 13 des Normes sur les passages à niveau.	Répartition et intensité lumineuse des feux
Alignment of light units	(2) The alignment of each set of light units must meet the standards set out in articles 14.2 to 14.7 of the Grade Crossings Standards.	(2) L'alignement de chaque ensemble de dispositifs lumineux doit respecter les normes prévues aux sections 14.2 à 14.7 des Normes sur les passages à niveau.	Alignement des dispositifs lumineux
Interconnected traffic signal	56. (1) A warning system installed at a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 19.1 of the Grade Crossings Standards must be interconnected with the traffic signal on the road approach, and must meet the standards set out in articles 19.2 to 19.4 of those Standards.	56. (1) Le système d'avertissement installé à un passage à niveau qui correspond aux spécifications prévues à la section 19.1 des Normes sur les passages à niveau doit être interconnecté au feu de circulation sur l'abord routier et il doit respecter les normes prévues aux sections 19.2 à 19.4 de ces Normes.	Feux de circulation interconnectés
Traffic control device	(2) In the case of a grade crossing that corresponds to the specifications set out in article 19.1(b)	(2) Dans le cas où le passage à niveau correspond aux spécifications prévues à la section 19.1(b) des	Dispositif de contrôle de la circulation

of the Grade Crossings Standards, a traffic control device that meets the standards set out in article 19.5 of those Standards may be installed instead of an interconnected traffic signal.

Normes sur les passages à niveau, un dispositif de contrôle de la circulation qui respecte les normes prévues à la section 19.5 de ces Normes peut être installé au lieu d'un feu de circulation interconnecté.

EXISTING GRADE CROSSING

PASSAGE À NIVEAU EXISTANT

PUBLIC GRADE CROSSING

PASSAGE À NIVEAU PUBLIC

Timeline

Chronologie

Basic requirements **57.** An existing grade crossing that is a public grade crossing must meet the standards set out in Part B of the Grade Crossings Standards.

57. Le passage à niveau existant qui est un passage à niveau public doit respecter les normes prévues à la partie B des Normes sur les passages à niveau.

Exigences de base

Additional requirements **58.** In addition to meeting the requirements of section 57, an existing grade crossing that is a public grade crossing must meet the requirements of sections 59 to 70 beginning on the day that is five years after the day on which these Regulations come into force.

58. En plus de respecter les exigences de l'article 57, le passage à niveau existant qui est un passage à niveau public doit respecter les exigences prévues aux articles 59 à 70 à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Exigences additionnelles

Crossing Surface and Road Approach

Surface de croisement et abord routier

Crossing surface **59.** A crossing surface must meet the standards set out in article 5.1 of the Grade Crossings Standards.

59. La surface de croisement doit respecter les normes prévues à la section 5.1 des Normes sur les passages à niveau.

Surface de croisement

Road approach **60.** A road approach must meet the standards set out in article 6.1 of the Grade Crossings Standards.

60. L'abord routier doit respecter les normes prévues à la section 6.1 des Normes sur les passages à niveau.

Abord routier

Signs

Panneaux

Railway Crossing sign **61.** (1) A Railway Crossing sign must be installed in accordance with the standards set out in articles 8.1.6 to 8.1.10 of the Grade Crossings Standards.

61. (1) Un panneau Passage à niveau doit être installé conformément aux normes prévues aux sections 8.1.6 à 8.1.10 des Normes sur les passages à niveau.

Panneau Passage à niveau

Number of Tracks sign (2) If there is more than one track at a grade crossing, a Number of Tracks sign must be installed as shown in Figure 8-3 or 8-4 of the Grade Crossings Standards, as appropriate.

(2) Dans le cas où le passage à niveau comporte plus d'une voie ferrée, un panneau Nombre de voies ferrées doit être installé comme l'illustrent les Figures 8-3 ou 8-4 des Normes sur les passages à niveau, selon le cas.

Panneau Nombre de voies ferrées

Standards (3) The Railway Crossing sign and the Number of Tracks sign must meet the standards set out in articles 8.1.1 and 8.1.2 of the Grade Crossings Standards.

(3) Le panneau Passage à niveau et le panneau Nombre de voies ferrées doivent respecter les normes prévues aux sections 8.1.1 et 8.1.2 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Emergency Notification sign **62.** An Emergency Notification sign must be installed at a grade crossing in accordance with the standards set out in article 8.5 of the Grade Crossings Standards.

62. Un panneau Avis d'urgence doit être installé au passage à niveau conformément aux normes prévues à la section 8.5 des Normes sur les passages à niveau.

Panneau Avis d'urgence

Stop sign **63.** (1) A Stop sign must be installed at a grade crossing without a warning system if the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced to less than 15 km/h in order to correspond to the road design speed.

63. (1) Un panneau Stop doit être installé à un passage à niveau qui n'est pas muni d'un système d'avertissement si la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite à moins de 15 km/h afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.

Panneau Stop

Standards (2) The Stop sign and its installation must meet the standards set out in article 8.4 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Stop et son installation doivent respecter les normes prévues à la section 8.4 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Stop Ahead sign **64.** A Stop Ahead sign must be installed on a road approach if the Stop sign is not clearly visible within the stopping sight distance, and must meet the standards set out in article 8.3 of the Grade Crossings Standards.

64. Un panneau Signal avancé d'arrêt doit être installé sur l'abord routier si le panneau Stop n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt et il doit respecter les normes prévues à la section 8.3 des Normes sur les passages à niveau.

Panneau Signal avancé d'arrêt

Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs	<p>65. (1) A Railway Crossing Ahead sign with an Advisory Speed Tab sign must be installed on a road approach if</p> <p>(a) the Railway Crossing sign is not clearly visible within the stopping sight distance; or</p> <p>(b) the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced in order to correspond to the road design speed.</p>	<p>65. (1) Un panneau Signal avancé d'un passage à niveau comportant un panneau Vitesse recommandée doit être installé sur l'abord routier dans les cas suivants :</p> <p>a) le panneau Passage à niveau n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt;</p> <p>b) la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.</p>	Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée
Standards	<p>(2) The Railway Crossing Ahead sign and the Advisory Speed Tab sign must meet the standards set out in article 8.2 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>(2) Le panneau Signal avancé d'un passage à niveau et le panneau Vitesse recommandée doivent respecter les normes prévues à la section 8.2 des Normes sur les passages à niveau.</p>	Normes
Prepare to Stop at Railway Crossing sign	<p>66. (1) A Prepare to Stop at Railway Crossing sign must be installed if</p> <p>(a) the grade crossing is on a freeway or expressway that corresponds to the specifications set out in Chapter 1.3 of the Geometric Design Guide;</p> <p>(b) at least one set of front light units on the warning system is not clearly visible within the stopping sight distance of at least one of the lanes of a road approach; or</p> <p>(c) the weather conditions at the grade crossing repeatedly obscure the visibility of the warning system.</p>	<p>66. (1) Un panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit être installé dans les cas suivants :</p> <p>a) le passage à niveau est situé sur une autoroute ou une route express qui correspondent aux spécifications prévues au chapitre 1.3 du Guide de conception géométrique;</p> <p>b) au moins un ensemble de dispositifs lumineux avant du système d'avertissement n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt d'au moins une des voies de l'abord routier;</p> <p>c) les conditions météorologiques au passage à niveau masquent de façon répétée la visibilité du système d'avertissement.</p>	Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau
Standards	<p>(2) The Prepare to Stop at Railway Crossing sign must meet the standards set out in article 18 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>(2) Le panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit respecter les normes prévues à la section 18 des Normes sur les passages à niveau.</p>	Normes
<i>Warning System</i>		<i>Système d'avertissement</i>	
Light distribution and intensity	<p>67. (1) The distribution and intensity of the light from a warning system must meet the standards set out in article 13 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>67. (1) La répartition et l'intensité lumineuse des feux d'un système d'avertissement doivent respecter les normes prévues à la section 13 des Normes sur les passages à niveau.</p>	Répartition et intensité lumineuse des feux
Alignment of light units	<p>(2) The alignment of each set of light units must meet the standards set out in articles 14.2 to 14.7 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>(2) L'alignement de chaque ensemble de dispositifs lumineux doit respecter les normes prévues aux sections 14.2 à 14.7 des Normes sur les passages à niveau.</p>	Alignement des dispositifs lumineux
Warning time	<p>68. Before railway equipment reaches a crossing surface, the warning system must operate for the period of time set out in articles 16.1.1(a) to (c) and 16.2.2 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>68. Avant l'arrivée du matériel ferroviaire à la surface de croisement, le système d'avertissement doit fonctionner pendant la période prévue aux sections 16.1.1a) à c) et 16.2.2 des Normes sur les passages à niveau.</p>	Temps d'annonce
Cut-out circuits	<p>69. If railway equipment is operated, left standing or stopped in a manner that regularly causes, or will regularly cause, the activation of the warning system other than for the purposes of crossing that grade crossing, the warning system must contain circuits that meet the standards set out in article 16.3.1 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>69. Le système d'avertissement doit être muni de circuits qui respectent les normes prévues à la section 16.3.1 des Normes sur les passages à niveau si l'exploitation, le placement à l'arrêt ou l'immobilisation du matériel ferroviaire a régulièrement pour effet, ou aura régulièrement pour effet, d'activer le système d'avertissement à une fin autre que le franchissement du passage à niveau.</p>	Circuits de coupure
Directional stick circuit	<p>70. The directional stick circuit of a warning system must meet the standards set out in article 16.4 of the Grade Crossings Standards.</p>	<p>70. Le circuit de maintien directionnel d'un système d'avertissement doit respecter les normes prévues à la section 16.4 des Normes sur les passages à niveau.</p>	Circuit de maintien directionnel

PRIVATE GRADE CROSSING

PASSAGE À NIVEAU PRIVÉ

Timeline

Chronologie

Basic requirements

71. An existing grade crossing that is a private grade crossing must meet the standards referred to in sections 72 to 81 beginning on the day that is five years after the day on which these Regulations come into force.

71. Le passage à niveau existant qui est un passage à niveau privé doit respecter les exigences prévues aux articles 72 à 81 à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

Exigences de base

Crossing Surface and Road Approach

Surface de croisement et abord routier

Crossing surface

72. A crossing surface must meet the standards set out in article 5.1 of the Grade Crossings Standards.

72. La surface de croisement doit respecter les normes prévues à la section 5.1 des Normes sur les passages à niveau.

Surface de croisement

Road approach

73. A road approach must meet the standards set out in article 6.1 of the Grade Crossings Standards.

73. L'abord routier doit respecter les normes prévues à la section 6.1 des Normes sur les passages à niveau.

Abord routier

Signs

Panneaux

Stop sign

74. (1) A Stop sign must be installed at a grade crossing without a warning system if the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced to less than 15 km/h in order to correspond to the road design speed.

74. (1) Un panneau Stop doit être installé à un passage à niveau qui n'est pas muni d'un système d'avertissement si la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite à moins de 15 km/h afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.

Panneau Stop

Standards

(2) The Stop sign and its installation must meet the standards set out in article 8.4 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Stop et son installation doivent respecter les normes prévues à la section 8.4 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Stop Ahead sign

75. A Stop Ahead sign must be installed on a road approach if the Stop sign is not clearly visible within the stopping sight distance, and must meet the standards set out in article 8.3 of the Grade Crossings Standards.

75. Un panneau Signal avancé d'arrêt doit être installé sur l'abord routier si le panneau Stop n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt et il doit respecter les normes prévues à la section 8.3 des Normes sur les passages à niveau.

Panneau Signal avancé d'arrêt

Railway Crossing Ahead and Advisory Speed Tab signs

76. (1) A Railway Crossing Ahead sign with an Advisory Speed Tab sign must be installed on a road approach if
(a) the Railway Crossing sign is not clearly visible within the stopping sight distance; or
(b) the speed of a motor vehicle on the road approach needs to be reduced in order to correspond to the road design speed.

76. (1) Un panneau Signal avancé d'un passage à niveau comportant un panneau Vitesse recommandée doit être installé sur l'abord routier dans les cas suivants :
a) le panneau Passage à niveau n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt;
b) la vitesse des véhicules automobiles sur l'abord routier doit être réduite afin de correspondre à la vitesse de référence sur la route.

Panneau Signal avancé d'un passage à niveau et panneau Vitesse recommandée

Standards

(2) The Railway Crossing Ahead sign and Advisory Speed Tab sign must meet the standards set out in article 8.2 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Signal avancé d'un passage à niveau et le panneau Vitesse recommandée doivent respecter les normes prévues à la section 8.2 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Prepare to Stop at Railway Crossing sign

77. (1) A Prepare to Stop at Railway Crossing sign must be installed if
(a) at least one set of front light units on the warning system is not clearly visible within the stopping sight distance of at least one of the lanes of a road approach; or
(b) the weather conditions at the grade crossing repeatedly obscure the visibility of the warning system.

77. (1) Un panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit être installé dans les cas suivants :
a) au moins un ensemble de dispositifs lumineux du système d'avertissement n'est pas clairement visible dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt d'au moins une des voies de l'abord routier;
b) les conditions météorologiques au passage à niveau masquent de façon répétée la visibilité du système d'avertissement.

Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau

Standards

(2) The Prepare to Stop at Railway Crossing sign must meet the standards set out in article 18 of the Grade Crossings Standards.

(2) Le panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau doit respecter les normes prévues à la section 18 des Normes sur les passages à niveau.

Normes

Warning System

Light distribution and intensity	78. (1) The distribution and intensity of the light from a warning system must meet the standards set out in article 13 of the Grade Crossings Standards.
Alignment of light units	(2) The alignment of each set of light units must meet the standards set out in articles 14.2 to 14.7 of the Grade Crossings Standards.
Warning time	79. Before railway equipment reaches a crossing surface, the warning system must operate for the period of time set out in articles 16.1.1(a) to (c) and 16.2.2 of the Grade Crossings Standards.
Cut-out circuits	80. If railway equipment is operated, left standing or stopped in a manner that regularly causes, or will regularly cause, the activation of the warning system other than for the purposes of crossing that grade crossing, the warning system must contain circuits that meet the standards set out in article 16.3.1 of the Grade Crossings Standards.
Directional stick circuit	81. The directional stick circuit of a warning system must meet the standards set out in article 16.4 of the Grade Crossings Standards.

CHANGES TO GRADE CROSSING

New warning system	82. (1) If a warning system is installed at a grade crossing, it must meet the standards set out in articles 12 to 16 of the Grade Crossings Standards.
Modification or installation of component	(2) When a component of a warning system is modified or is installed — except in the case of a replacement in kind for maintenance purposes — the component must meet the applicable standards set out in articles 12 to 16 of the Grade Crossings Standards.
Increase in railway design speed — timeline	(3) If the installation of a warning system — or the modification or installation of a component of a warning system — results from an increase in the railway design speed, the warning system or component must meet the standards set out in articles 12 to 16 of the Grade Crossings Standards before the increase in the railway design speed takes effect.
Change to road geometry	83. (1) If the location, gradient or crossing angle of a grade crossing is changed, article 6 — except for article 6.4 — and article 11 of the Grade Crossings Standards must be applied in a manner that improves the overall safety of the grade crossing.
Prohibition — gradient	(2) It is prohibited to increase the absolute gradient of the road approach to an existing grade crossing if the gradient does not meet the standards set out in article 6.3 of the Grade Crossings Standards.
Change to road approach	84. If the number or width of traffic lanes of a road approach to a grade crossing is increased, or a shoulder is added or the shoulder's width is

Système d'avertissement

Répartition et intensité lumineuse des feux	78. (1) La répartition et l'intensité lumineuse des feux d'un système d'avertissement doivent respecter les normes prévues à la section 13 des Normes sur les passages à niveau.
Alignement des dispositifs lumineux	(2) L'alignement de chaque ensemble de dispositifs lumineux doit respecter les normes prévues aux sections 14.2 à 14.7 des Normes sur les passages à niveau.
Temps d'annonce	79. Avant l'arrivée du matériel ferroviaire à la surface de croisement, le système d'avertissement doit fonctionner pendant la période prévue aux sections 16.1.1(a) à c) et 16.2.2 des Normes sur les passages à niveau.
Circuits de coupure	80. Le système d'avertissement doit être muni de circuits qui respectent les normes prévues à la section 16.3.1 des Normes sur les passages à niveau si l'exploitation, le placement à l'arrêt ou l'immobilisation du matériel ferroviaire a régulièrement pour effet, ou aura régulièrement pour effet, d'activer le système d'avertissement à une fin autre que le franchissement du passage à niveau.
Circuit de maintien directionnel	81. Le circuit de maintien directionnel d'un système d'avertissement doit respecter les normes prévues à la section 16.4 des Normes sur les passages à niveau.

MODIFICATIONS DU PASSAGE À NIVEAU

Nouveau système d'avertissement	82. (1) Lorsqu'un système d'avertissement est installé à un passage à niveau, ce système doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 des Normes sur les passages à niveau.
Modification ou installation d'un composant	(2) Lorsqu'il est modifié ou installé, sauf s'il remplace une pièce identique aux fins d'entretien, le composant du système d'avertissement doit respecter les normes applicables prévues aux sections 12 à 16 des Normes sur les passages à niveau.
Augmentation de la vitesse de référence sur la voie ferrée	(3) Si l'installation d'un système d'avertissement — ou la modification ou l'installation d'un composant de celui-ci — est causée par l'augmentation de la vitesse de référence sur la voie ferrée, le système ou le composant doivent respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 des Normes sur les passages à niveau avant que l'augmentation de la vitesse de référence sur la voie ferrée prenne effet.
Modification de la géométrie de la route	83. (1) S'il y a modification de l'emplacement, de la déclivité ou de l'angle d'intersection d'un passage à niveau, les normes prévues aux sections 6 — à l'exclusion de la section 6.4 — et 11 des Normes sur les passages à niveau doivent être appliquées de façon à améliorer la sécurité générale du passage à niveau.
Interdiction — déclivité	(2) Il est interdit d'augmenter la déclivité absolue de l'abord routier d'un passage à niveau existant si elle ne respecte pas les normes prévues à la section 6.3 des Normes sur les passages à niveau.
Modification de l'abord routier	84. Si le nombre de voies de circulation de l'abord routier ou leur largeur sont augmentés, ou si un accotement est ajouté ou sa largeur augmentée, le

increased, the grade crossing must meet the standards set out in articles 5.1 and 6.4 of the Grade Crossings Standards.

passage à niveau doit respecter les normes prévues aux sections 5.1 et 6.4 des Normes sur les passages à niveau.

Interconnected traffic signals

85. If a traffic signal is installed within the distance specified in article 19.1 of the Grade Crossings Standards, the warning system must be interconnected with the traffic signal and must meet the standards set out in articles 19.2 to 19.4 of those Standards.

85. Si un feu de circulation est installé dans les limites de la distance indiquée à la section 19.1 des Normes sur les passages à niveau, le système d'avertissement doit être interconnecté au feu de circulation et il doit respecter les normes prévues aux sections 19.2 à 19.4 de ces Normes.

Feux de circulation interconnectés

Change in design vehicle

86. If the design vehicle that is selected for use in the design of the grade crossing changes, the period of time that the warning system must operate before railway equipment reaches the crossing surface must meet the standards set out in article 16.1 of Grade Crossings Standards.

86. S'il y a modification du véhicule type par rapport à celui qui a été choisi pour la conception du passage à niveau, la période pendant laquelle le système d'avertissement doit fonctionner avant l'arrivée du matériel ferroviaire à la surface de croisement doit respecter les normes prévues à la section 16.1 des Normes sur les passages à niveau.

Modification du véhicule type

GENERAL REQUIREMENTS

EXIGENCES GÉNÉRALES

INSTRUMENT HOUSING

BOÎTIER DES INSTRUMENTS

Locked housing

87. A railway company must ensure that the instrument housing for a warning system is locked when it is unattended.

87. La compagnie de chemin de fer veille à ce que le boîtier des instruments d'un système d'avertissement soit verrouillé s'il est laissé sans surveillance.

Verrouillage du boîtier

INSPECTION, TESTING AND MAINTENANCE

INSPECTION, MISE À L'ESSAI ET ENTRETIEN

Design plan — railway company

88. (1) The design plan for a warning system must be kept at the location of the grade crossing and must contain the following information:

88. (1) Le plan de conception du système d'avertissement doit être conservé à l'emplacement du passage à niveau et contenir les renseignements suivants :

Plan de conception — compagnie de chemin de fer

- (a) the configuration of the components of the warning system;
- (b) the circuitry and the layout of the signal equipment;
- (c) the parameters for the operation of the components of the warning system;
- (d) the type of light, including the lens deflection angles, if applicable, and the alignment coordinates of the light units; and
- (e) the details of any interconnection with a traffic control device.

- a) la configuration des composants du système d'avertissement;
- b) l'ensemble des circuits et la disposition de l'équipement de signalisation;
- c) les paramètres relatifs au fonctionnement des composants du système d'avertissement;
- d) le type de feux, y compris l'angle de déflexion des lentilles, le cas échéant, et les coordonnées d'alignement des dispositifs lumineux;
- e) les détails relatifs à toute interconnexion avec un dispositif de contrôle de la circulation.

Maintenance of warning system

(2) The warning system must be maintained in accordance with the design plan.

(2) L'entretien du système d'avertissement doit être effectué conformément au plan de conception.

Entretien du système d'avertissement

Copy of design plan

(3) When a component of the warning system is modified or installed, a design plan reflecting the modification or installation must be prepared before the work begins, and a copy of the design plan must be kept at the location of the grade crossing until it is replaced by the revised design plan referred to in subsection (4).

(3) Lorsqu'un composant du système d'avertissement est modifié ou installé, un plan de conception reflétant la modification ou l'installation doit être préparé avant le début des travaux et une copie de ce plan doit être laissée à l'emplacement du passage à niveau jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par le plan révisé mentionné au paragraphe (4).

Copie du plan

Revised design plan

(4) When the work is complete, a revised design plan that meets the requirements of subsection (1) must, within 6 months after the day on which the modification or installation takes place, be placed at the location of the grade crossing.

(4) Lorsque les travaux sont terminés, un plan de conception révisé qui respecte les exigences du paragraphe (1) doit être déposé à l'emplacement du passage à niveau au plus tard six mois après la date de la modification ou de l'installation.

Mise à jour du plan

Initial installation

89. (1) Immediately following the initial installation of a warning system, but before it is placed in service, all of the components of the warning system must be inspected and tested in accordance with article 17.1 of the Grade Crossings Standards.

89. (1) Immédiatement après l'installation initiale d'un système d'avertissement, mais avant sa mise en service, tous les composants du système d'avertissement doivent être inspectés et mis à l'essai conformément à la section 17.1 des Normes sur les passages à niveau.

Installation initiale

Modification or installation of a component	(2) Immediately following the modification or installation of a component of the warning system, but before the warning system is placed in service, the component and all other components that are directly affected by that modification or installation must be inspected and tested in accordance with article 17.1 of the Grade Crossings Standards.	(2) Immédiatement après l'installation ou la modification d'un composant du système d'avertissement, mais avant la mise en service du système d'avertissement, ce composant et tous les autres composants qui sont directement touchés par l'installation ou la modification doivent être inspectés et mis à l'essai conformément à la section 17.1 des Normes sur les passages à niveau.	Installation ou modification d'un composant
Environmental conditions	(3) In the event of severe weather or other environmental conditions that may affect the functioning of the warning system or its components, the warning system or the components must be inspected within a reasonable period of time to ensure that they are functioning properly.	(3) Dans le cas où des conditions météorologiques particulièrement mauvaises ou d'autres conditions environnementales peuvent nuire au fonctionnement du système d'avertissement ou de ses composants, le système d'avertissement ou les composants doivent être inspectés dans un délai raisonnable pour s'assurer qu'ils fonctionnent convenablement.	Conditions environnementales
Periodic inspection and testing	90. The inspection and testing of the components of a warning system that are set out in column 2 of Table 17-2 of the Grade Crossings Standards must be conducted at the frequency — as defined in Table 17-1 of those Standards — set out in column 3, 4 or 5 of Table 17-2.	90. L'inspection et la mise à l'essai des composants du système d'avertissement qui figurent à la colonne 2 du tableau 17-2 des Normes sur les passages à niveau doivent être effectuées aux fréquences — définies au tableau 17-1 de ces Normes — prévues aux colonnes 3, 4 et 5 du tableau 17-2.	Inspection et mise à l'essai périodiques
Interconnected traffic control device	91. (1) Before an interconnected traffic control device is placed in service, a road authority must inspect and test its components, including the interconnection between the traffic control device and the warning system, to ensure that the standards set out in articles 18 and 19 of the Grade Crossings Standards are met.	91. (1) Avant la mise en service d'un dispositif de contrôle de la circulation interconnecté, l'autorité responsable du service de voirie effectue l'inspection et la mise à l'essai des composants du dispositif, y compris l'interconnexion entre celui-ci et le système d'avertissement, afin que soient respectées les normes prévues aux sections 18 et 19 des Normes sur les passages à niveau.	Dispositif de contrôle de la circulation interconnecté
Frequency	(2) The inspection and testing of the components of an interconnected traffic control device that are set out in column 2 of Table 20-1 of the Grade Crossings Standards must be conducted at the frequency — as defined in Table 17-1 of those Standards — set out in column 3 of Table 20-1.	(2) L'inspection et la mise à l'essai des composants d'un dispositif de contrôle de la circulation interconnecté qui figurent à la colonne 2 du tableau 20-1 des Normes sur les passages à niveau doivent être effectuées aux fréquences — définies au tableau 17-1 de ces Normes — prévues à la colonne 3 du tableau 20-1.	Fréquence
Information	(3) When the road authority inspects, tests or maintains the interconnected traffic control device, the road authority must have, at the site, information respecting the parameters for the control and operation of the device.	(3) Lorsqu'elle effectue l'inspection, la mise à l'essai ou l'entretien du dispositif de contrôle de la circulation interconnecté, l'autorité responsable du service de voirie dispose sur les lieux des renseignements relatifs aux paramètres de contrôle et de fonctionnement du dispositif.	Renseignements

OBSTRUCTION OF GRADE CROSSING

Prohibitions

Unnecessary activation of warning system	92. (1) It is prohibited for railway equipment to be left standing in a manner that causes the activation of the warning system at a public grade crossing other than for the purposes of crossing that grade crossing.
Obstruction of public grade crossing	(2) It is prohibited for railway equipment to be left standing on a crossing surface, or for switching operations to be conducted, in a manner that obstructs a public grade crossing — including by the activation of the gate of a warning system — for more than five minutes when vehicular or pedestrian traffic requires passage across it.

Safety Concern

Public grade crossing	93. (1) This section applies to a public grade crossing if (a) the average annual daily traffic at the grade crossing is 2,000 or more and there is no other
-----------------------	--

OBSTRUCTION DU PASSAGE À NIVEAU

Interdictions

Activation du système d'avertissement	92. (1) Il est interdit de placer à l'arrêt du matériel ferroviaire de façon à causer l'activation du système d'avertissement d'un passage à niveau public à une fin autre que le franchissement de celui-ci.
Obstruction du passage à niveau public	(2) Il est interdit de placer à l'arrêt du matériel ferroviaire sur la surface de croisement, ou d'effectuer des manœuvres, de façon à obstruer plus de cinq minutes le passage à niveau public — y compris par l'activation de la barrière d'un système d'avertissement — lorsque les véhicules automobiles ou les piétons attendent de le franchir.

Questions de sécurité

Passages à niveau public	93. (1) Le présent article s'applique au passage à niveau public dans les cas suivants : a) le passage à niveau possède un débit journalier moyen annuel d'au moins 2 000 et il n'existe
--------------------------	--

road crossing within 3 km of the crossing surface, measured along the line of railway, that crosses the line of railway;

(b) the public grade crossing is located in a city, town, municipality or other organized district where

(i) there are two or fewer main roads that pass through it, or provide access into or egress out of it, and that cross the line of railway at grade, and

(ii) there is no other road crossing within 3 km of the crossing surface, measured along the line of railway, that crosses the line of railway; or

(c) the public grade crossing is the primary access for emergency services.

aucun autre franchissement routier permettant de franchir la voie ferrée et se trouvant à une distance de 3 km ou moins, mesurée le long de la voie ferrée, à partir de la surface de croisement;

b) le passage à niveau est situé dans une ville, municipalité ou autre circonscription administrative qui, à la fois :

(i) compte au plus deux routes principales permettant d'y entrer, de la traverser ou d'en sortir et de franchir à niveau la voie ferrée,

(ii) ne comporte aucun autre franchissement routier permettant de franchir la voie ferrée et se trouvant à une distance de 3 km ou moins, mesurée le long de la voie ferrée, à partir de la surface de croisement;

c) le passage à niveau constitue l'accès principal aux services d'urgence.

Collaboration

(2) If railway equipment is operated in a manner that regularly causes the obstruction of a public grade crossing, including by the activation of a warning system, and the city, town, municipality or other organized district declares in a resolution that obstruction of the grade crossing creates a safety concern, the railway company and the road authority must collaborate to resolve the safety concern.

(2) Si le matériel ferroviaire est exploité de façon à obstruer régulièrement un passage à niveau public, y compris par l'activation d'un système d'avertissement, et que la ville, municipalité ou autre circonscription administrative déclare par résolution que l'obstruction du passage à niveau soulève une question de sécurité, la compagnie de chemin de fer et l'autorité responsable du service de voirie collaborent en vue de résoudre cette question.

Collaboration

Notice

(3) The road authority must notify the Minister and the railway company in writing that the resolution has been passed and must provide them with the information used in support of the resolution, including

(a) a detailed description of the safety concern;

(b) the details of specific occurrences involving the obstruction of the grade crossing, including the date and time of the obstruction; and

(c) the details of the traffic congestion that resulted from each of the specific occurrences referred to in paragraph (b).

(3) L'autorité responsable du service de voirie avise par écrit le ministre et la compagnie de chemin de fer que la résolution a été adoptée et leur fournit les renseignements invoqués à l'appui de celle-ci, y compris :

a) une description détaillée de la question de sécurité;

b) des renseignements détaillés sur des cas précis d'obstruction du passage à niveau, y compris la date et l'heure de l'obstruction;

c) des renseignements détaillés de la congestion routière ayant résulté de chaque cas précis visé à l'alinéa b).

Avis

Timeline and mediation

(4) The railway company and the road authority must attempt to resolve the safety concern — including through the use of mediation — within 90 days after the day on which the road authority notifies the railway company under subsection (3).

(4) La compagnie de chemin de fer et l'autorité responsable du service de voirie s'efforcent de résoudre la question de sécurité — y compris par la médiation — dans un délai de quatre-vingt-dix jours suivant la date à laquelle l'autorité responsable du service de voirie avise la compagnie de chemin de fer en application du paragraphe (3).

Échéancier et médiation

Notice to Minister

(5) The road authority must notify the Minister if the railway company and the road authority are not able to resolve the safety concern within the 90-day period.

(5) Si la compagnie de chemin de fer et l'autorité responsable du service de voirie ne parviennent pas à résoudre la question de sécurité dans le délai de quatre-vingt-dix jours, l'autorité responsable du service de voirie en avise le ministre.

Avis au ministre

Emergency Vehicles

Véhicules d'urgence

Passage of emergency vehicles

94. Despite sections 92 and 93, if an emergency vehicle requires passage across a grade crossing, a company must take all necessary measures to immediately clear the grade crossing.

94. Malgré les articles 92 et 93, si un véhicule d'urgence doit franchir le passage à niveau, la compagnie prend toutes les mesures nécessaires pour libérer immédiatement le passage à niveau.

Franchissement par un véhicule d'urgence

STOPPING ON CROSSING SURFACE

ARRÊT SUR LA SURFACE DE CROISEMENT

Measures

95. A road authority must take measures to ensure that motor vehicles do not stop on the crossing surface of a public grade crossing when there is

95. L'autorité responsable du service de voirie prend des mesures pour que les véhicules automobiles ne s'arrêtent pas sur la surface de croisement

Mesures

evidence that queued traffic regularly stops on the crossing surface.

CONSTRUCTION OF INTERSECTION OR ACCESS ROAD

Intersection or
access road

96. A person may construct a road intersection or an access road on a road approach to a public grade crossing if

- (a) the railway design speed is 25 km/h or less; or
- (b) the location of the public grade crossing meets the requirements of article 11 of the Grade Crossings Standards.

TEMPORARY PROTECTION MEASURES

Threat or
interference

97. (1) When a railway company or a road authority undertakes, at a public grade crossing, an activity that could constitute a threat to, or that interferes with, the safety of railway operations, the railway company and the road authority must put in place the necessary protection measures to address the threat or the interference.

Details of
activity

(2) Within a reasonable period of time before the activity begins, whichever of the two — the railway company or the road authority — undertakes the activity must provide the other with sufficient details about the activity to determine the necessary protection measures to be put in place.

Failure or
malfunction

98. When a railway company or a road authority is advised or becomes aware that a warning system or an interconnected traffic control device at a grade crossing has malfunctioned or failed, or that a condition exists that may cause a malfunction or failure, the railway company or the road authority, as the case may be, must

- (a) immediately put in place the necessary protection measures to address any threat to, or interference with, the safety of railway operations;
- (b) immediately after putting in place the protection measures, notify the other of the malfunction, failure or condition and the protection measures that have been put in place; and
- (c) within a reasonable period of time, take the necessary measures to restore the use of the grade crossing or remedy the malfunction, failure or condition.

AUDIBLE WARNINGS

Prescribed
requirements

99. For the purposes of section 23.1 of the *Railway Safety Act*, the following requirements are prescribed for an area:

- (a) it must be located
 - (i) within the railway right-of-way, on each side of the public grade crossing, and within 0.4 km from the outer edge of the crossing surface, as shown in Figure D-1 of the Grade Crossings Standards, and
 - (ii) within the stopping sight distance of the road approach;

d'un passage à niveau public lorsqu'il est démontré que des véhicules automobiles en attente s'y arrêtent régulièrement.

CONSTRUCTION — CARREFOUR ROUTIER OU VOIE D'ACCÈS

96. Il est permis de construire un carrefour routier ou une voie d'accès sur l'abord routier d'un passage à niveau public dans les cas suivants :

- a) la vitesse de référence sur la voie ferrée est de 25 km/h ou moins;
- b) l'emplacement du passage à niveau public respecte les exigences de la section 11 des Normes sur les passages à niveau.

Carrefour
routier ou voie
d'accès

MESURES DE PROTECTION TEMPORAIRES

97. (1) Lorsque la compagnie de chemin de fer ou l'autorité responsable du service de voirie poursuit, à un passage à niveau public, une activité qui risque de compromettre la sécurité ferroviaire ou qui l'entrave, elles mettent en place les mesures de protection nécessaires pour répondre à ce risque ou à cette entrave.

Menace ou
entrave

(2) Dans un délai raisonnable avant le début de l'activité, celle des deux — la compagnie de chemin de fer ou l'autorité responsable du service de voirie — qui poursuit l'activité fournit à l'autre des détails suffisants sur l'activité pour établir les mesures de protection nécessaires à mettre en place.

Détails sur les
activités

98. Lorsqu'elle est informée ou a connaissance de la défaillance ou du mauvais fonctionnement d'un système d'avertissement ou d'un dispositif de contrôle de la circulation interconnecté, ou d'une condition qui peut causer la défaillance ou le mauvais fonctionnement, la compagnie de chemin de fer ou l'autorité responsable du service de voirie, selon le cas, est tenue :

Panne ou
mauvais
fonctionnement

- a) de mettre en place sans délai les mesures de protection nécessaires afin de répondre à toute menace ou entrave à la sécurité ferroviaire;
- b) après la mise en place des mesures de protection, d'aviser sans délai l'autre de la défaillance, du mauvais fonctionnement ou de la condition et des mesures de protection qui ont été mises en place;
- c) de prendre, dans un délai raisonnable, les mesures nécessaires pour rétablir l'usage du passage à niveau ou remédier à la défaillance, au mauvais fonctionnement ou à la condition.

AVERTISSEMENT AUDIBLE

99. Pour l'application de l'article 23.1 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le territoire doit être conforme aux exigences suivantes :

Exigences

- a) le territoire est situé :
 - (i) d'une part, dans les limites de l'emprise du chemin de fer, de chaque côté du passage à niveau public, à une distance d'au plus 0,4 km à partir du bord extérieur de la surface de croisement, comme l'illustre la Figure D-1 des Normes sur les passages à niveau,

- (b) it must have a public grade crossing that has the applicable protection referred to in sections 100 to 102;
- (c) it must not have repeated incidents of unauthorized access to the line of railway; and
- (d) it must not require whistling for a grade crossing located outside the area.

- (ii) d'autre part, dans les limites de la distance de visibilité d'arrêt de l'abord routier;
- b) il comporte un passage à niveau public doté de la protection applicable visée aux articles 100 à 102;
- c) il ne fait pas l'objet d'incidents répétés d'accès non autorisés à la voie ferrée;
- d) il ne requiert pas l'utilisation du sifflet pour un passage à niveau situé à l'extérieur du territoire.

Public grade crossing — motor vehicles

100. (1) A public grade crossing that is in the area referred to in section 99 that is used by motor vehicles must be equipped with the warning system set out in Table D-1 of the Grade Crossings Standards that corresponds to the number of tracks and the railway design speed set out in that Table, and the warning system must meet the standards set out in articles 12 to 16 of those Standards.

100. (1) Le passage à niveau public qui est situé dans le territoire visé à l'article 99 et qui est utilisé par des véhicules automobiles doit comporter le système d'avertissement figurant au tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau qui correspond au nombre de voies ferrées et à la vitesse de référence sur la voie ferrée qui y figurent, et ce système d'avertissement doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 de ces Normes.

Passage à niveau public — véhicules automobiles

Gate

(2) If a gate is not indicated as being required in Table D-1 of the Grade Crossings Standards, it is nonetheless required if the grade crossing corresponds to the applicable specifications set out in articles 1.1 to 1.3 of Appendix D of those Standards.

(2) Si, au tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau, une barrière n'est pas exigée, le système d'avertissement doit néanmoins en comporter une si le passage à niveau correspond aux spécifications applicables prévues aux sections 1.1 à 1.3 de l'appendice D de ces Normes.

Barrière

Public grade crossing — sidewalk, path or trail

101. (1) A public grade crossing that is in the area referred to in section 99 and that is exclusively for a sidewalk, path or trail must be equipped with the warning system set out in Table D-1 of the Grade Crossings Standards that corresponds to the number of tracks and the railway design speed set out in that Table, and the warning system must meet the standards set out in articles 12 to 16 of those Standards.

101. (1) Le passage à niveau public qui est situé dans le territoire visé à l'article 99 et qui est réservé exclusivement à un trottoir, à un chemin ou à un sentier doit comporter le système d'avertissement figurant au tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau qui correspond au nombre de voies ferrées et à la vitesse de référence sur la voie ferrée qui y figurent, et ce système d'avertissement doit respecter les normes prévues aux sections 12 à 16 de ces Normes.

Passage à niveau public — trottoir, chemin ou sentier

Guide fencing

(2) If a warning system without a gate is indicated as being required in Table D-1 of the Grade Crossings Standards, guide fencing as required by article 2.2 of Appendix D of those Standards must be installed.

(2) Si, au tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau, un système d'avertissement sans barrière est exigé, la clôture de canalisation exigée à la section 2.2 de l'appendice D de ces Normes doit être installée.

Clôture de canalisation

Guide fencing and barriers

(3) If a warning system is not indicated as being required in Table D-1 of the Grade Crossings Standards, guide fencing as required by article 2.2 of Appendix D of those Standards and a barrier as required by article 2.3 of Appendix D of those Standards must be installed.

(3) Si, au tableau D-1 des Normes sur les passages à niveau, un système d'avertissement n'est pas exigé, la clôture de canalisation exigée à la section 2.2 de l'appendice D de ces Normes et la barrière exigée à la section 2.3 de cet appendice doivent être installées.

Clôture de canalisation et barrière

Stop and proceed

102. If railway equipment must stop before proceeding across a public grade crossing that is in the area referred to in section 99 and that is used by motor vehicles, the grade crossing must meet the standards set out in article 2.1 of Appendix D of the Grade Crossings Standards.

102. Si l'équipement ferroviaire doit arrêter avant de franchir un passage à niveau public qui est situé dans le territoire visé à l'article 99 et qui est utilisé par des véhicules automobiles, ce passage à niveau doit respecter les normes prévues à la section 2.1 de l'appendice D des Normes sur les passages à niveau.

Arrêt avant de franchir le passage à niveau

RECORDS

REGISTRES

INFORMATION SHARING

PARTAGE DES RENSEIGNEMENTS

Railway company

103. A railway company must keep the most recent information provided to a road authority under subsection 4(1) and the most recent information received from a road authority under subsection 11(1).

103. La compagnie de chemin de fer conserve les renseignements les plus récents qui ont été fournis à l'autorité responsable du service de voirie en application du paragraphe 4(1), et les renseignements les plus récents qui ont été reçus de celle-ci en application du paragraphe 11(1).

Compagnie de chemin de fer

INSPECTION, TESTING AND MAINTENANCE

Content

104. (1) On the day on which a railway company inspects, tests or maintains a warning system, it must record the following information:

- (a) the identity of the person who conducts the inspection, testing or maintenance;
- (b) the date of the inspection, testing or maintenance;
- (c) the precise location of the warning system;
- (d) the reason for the inspection, testing or maintenance;
- (e) a description of the inspection, testing or maintenance that is conducted;
- (f) an indication of any failure or malfunction of a component of the warning system; and
- (g) an indication of any deviation from the Grade Crossings Standards and the action taken to remedy it.

Integrity of record

(2) The record must not be altered once it has been created.

Duration

(3) The record must be kept for two years after the day on which it was created. However, if the Grade Crossings Standards specify an interval of two or more years between each inspection, each test or each maintenance activity, the record of the two latest inspections, tests or maintenance activities must be kept.

TEMPORARY PROTECTION MEASURES

Failure or malfunction

105. (1) A railway company must keep a record of a warning system malfunction or failure referred to in section 98, and the record must contain the following information:

- (a) the nature of the malfunction or failure;
- (b) the precise location of the grade crossing at which the malfunction or failure occurred;
- (c) the date and time that the railway company was advised or became aware of the malfunction or failure;
- (d) all the measures taken by the railway company to address any threat to, or interference with, the safety of railway operations;
- (e) the date and time that a representative of the railway company arrived at the grade crossing to
 - (i) take the measures referred to in paragraph (d), and
 - (ii) remedy the malfunction or failure;
- (f) all the measures taken by the railway company to restore the grade crossing to use or to remedy the malfunction or failure, or the reason why no remedial action was taken, if applicable; and
- (g) the date and time that the grade crossing was restored to use or the malfunction or failure was remedied.

INSPECTION, MISE À L'ESSAI ET ENTRETIEN

Contenu

104. (1) Le jour où elle effectue l'inspection, la mise à l'essai ou l'entretien d'un système d'avertissement, la compagnie de chemin de fer inscrit, dans ses registres, les renseignements suivants :

- a) l'identité de la personne qui effectue l'inspection, la mise à l'essai ou l'entretien;
- b) la date de l'inspection, de la mise à l'essai ou de l'entretien;
- c) l'emplacement exact du système d'avertissement;
- d) la raison de l'inspection, de la mise à l'essai ou de l'entretien;
- e) une description de l'inspection, de la mise à l'essai ou de l'entretien effectués;
- f) une mention indiquant toute défaillance ou tout mauvais fonctionnement des composants du système d'avertissement;
- g) une mention indiquant tout écart par rapport aux Normes sur les passages à niveau et les mesures prises pour y remédier.

(2) Les renseignements contenus dans les registres ne doivent pas être modifiés après leur inscription.

Intégrité des renseignements

(3) Les renseignements contenus dans les registres doivent être conservés pendant deux ans après la date de leur inscription. Toutefois, si les Normes sur les passages à niveau prévoient une intervalle de deux ans ou plus entre chaque inspection, mise à l'essai ou entretien, les renseignements des deux inspections, mises à l'essai ou entretiens précédents doivent être conservés.

Durée

MESURES DE PROTECTION TEMPORAIRES

105. (1) La compagnie de chemin de fer conserve, dans ses registres, les renseignements ci-après concernant la défaillance ou le mauvais fonctionnement d'un système d'avertissement qui sont visés à l'article 98 :

- a) la nature de la défaillance ou du mauvais fonctionnement;
- b) l'emplacement exact du passage à niveau où la défaillance ou le mauvais fonctionnement se sont produits;
- c) la date et l'heure où la compagnie de chemin de fer a été informée ou a eu connaissance de la défaillance ou du mauvais fonctionnement;
- d) toutes les mesures prises par la compagnie de chemin de fer afin de répondre à toute menace ou entrave à la sécurité ferroviaire;
- e) la date et l'heure de l'arrivée d'un représentant de la compagnie de chemin de fer au passage à niveau pour :
 - (i) prendre les mesures visées à l'alinéa d),
 - (ii) remédier à la défaillance ou au mauvais fonctionnement;
- f) toutes les mesures prises par la compagnie de chemin de fer pour rétablir l'usage du passage à niveau ou remédier à la défaillance ou au mauvais fonctionnement, ou la raison de ne prendre aucune mesure à cet effet, le cas échéant;

Défaillances ou mauvais fonctionnement

Duration	(2) The record must be kept for two years after the day on which the railway company was advised or became aware of the malfunction or failure.	g) la date et l'heure du rétablissement de l'usage du passage à niveau ou la date et l'heure où il a été remédié à la défaillance ou au mauvais fonctionnement.	Durée
	(2) Les renseignements contenus dans les registres doivent être conservés au moins deux ans après la date à laquelle la compagnie de chemin de fer a été informée ou a eu connaissance de la défaillance ou du mauvais fonctionnement.		

REPEALS

106. The *Highway Crossings Protective Devices Regulations*¹ are repealed.

107. The *Railway-Highway Crossing at Grade Regulations*² are repealed.

COMING INTO FORCE

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

[6-1-0]

ABROGATIONS

106. Le *Règlement sur la protection des devis d'installation et d'essai aux passages à niveau*¹ est abrogé.

107. Le *Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique*² est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Date
d'enregis-
trement

[6-1-0]

¹ C.R.C., c. 1183
² SOR/80-748

¹ C.R.C., ch. 1183
² DORS/80-748

INDEX

Vol. 148, No. 6 — February 8, 2014

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian International Trade Tribunal**Professional, administrative and management support
services — Determination 212**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

Administrative decisions 213

Decisions

2014-24, 2014-25, 2014-29, 2014-30, 2014-34 and
2014-35 217

Notice of consultation

2014-26 214

* Notice to interested parties 212

Part 1 applications 213

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission granted (Fulsom, Kevin) 218

Permission granted (Middleton, Victoria Lynn) 218

Permission granted (Nicholas, Jevone) 218

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Waiver of information requirements for substances
and living organisms (subsections 81(9) and 106(9) of
the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 180Waiver of information requirements for substances
and living organisms (subsections 81(9) and 106(9) of
the Canadian Environmental Protection Act, 1999) 193**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Publication after screening assessment of a substance —
Ethylbenzene, CAS RN 100-41-4 — specified on the
Domestic Substances List (subsection 77(1) of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999) 198Publication after screening assessment of a substance —
Hexachloroethane, CAS RN 67-72-1 — specified on the
Domestic Substances List (subsection 77(1) of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999) 201**Fisheries and Oceans, Dept. of**

Fisheries Act

Notice respecting the Agreement between the
Government of New Brunswick and the Government of
Canada regarding the administration of the Wastewater
Systems Effluent Regulations in New Brunswick 204**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Notice of Vacancies**

Canada Industrial Relations Board 208

Office of the Superintendent of Financial Institutions 205

**Superintendent of Financial Institutions, Office of the
Bank Act**HSBC Bank Canada — Letters patent of amalgamation
and order to commence and carry on business 204

Insurance Companies Act

Intact Insurance Company — Letters patent of
amalgamation and order to commence and carry on
business 205

Trust and Loan Companies Act

HSBC Trust Company (Canada) — Letters patent of
amalgamation and order to commence and carry on
business 205**MISCELLANEOUS NOTICES**

GNOSTIC MOVEMENT (THE), surrender of charter 220

Health Council of Canada, surrender of charter 220

* Jameson Bank, certificate of continuance 220

* National Life Assurance Company of Canada (The),
voluntary liquidation and dissolution 220**PARLIAMENT****Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Deregistration of a registered political party 211

House of Commons* Filing applications for private bills (Second Session,
Forty-First Parliament) 211**PROPOSED REGULATIONS****Fisheries and Oceans, Dept. of**

Fisheries Act

Regulations Amending the Metal Mining Effluent
Regulations 223**Transport, Dept. of**

Railway Safety Act

Grade Crossings Regulations 249

INDEX

Vol. 148, n° 6 — Le 8 février 2014

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

* Banque Jameson, certificat de prorogation.....	220
Conseil canadien de la santé, abandon de charte.....	220
MOUVEMENT GNOSTIQUE (LE), abandon de charte.....	220
* Nationale du Canada, Compagnie d'Assurance-Vie (La), liquidation et dissolution volontaires.....	220

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de postes vacants**

Bureau du surintendant des institutions financières.....	205
Conseil canadien des relations industrielles.....	208

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances et les organismes vivants [paragraphe 81(9) et 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	180
Exemption à l'obligation de fournir des renseignements concernant les substances et les organismes vivants [paragraphe 81(9) et 106(9) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	193

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication après évaluation préalable d'une substance — l'Éthylbenzène (numéro d'enregistrement CAS 100-41-4) — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	198
Publication après évaluation préalable d'une substance — l'Hexachloroéthane (numéro d'enregistrement CAS 67-72-1) — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)].....	201

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur les pêches Avis relatif à l'accord entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement du Canada sur l'administration du Règlement sur les effluents des systèmes d'assainissement des eaux usées au Nouveau-Brunswick.....	204
--	-----

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques Banque HSBC Canada — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement.....	204
Loi sur les sociétés d'assurances Intact Compagnie d'assurance — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement.....	205
Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt Société de fiducie HSBC (Canada) — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement.....	205

COMMISSIONS**Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Fulsom, Kevin).....	218
Permission accordée (Middleton, Victoria Lynn).....	218
Permission accordée (Nicholas, Jevone).....	218

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes**

* Avis aux intéressés.....	212
Avis de consultation 2014-26.....	214
Décisions 2014-24, 2014-25, 2014-29, 2014-30, 2014-34 et 2014-35.....	217
Décisions administratives.....	213
Demandes de la partie 1.....	213

Tribunal canadien du commerce extérieur

Services professionnels, services administratifs et services de soutien de la gestion — Décision.....	212
--	-----

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarante et unième législature).....	211
--	-----

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada Radiation d'un parti politique enregistré.....	211
--	-----

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Pêches et des Océans, min. des**

Loi sur les pêches Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux.....	223
--	-----

Transports, min. des

Loi sur la sécurité ferroviaire Règlement sur les passages à niveau.....	249
---	-----



If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5