

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 14, 2009

OTTAWA, LE SAMEDI 14 MARS 2009

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 7, 2009, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne 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 7 janvier 2009 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct 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.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^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. 143, No. 11 — March 14, 2009

Government notices	558
Notice of vacancies	606
Parliament	
House of Commons	611
Chief Electoral Officer	612
Commissioner of Canada Elections	611
Commissions	613
(agency, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	631
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Orders in Council	638
Proposed regulations	651
(including amendments to existing regulations)	
Index	687

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 143, n° 11 — Le 14 mars 2009

Avis du gouvernement	558
Avis de postes vacants	606
Parlement	
Chambre des communes	611
Directeur général des élections	612
Commissaire aux élections fédérales	611
Commissions	613
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	631
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Décrets en conseil	638
Règlements projetés	651
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	689

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Notice of ninth release of technical information relevant to substances identified in the Challenge*

Whereas the Government of Canada published on Saturday, December 9, 2006, in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 140, No. 49, the *Notice of intent to develop and implement measures to assess and manage the risks posed by certain substances to the health of Canadians and their environment* in which it highlights how it intends to address approximately 200 chemical substances identified as high priorities for action,

Notice is hereby given that the Government of Canada is releasing the technical documentation relevant to the 17 substances listed in section 3 of Schedule 1 to this notice. The Government of Canada challenges interested parties to submit the specific information detailed in the technical documentation.

The technical documentation and associated deadlines for submission of information are available via the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). They may also be obtained by contacting the Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 1-800-410-4314 or 819-953-4936 (fax), DSL.SurveyCo@ec.gc.ca (email), 1-888-228-0530 or 819-956-9313 (telephone).

A notice concerning a survey for certain substances listed in section 3 of Schedule 1 to this notice is simultaneously published under paragraph 71(1)(b) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* in this edition of the *Canada Gazette*, Part I.

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.

GEORGE ENEI
*Acting Director General
Science and Risk Assessment Directorate*
On behalf of the Minister of the Environment

MARGARET KENNY
*Director General
Chemical Sectors Directorate*
On behalf of the Minister of the Environment

KAREN LLOYD
*Director General
Safe Environments Directorate*
On behalf of the Minister of Health

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Avis de neuvième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi*

Attendu que le gouvernement du Canada a publié le samedi 9 décembre 2006, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 140, n° 49, l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures d'évaluation et de gestion des risques que certaines substances présentent pour la santé des Canadiens et leur environnement* dans lequel il souligne les moyens qu'il a l'intention de prendre pour gérer environ 200 substances chimiques considérées comme des priorités élevées pour suivi,

Avis est par les présentes donné que le gouvernement du Canada publie la documentation technique se rapportant aux 17 substances énumérées à la partie 3 de l'annexe 1 de l'avis. Le gouvernement du Canada défie les parties intéressées de présenter les renseignements indiqués dans la documentation technique pour ces substances.

La documentation technique et les dates limites pour la présentation des renseignements sont disponibles à partir du site Web des substances chimiques du gouvernement du Canada (www.substanceschimiques.gc.ca). On peut aussi les obtenir en communiquant avec la Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 1-800-410-4314 ou 819-953-4936 (télécopieur), DSL.SurveyCo@ec.gc.ca (courriel), 1-888-228-0530 ou 819-956-9313 (téléphone).

Un avis concernant une enquête sur certaines substances énumérées à la partie 3 de l'annexe 1 du présent avis est publié simultanément conformément à l'alinéa 71(1)(b) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* dans le présent numéro de la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Conformément à l'article 313 de la Loi, quiconque fournit des renseignements pour donner suite au présent avis peut en même temps demander que ces renseignements soient considérés comme confidentiels.

*Le directeur général intérimaire
Direction des sciences
et de l'évaluation des risques*
GEORGE ENEI

Au nom du ministre de l'Environnement

*La directrice générale
Direction générale des secteurs
des produits chimiques*
MARGARET KENNY

Au nom du ministre de l'Environnement

*La directrice générale
Direction de la sécurité des milieux*
KAREN LLOYD

Au nom de la ministre de la Santé

SCHEDULE 1

Plan for the assessment and management of certain substances on the *Domestic Substances List* and list of Batch 9 Challenge substances**1. Background**

The *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) required that the Government review some 23 000 *Domestic Substances List* (DSL) substances to determine whether they have certain characteristics which indicate that the Government should assess the risks that may be associated with their continued use in Canada. The Government completed this exercise — called categorization — in September 2006. Categorization provided a new information baseline on all identified substances, one that will allow the Government of Canada to work with its partners to achieve tangible results that protect Canadians and the environment.

The Ministers of the Environment and of Health (the Ministers) published on December 9, 2006, in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 140, No. 49, the *Notice of intent to develop and implement measures to assess and manage the risks posed by certain substances to the health of Canadians and their environment*. The notice indicated that approximately 200 of the 4 300 chemical substances identified by the categorization exercise are high priorities for action under the initiative known as the Challenge because

- the Ministers consider that evidence that a substance is both persistent and bioaccumulative (according to the *Persistence and Bioaccumulation Regulations*), when combined with evidence of toxicity and release into the environment, can lead to harmful ecological impacts. This indicates that the substance meets the criterion in paragraph 64(a) of CEPA 1999;
- the Ministers consider that where there is evidence that a substance for which the critical health effect is assumed to have no threshold — i.e. a mutagenic carcinogen — it is assumed that there is a probability of harm to human health at any level of exposure, and therefore indicates that the substance meets the criterion in paragraph 64(c) of CEPA 1999;
- the Ministers consider that evidence that a substance exhibits carcinogenicity, mutagenicity, developmental toxicity, reproductive toxicity, and a high likelihood of exposure to individuals in Canada indicates that the substance may meet the criterion in paragraph 64(c) of CEPA 1999; and
- these substances are believed to be in commerce or of commercial interest in Canada.

This notice also outlines the measures the Ministers intend to take regarding these substances to further protect the health of Canadians and the environment. These measures will

- improve, where possible, persistence and/or bioaccumulation information;
- identify industrial best practices in order to set benchmarks for risk management, product stewardship, and virtual elimination; and
- collect information on environmental release, exposure, substance and/or product use.

In so doing, the Ministers will make timely risk management interventions that minimize the risk of serious or irreversible harm associated with the above-mentioned substances.

ANNEXE 1

Plan d'évaluation et de gestion de certaines substances inscrites sur la *Liste intérieure* et liste des substances du lot 9 identifiées dans le Défi**1. Contexte**

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE (1999)] exigeait que le gouvernement examine quelque 23 000 substances inscrites sur la *Liste intérieure* pour déterminer si elles possèdent certaines caractéristiques indiquant que le gouvernement devrait évaluer les risques qui peuvent être reliés à leur utilisation continue au Canada. Le gouvernement a terminé cet exercice, appelé catégorisation, en septembre 2006. La catégorisation a fourni, au sujet de toutes les substances identifiées, de nouvelles données de base qui permettront au gouvernement du Canada de collaborer avec ses partenaires pour obtenir des résultats tangibles qui contribuent à protéger les Canadiens et l'environnement.

Les ministres de l'Environnement et de la Santé (les ministres) ont publié le samedi 9 décembre 2006, dans la *Partie I de la Gazette du Canada*, vol. 140, n° 49, l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures d'évaluation et de gestion des risques que certaines substances présentent pour la santé des Canadiens et leur environnement*. Cet avis montrait qu'environ 200 des 4 300 substances chimiques identifiées lors de l'exercice de la catégorisation sont des priorités élevées pour suivi dans le cadre de l'initiative du Défi, et ce, pour les raisons suivantes :

- Les ministres considèrent que la preuve qu'une substance est à la fois persistante et bioaccumulable (au sens du *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation*), lorsqu'elle s'ajoute à la preuve de sa toxicité et de son rejet dans l'environnement, peut donner lieu à des effets écologiques nocifs, ce qui indique que la substance satisfait au critère de l'alinéa 64a) de la LCPE (1999);
- Les ministres estiment que lorsqu'il est prouvé qu'une substance pour laquelle l'effet critique sur la santé n'a probablement pas de seuil, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un agent cancérigène mutagène, il est présumé qu'elle produit probablement un effet sur la santé humaine à n'importe quel niveau d'exposition, ce qui montre donc que la substance satisfait au critère de l'alinéa 64c) de la LCPE (1999);
- Les ministres estiment en outre que la preuve qu'une substance est cancérigène, mutagène ou toxique pour le développement ou la reproduction, conjuguée à une forte probabilité d'exposition de la population au Canada, dénote que la substance peut satisfaire au critère de l'alinéa 64c) de la LCPE (1999);
- Ces substances sont supposées être commercialisées ou présentent un intérêt commercial au Canada.

Cet avis décrit aussi les mesures que les ministres ont l'intention de prendre au sujet de ces substances pour protéger davantage la santé des Canadiens et l'environnement. Ces mesures consisteront à :

- améliorer, dans la mesure du possible, les renseignements concernant la persistance ou la bioaccumulation;
- définir les meilleures pratiques industrielles de manière à baliser la gestion des risques, la bonne gestion des produits et la quasi-élimination;
- recueillir des renseignements sur les rejets dans l'environnement, sur l'exposition ou sur l'utilisation des substances ou de leurs produits.

De cette façon, les ministres feront des interventions rapides en matière de gestion des risques qui réduiront au minimum le risque d'effets néfastes graves ou irréversibles associé aux substances susmentionnées.

Pursuant to paragraph 74(a) of the Act, the Ministers are required to conduct a screening assessment of the substances categorized under subsection 73(1) to determine if they meet the criteria established in section 64 of the Act.

The Ministers have documented for each of the 17 Batch 9 Challenge substances the categorization information in their possession and have prepared documentation which (a) summarizes the scientific information and any relevant uncertainties, (b) specifies the information necessary for improved decision making and, where appropriate, requires submission of this data using section 71, and (c) outlines how this information will be used in decisions.

Information deemed necessary for improved decision making is being gathered via section 71 of CEPA 1999. Additional information regarding the scientific properties of these substances, or best management practices associated with the use of these substances that is deemed beneficial by interested stakeholders, will be collected as detailed in the technical documentation available via the Government of Canada Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). The absence of new information will not preclude the Ministers from issuing a decision that safeguards human health and the environment.

2. Timelines

If new information for the 17 substances listed below is not received by September 10, 2009, then by no later than December 19, 2009, the Ministers will open a 60-day public comment period under subsection 77(1) on (a) the screening assessment and (b) the proposal to pursue one of the measures as specified under subsection 77(2).

If new information is received by September 10, 2009, that information will be considered and, by no later than March 20, 2010, the Ministers will open a 60-day public comment period under subsection 77(1) on (a) the screening assessment and (b) their proposal to pursue one of the measures as specified under subsection 77(2) and, where applicable, the implementation of virtual elimination under subsection 65(3) as specified under subsection 77(2).

Discussions with stakeholders on the development of the risk management approach, where applicable, will be initiated at the time of the subsection 77(1) publication. The Ministers will publish their final recommendation under subsection 77(6) by no later than June 19, 2010, where no new information was received during this call for information, and by no later than September 18, 2010, where new information was received during this call for information. A risk management approach, where applicable, will be available at that time outlining actions which the Government proposes to take to protect Canadians and their environment from risks associated with these substances.

3. Batch 9 Challenge substances

A. Twelve substances identified as persistent, bioaccumulative, and inherently toxic to non-human organisms and believed to be in commercial use in Canada

CAS No.	Substance Name
475-71-8*	Benzo[h]benz[5,6]acridino[2,1,9,8-klmna]acridine-8,16-dione
509-34-2	Spiro[isobenzofuran-1(3H),9'-[9H]xanthen]-3-one, 3',6'-bis(diethylamino)-
1326-05-2	Spiro[isobenzofuran-1(3H),9'-[9H]xanthen]-3-one, 2',4',5',7'-tetrabromo-3',6'-dihydroxy-, lead salt

Conformément à l'alinéa 74a) de la Loi, les ministres doivent effectuer une évaluation préalable des substances classées en vertu du paragraphe 73(1) pour déterminer si elles répondent aux critères précisés à l'article 64 de la Loi.

Pour chacune des 17 substances du lot 9 identifiées dans le Défi, les ministres ont étayé l'information de la catégorisation en leur possession et ont préparé de la documentation qui a) résume les données scientifiques et toutes les incertitudes pertinentes, b) spécifie l'information nécessaire à l'amélioration de la prise de décisions et, au besoin, demande la présentation de ces données en vertu de l'article 71, et c) indique comment cette information sera utilisée dans les décisions.

L'information jugée nécessaire pour améliorer la prise de décisions est obtenue en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999). L'information supplémentaire concernant les propriétés scientifiques de ces substances ou les meilleures pratiques de gestion reliées à l'utilisation de ces substances, qui est jugée utile par les intervenants intéressés, sera obtenue tel qu'il est indiqué dans la documentation technique disponible dans le site Web des substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca) du gouvernement du Canada. L'absence de nouvelles données n'empêchera pas les ministres de prendre une décision qui contribue à protéger la santé humaine et l'environnement.

2. Échéanciers

Si de nouvelles données concernant les 17 substances énumérées ci-dessous ne sont pas reçues avant le 10 septembre 2009, les ministres accorderont, au plus tard le 19 décembre 2009, une période de commentaires publics de 60 jours en vertu du paragraphe 77(1), laquelle portera sur a) l'évaluation préalable et b) la proposition visant à appliquer l'une des mesures énoncées au paragraphe 77(2).

Si de nouvelles données sont reçues avant le 10 septembre 2009, elles seront prises en compte et les ministres accorderont, au plus tard le 20 mars 2010, une période de commentaires publics de 60 jours, conformément au paragraphe 77(1), portant sur a) l'évaluation préalable et b) leur proposition visant à appliquer l'une des mesures mentionnées au paragraphe 77(2) et à réaliser, au besoin, la quasi-élimination en vertu du paragraphe 65(3) conformément au paragraphe 77(2).

Les discussions avec les intervenants au sujet de l'élaboration de la méthode de gestion des risques, le cas échéant, seront entreprises à la date de publication en vertu du paragraphe 77(1). Les ministres publieront leur recommandation finale conformément au paragraphe 77(6) au plus tard le 19 juin 2010, si de nouvelles données n'ont pas été reçues pendant cette demande de renseignements, et au plus tard le 18 septembre 2010, si de nouvelles données ont été reçues pendant cette demande de renseignements. À ce moment, une approche de gestion des risques, le cas échéant, sera disponible et décrira les mesures que le gouvernement entend prendre pour protéger les Canadiens et leur environnement contre les risques reliés à ces substances.

3. Substances chimiques du lot 9 identifiées dans le Défi

A. Douze substances jugées persistantes, bioaccumulables et intrinsèquement toxiques pour les organismes autres que les humains qui seraient commercialisées au Canada

N° CAS	Nom de la substance
475-71-8*	Benzo[h]benz[5,6]acridino[2,1,9,8-klmna]acridine-8,16-dione
509-34-2	3',6'-Bis(diethylamino)spiro[isobenzofurane-1(3H),9'-[9H]xanthen]-3-one
1326-05-2	Acide 2-(2,4,5,7-tétrabromo-3,6-dihydroxyxanthen-9-yl)benzoïque, sel de plomb

CAS No.	Substance Name
2134-15-8*	Benzoic acid, 2,3,4,5-tetrachloro-6-(2,4,5,7-tetrabromo-6-hydroxy-3-oxo-3H-xanthen-9-yl)-
2379-74-0	Benzo[b]thiophen-3(2H)-one, 6-chloro-2-(6-chloro-4-methyl-3-oxobenzo[b]thien-2(3H)-ylidene)-4-methyl-
7328-97-4	Oxirane, 2,2',2'',2'''-[1,2-ethanediyliidenetetrakis(4,1-phenyleneoxymethylene)]tetrakis-
14295-43-3*	Benzo[b]thiophen-3(2H)-one, 4,7-dichloro-2-(4,7-dichloro-3-oxobenzo[b]thien-2(3H)-ylidene)-
38465-55-3*	Nickel, bis[1-[4-(diméthylamino)phényl]-2-phényl-1,2-ethenedithiolato(2-)-S,S']-
41556-26-7	Decanedioic acid, bis(1,2,2,6,6-pentaméthyl-4-piperidiny) ester
58161-93-6*	Benzoic acid, 4-[1-[(2,4-dichlorophényl)amino]carbonyl]-3,3-diméthyl-2-oxobutoxy]-
64338-16-5	7-Oxa-3,20-diazadispiro[5.1.11.2]hénéicosan-21-one, 2,2,4,4-tetraméthyl-
71032-95-6**	2-Naphthalenesulfonic acid, 7-[[4,6-bis[[3-(diéthylamino)propyl]amino]-1,3,5-triazin-2-yl]amino]-4-hydroxy-3-[[4-(phénylazo)phényl]azo]-, monoacetate (salt)

* Substances for which no response was received to the notice published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 140, No. 9, under section 71 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, on March 4, 2006, but for which stakeholders indicated in their *Declaration of Non-Engagement* forms an interest in the substances.

** Substance added to the Challenge as a result of information received during public comments on the December 9, 2006 Notice with respect to the draft screening assessment report on 148 PBT substances published in the *Canada Gazette*, Part I, along with a notice of intent to amend the *Domestic Substances List* to apply the Significant New Activity provisions under subsection 81(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to these 148 substances.

B. Five substances identified as a high hazard to humans and a high likelihood of exposure to individuals in Canada

CAS No.	Substance Name
88-12-0	2-Pyrrolidinone, 1-ethenyl-
93-15-2	Benzene, 1,2-diméthoxy-4-(2-propényl)-
1309-64-4	Antimony oxide (Sb ₂ O ₃)
1314-62-1	Vanadium oxide (V ₂ O ₅)
7758-01-2	Bromic acid, potassium salt

EXPLANATORY NOTE

The *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) required the Minister of Health and the Minister of the Environment to categorize the approximately 23 000 substances on the *Domestic Substances List*. Based on the information obtained through the categorization process, a number of substances have been identified by the Ministers as high priorities for action. This includes substances

- that were found to meet all of the ecological categorization criteria, including persistence, bioaccumulation potential and inherent toxicity to aquatic organisms, and that are known to be in commerce, or of commercial interest, in Canada; and/or
- that were found either to meet the categorization criteria for greatest potential for exposure or to present an intermediate potential for exposure, and were identified as posing a high hazard to human health based on available evidence on carcinogenicity, mutagenicity, developmental toxicity or reproductive toxicity.

N° CAS	Nom de la substance
2134-15-8*	Acide 2,3,4,5-tétrachloro-6-(2,4,5,7-tétrabromo-6-hydroxy-3-oxo-3H-xanthén-9-yl)benzoïque
2379-74-0	6-Chloro-2-(6-chloro-4-méthyl-3-oxobenzo[b]thièn-2(3H)-ylidène)-4-méthylbenzo[b]thiophén-3(2H)-one
7328-97-4	2,2',2'',2'''-[Éthane-1,2-diylidènetétrakis(p-phénylénoxyméthylène)]tétraoxirane
14295-43-3*	4,7-Dichloro-2-(4,7-dichloro-3-oxobenzo[b]thièn-2(3i)-ylidène)benzo[b]thiophén-3(2H)-one
38465-55-3*	Bis{1-[4-(diméthylamino)phényl]-2-phényléthylène-1, 2-dithiolato(2-)-S,S'}nickel
41556-26-7	Sébaçate de bis(1,2,2,6,6-pentaméthyl-4-pipéridyle)
58161-93-6*	Acide 4-[1-[(2,4-dichlorophényl)amino]carbonyl]-3,3-diméthyl-2-oxobutoxy]benzoïque
64338-16-5	2,2,4,4-Tétraméthyl-7-oxa-3,20-diazadispiro[5.1.11.2]-hénéicosan-21-one
71032-95-6**	Acide 7-[[4,6-bis[[3-(diéthylamino) propyl]amino]-1,3,5-triazin-2-yl]amino]-4-hydroxy-3-[[p-(phénylazo)phényl]azo]naphthalène-2-sulfonique, monoacétate

* Substances pour lesquelles aucune réponse n'a été reçue à l'avis publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 140, n° 9, en vertu de l'article 71 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le 4 mars 2006, mais pour lesquelles des parties intéressées ont indiqué un intérêt dans le formulaire de *Déclaration de non-implication*.

** Substance qui a été ajoutée au Défi à la suite de l'information reçue lors de la période de commentaire publique concernant l'avis publié le 9 décembre 2006 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, relatif à l'ébauche du rapport d'évaluation préalable sur 148 substances PBTi, et l'avis d'intention de modifier la *Liste intérieure* pour utiliser les dispositions relatives à une nouvelle activité en vertu du paragraphe 81(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour ces 148 substances.

B. Cinq substances jugées comme présentant un risque élevé pour les humains et une forte probabilité d'exposition de la population au Canada

N° CAS	Nom de la substance
88-12-0	1-Vinyl-2-pyrrolidone
93-15-2	4-Allylvératrole
1309-64-4	Trioxyde de diantimoine
1314-62-1	Pentaoxyde de divanadium
7758-01-2	Bromate de potassium

NOTE EXPLICATIVE

La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)] exigeait que le ministre de la Santé et le ministre de l'Environnement catégorisent les quelque 23 000 substances figurant sur la *Liste intérieure*. En se fondant sur l'information obtenue dans le cadre du processus de catégorisation, les ministres ont jugé qu'une priorité élevée pour suivi devait être accordée à un certain nombre de substances, à savoir :

- celles dont on sait qu'elles satisfont à tous les critères de la catégorisation écologique, y compris la persistance, le potentiel de bioaccumulation et la toxicité intrinsèque pour les organismes aquatiques et qu'elles sont commercialisées ou présentent un intérêt commercial au Canada;
- celles dont on sait qu'elles satisfont aux critères de la catégorisation pour le plus fort risque d'exposition ou qui présentent un risque d'exposition intermédiaire et dont on a jugé qu'elles constituaient un danger élevé pour la santé humaine en raison des preuves qui existent concernant leur cancérogénicité, leur mutagénicité et leur toxicité pour le développement et la reproduction.

The Challenge initiative is meant to engage stakeholders to provide new information that could improve decision-making with respect to 200 substances identified as high priorities for action.

In accordance with section 76.1 of CEPA 1999, and in the absence of additional relevant information as a result of this Challenge, the Ministers are predisposed to conclude, through a screening assessment, that a substance satisfies the definition of toxic under section 64 of CEPA 1999 in that it “may enter 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 may constitute a danger in Canada to human life or health.” As such, the Ministers may then recommend to the Governor in Council that this substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999, with the intent of initiating the development of risk management measures taking into account socio-economic considerations. The measures will be subject to review in light of new scientific information, including monitoring and ongoing assessment activities.

The 200 Challenge substances are in commerce or believed to be in commerce in Canada. Should no information be forthcoming through this Challenge to confirm that a substance is in commerce in Canada, the Ministers may conclude, through a screening assessment, that this substance is not currently in commerce in Canada and that as such it may not satisfy the definition of toxic under section 64 of CEPA 1999. However, given the hazardous properties of these substances, there is concern that new activities for the substances that have not been identified or assessed under CEPA 1999 could lead to the substances meeting the criteria set out in section 64 of the Act. Therefore, it will be recommended that these substances be subject to the Significant New Activity provisions specified under subsection 81(3) of the Act, to ensure that any new manufacture, import or use of these substances in quantities greater than 100 kg/year is notified, and that ecological and human health risk assessments are conducted as specified in section 83 of the Act prior to the substances being introduced into Canada.

[11-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice with respect to Batch 9 Challenge substances

Pursuant to paragraph 71(1)(b) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, notice is hereby given that the Minister of the Environment requires, for the purpose of assessing whether the substances listed in Schedule 1 to this notice are toxic or are capable of becoming toxic, or for the purpose of assessing whether to control, or the manner in which to control the listed substances, any person described in Schedule 2 to this notice who possesses or who may reasonably be expected to have access to the information required in Schedule 3 to this notice, to provide that information no later than July 14, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Saving Time.

Responses to this notice shall be submitted to the Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator, Chemicals Management Plan, Gatineau, Quebec K1A 0H3. Inquiries concerning the notice may be directed to DSL Surveys Co-ordinator at the above address, 1-888-228-0530 or

L'initiative du Défi a pour but d'inciter les intervenants à fournir de nouveaux renseignements qui pourraient améliorer la prise de décisions au sujet de 200 substances auxquelles une priorité élevée pour le suivi a été accordée.

Conformément aux dispositions de l'article 76.1 de la LCPE (1999), et en l'absence d'autres renseignements pertinents fournis par le présent défi, les ministres sont prédisposés à conclure que, à la suite d'une évaluation préalable, une substance satisfait à la définition du terme « toxique » donnée à l'article 64 de la LCPE (1999) si elle « peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement et la diversité biologique ou à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines ». C'est pourquoi les ministres peuvent recommander au gouverneur en conseil l'ajout de cette substance à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999) en vue d'entreprendre l'élaboration de mesures de gestion des risques qui tiennent compte des considérations socio-économiques. Ces mesures pourront être révisées à la lumière de nouvelles informations scientifiques, y compris la surveillance et les activités d'évaluation en cours.

Les 200 substances visées par le Défi sont commercialisées au Canada ou supposées l'être. Si les données fournies par le présent défi ne confirment pas la commercialisation d'une substance au Canada, les ministres pourront conclure, à la lumière d'une évaluation préalable, que cette substance n'est pas commercialisée au Canada. À ce titre, elle pourrait ne pas satisfaire à la définition du terme « toxique » donnée à l'article 64 de la LCPE (1999). Toutefois, en raison des propriétés dangereuses de ces substances, on craint que les nouvelles activités relatives à cette substance qui n'ont pas été relevées ni évaluées en vertu de la LCPE (1999) pourraient faire en sorte que les substances satisfassent aux critères énoncés à l'article 64 de la Loi. Il sera donc recommandé que ces substances soient assujetties aux dispositions du paragraphe 81(3) de la Loi ayant trait aux nouvelles activités importantes de sorte que toute nouvelle fabrication, importation ou utilisation des substances en quantités supérieures à 100 kg par année soit déclarée et que des évaluations des risques pour la santé humaine et l'environnement soient réalisées, conformément à l'article 83 de la Loi, avant que les substances soient introduites au Canada.

[11-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis concernant les substances du groupe 9 du Défi

Avis est par les présentes donné, conformément à l'alinéa 71(1)b) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le ministre de l'Environnement oblige, afin de déterminer si les substances inscrites à l'annexe 1 du présent avis sont effectivement ou potentiellement toxiques ou d'apprécier s'il y a lieu de prendre des mesures de contrôle et, dans l'affirmative, de déterminer la nature de celles-ci, toute personne désignée à l'annexe 2 du présent avis à lui communiquer les renseignements requis à l'annexe 3 du présent avis, dont elle dispose ou qui lui sont normalement accessibles, au plus tard le 14 juillet 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est.

Les réponses au présent avis doivent être envoyées au Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS, Plan de gestion des produits chimiques, Gatineau (Québec) K1A 0H3. Pour toute demande concernant l'avis, veuillez communiquer avec le coordonnateur des enquêtes sur la LIS à

819-956-9313 (telephone), 1-800-410-4314 or 819-953-4936 (fax), DSL.SurveyCo@ec.gc.ca (email).

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

Pursuant to subsection 71(4) of the Act, the Minister of the Environment may, on request in writing from any person to whom this notice applies, extend the time or times within which the person shall comply with this notice. The person seeking such extension shall submit a request in writing to the Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator, Existing Substances Program, Gatineau, Quebec K1A 0H3.

MARGARET KENNY
Director General
Chemical Sectors Directorate

GEORGE ENEI
Acting Director General
Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

l'adresse susmentionnée, 1-888-228-0530 ou 819-956-9313 (téléphone), 1-800-410-4314 ou 819-953-4936 (télécopieur), DSL.SurveyCo@ec.gc.ca (courriel).

En vertu de l'article 313 de la Loi, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander par écrit qu'une partie ou la totalité des renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

En vertu du paragraphe 71(4) de la Loi, le ministre de l'Environnement peut, sur demande écrite du destinataire de l'avis, proroger le délai. La personne qui demande une telle prolongation doit présenter sa demande par écrit au Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS, Programme des substances existantes, Gatineau (Québec) K1A 0H3.

La directrice générale
Direction générale des secteurs
des produits chimiques
MARGARET KENNY

Le directeur général intérimaire
Direction des sciences
et de l'évaluation des risques
GEORGE ENEI

Au nom du ministre de l'Environnement

SCHEDULE 1

Batch 9 Challenge Substances

CAS RN ¹	Name of the substance	Formula	Synonyms
88-12-0	2-Pyrrolidinone, 1-ethenyl-	C ₆ H ₉ NO	1-vinyl-2-pyrrolidinone; 1-ethenyl-2-pyrrolidinone; polyvinylpyrrolidone
93-15-2	Benzene, 1,2-dimethoxy-4-(2-propenyl)-	C ₁₁ H ₁₄ O ₂	1,2-dimethoxy-4-(2-propenyl)-benzene; methyl eugenol; 1,3,4-eugenol methyl ether; 4-allylveratrole; 4-allyl-1,2-dimethoxybenzene
475-71-8	Benzo[<i>h</i>]benz[5,6]acridino[2,1,9,8- <i>klmna</i>]acridine-8,16-dione	C ₂₈ H ₁₂ N ₂ O ₂	pigment yellow 24 could contain this substance; vat yellow 1 could contain this substance; flavanthrone
509-34-2	Spiro[isobenzofuran-1(3 <i>H</i>),9'-(9 <i>H</i>)xanthen]-3-one, 3',6'-bis(diethylamino)-	C ₂₈ H ₃₀ N ₂ O ₃	solvent red 49 could contain this substance
1309-64-4	Antimony oxide (Sb ₂ O ₃)	O ₅ Sb ₂	diantimony trioxide; pigment white 11 could contain this substance
1314-62-1	Vanadium oxide (V ₂ O ₅)	O ₅ V ₂	vanadium pentoxide; vanadic anhydride
1326-05-2	Spiro[isobenzofuran-1(3 <i>H</i>),9'-(9 <i>H</i>)xanthen]-3-one, 2',4',5',7'-tetrabromo-3',6'-dihydroxy-, lead salt	C ₂₀ H ₈ Br ₄ O _{5,8} Pb	eosine lead lake; pigment red 90 could contain this substance; 2-(2,4,5,7-tetrabromo-3,6-dihydroxyxanthen-9-yl)benzoic acid, lead salt
2134-15-8	Benzoic acid, 2,3,4,5-tetrachloro-6-(2,4,5,7-tetrabromo-6-hydroxy-3-oxo-3 <i>H</i> -xanthen-9-yl)-	C ₂₀ H ₄ Br ₄ Cl ₄ O ₅	solvent red 48 could contain this substance; tetrachlorotetrabromo fluorescein
2379-74-0	Benzo[<i>b</i>]thiophen-3(2 <i>H</i>)-one, 6-chloro-2-(6-chloro-4-methyl-3-oxobenz[<i>b</i>]thien-2(3 <i>H</i>)-ylidene)-4-methyl-	C ₁₈ H ₁₀ Cl ₂ O ₂ S ₂	pigment red 181 could contain this substance; vat red 1 could contain this substance; isoquinolinium, 4-hydroxy-2-(4-nitrophenyl)-hydroxide, inner salt

ANNEXE 1

Substances du groupe 9 du Défi

NE CAS ¹	Nom de la substance	Formule	Synonymes
88-12-0	1-Vinyl-2-pyrrolidone	C ₆ H ₉ NO	N-vinyl-2-pyrrolidinone; polyvinylpyrrolidone
93-15-2	4-Allylvératrole	C ₁₁ H ₁₄ O ₂	éther méthylique d'eugénol; 1,2-diméthoxy-4-allylbenzène; 1,3,4-éther méthylique d'eugénol; 4-allylvératrole; 4-allyl-1,2-diméthoxybenzène
475-71-8	Benzo[<i>h</i>]benz[5,6]acridino[2,1,9,8- <i>klmna</i>]acridine-8,16-dione	C ₂₈ H ₁₂ N ₂ O ₂	pigment yellow 24 peut contenir cette substance; vat yellow 1 peut contenir cette substance; flavanthrone
509-34-2	3',6'-Bis(diethylamino)spiro[isobenzofurane-1(3 <i>H</i>),9'-(9 <i>H</i>)xanthen]-3-one	C ₂₈ H ₃₀ N ₂ O ₃	solvent red 49 peut contenir cette substance
1309-64-4	Trioxyde de diantimoine	O ₅ Sb ₂	oxyde de vanadium; pigment white 11 peut contenir cette substance
1314-62-1	Pentaoxyde de divanadium	O ₅ V ₂	anhydride vanadique
1326-05-2	Acide 2-(2,4,5,7-tétrabromo-3,6-dihydroxyxanthen-9-yl)benzoïque, sel de plomb	C ₂₀ H ₈ Br ₄ O _{5,8} Pb	laque d'éosine à base de plomb; pigment red 90 peut contenir cette substance
2134-15-8	Acide 2,3,4,5-tétrachloro-6-(2,4,5,7-tétrabromo-6-hydroxy-3-oxo-3 <i>H</i> -xanthen-9-yl)benzoïque	C ₂₀ H ₄ Br ₄ Cl ₄ O ₅	solvent red 48 peut contenir cette substance; tétrachlorotétrabromo fluorescéine
2379-74-0	6-Chloro-2-(6-chloro-4-méthyl-3-oxobenz[<i>b</i>]thièn-2(3 <i>H</i>)-ylidène)-4-méthylbenzo[<i>b</i>]thiophén-3(2 <i>H</i>)-one	C ₁₈ H ₁₀ Cl ₂ O ₂ S ₂	pigment red 181 peut contenir cette substance; vat red 1 peut contenir cette substance

CAS RN ¹	Name of the substance	Formula	Synonyms	NE CAS ¹	Nom de la substance	Formule	Synonymes
7328-97-4	Oxirane, 2,2',2'',2'''-[1,2-ethanediyliidenetetrakis(4,1-phenyleneoxymethylene)] tetrakis-	C ₃₈ H ₃₈ O ₈	TGOPE; tetraphenylethane glycidyl ether; 1,1,2,2-tetra(p-hydroxyphenyl)ethane tetraglycidyl ether	7328-97-4	2,2',2'',2'''-[Éthane-1,2-diyliènetétrakis(p-phénylénéoxyméthylène)] tétraoxirane	C ₃₈ H ₃₈ O ₈	TGOPE; tétraphényloléthane glycidyl éther; 1,1,2,2-tétra(p-hydroxyphényl)éthane tétraglycidyl éther
7758-01-2	Bromic acid, potassium salt	BrHO ₃ .K	potassium bromate	7758-01-2	Bromate de potassium	BrHO ₃ .K	
14295-43-3	Benzo[<i>b</i>]thiophen-3(2 <i>H</i>)-one, 4,7-dichloro-2-(4,7-dichloro-3-oxobenz[<i>b</i>]thien-2(3 <i>H</i>)-ylidene)-	C ₁₆ H ₄ Cl ₄ O ₂ S ₂	pigment red 88 could contain this substance; 4,7-dichloro-2-(4,7-dichloro-3-oxobenz[<i>b</i>]thien-2(3 <i>H</i>)-ylidene)benzo[<i>b</i>]thiophen-3(2 <i>H</i>)-one; 4,4',7,7'-tetrachlorothioindigo	14295-43-3	4,7-Dichloro-2-(4,7-dichloro-3-oxobenz[<i>b</i>]thièn-2(3 <i>i</i>)-ylidène)benzo[<i>b</i>]thiophén-3(2 <i>H</i>)-one	C ₁₆ H ₄ Cl ₄ O ₂ S ₂	pigment red 88 peut contenir cette substance; 4,4',7,7'-tétrachlorothioindigo
38465-55-3	Nickel, bis{1-[4-(dimethylamino)phenyl]-2-phenyl-1,2-ethenedithiolato(2-)- <i>S,S'</i> }-	C ₃₂ H ₃₀ N ₂ Ni S ₄	BDN; bis(1-(4-(dimethylamino)phenyl)-2-phenylethylene-1,2-dithiolato(2-)- <i>S,S'</i>)nickel; bis(4-dimethylaminodithio benzil)nickel	38465-55-3	Bis{1-[4-(diméthylamino)phényl]-2-phényléthylène-1,2-dithiolato(2-)- <i>S,S'</i> }nickel	C ₃₂ H ₃₀ N ₂ Ni S ₄	BDN; bis(4-diméthylaminodithiobenzil)nickel
41556-26-7	Decanedioic acid, bis(1,2,2,6,6-pentamethyl-4-piperidinyl) ester	C ₃₀ H ₅₆ N ₂ O ₄	PEDA; bis(1,2,2,6,6-pentamethyl-4-piperidyl) sebacate; bis(1,2,2,6,6-pentamethyl-4-piperidinyl) decadioate	41556-26-7	Sébacate de bis(1,2,2,6,6-pentaméthyl-4-pipéridyle)	C ₃₀ H ₅₆ N ₂ O ₄	PEDA; bis(1,2,2,6,6-pentaméthyl-4-pipéridyl) 1,8-octanédicarboxylate
58161-93-6	Benzoic acid, 4-[1-[(2,4-dichlorophenyl)amino]carbonyl]-3,3-dimethyl-2-oxobutoxy]-	C ₂₀ H ₁₉ Cl ₂ N O ₅	BADAC; 4-[1-[(2,4-dichlorophenyl)amino]carbonyl]-3,3-dimethyl-2-oxobutoxy]benzoic acid	58161-93-6	Acide 4-[1-[(2,4-dichlorophényl)amino]carbonyl]-3,3-diméthyl-2-oxobutoxy]benzoïque	C ₂₀ H ₁₉ Cl ₂ N O ₅	BADAC
64338-16-5	7-Oxa-3,20-diazadispiro[5.1.11.2]heneicosan-21-one, 2,2,4,4-tetramethyl-	C ₂₂ H ₄₀ N ₂ O ₂	ODHO; 2,2,4,4-tetramethyl-7-oxa-3,20-diazadispiro[5.1.11.2]heneicosan-21-one	64338-16-5	2,2,4,4-Tétraméthyl-7-oxa-3,20-diazadispiro[5.1.11.2]-hénéicosan-21-one	C ₂₂ H ₄₀ N ₂ O ₂	ODHO; 2,2,4,4-tétraméthyl-21-oxo-7-oxa-3,20-diazadispiro[5.1.11.2]hénéicosan
71032-95-6	2-Naphthalenesulfonic acid, 7-[[4,6-bis[[3-(diethylamino)propyl]amino]-1,3,5-triazin-2-yl]amino]-4-hydroxy-3-[[4-(phenylazo)phenyl]azo]-, monoacetate (salt)	C ₃₉ H ₅₀ N ₁₂ O ₄ S.C ₂ H ₄ O ₂	NDTHPM; 7-[[4,6-bis[[3-(diethylamino)propyl]amino]-1,3,5-triazin-2-yl]amino]-4-hydroxy-3-[[p-(phenylazo)phenyl]azo]naphthalene-2-sulphonic acid, monoacetate	71032-95-6	Acide 7-[[4,6-bis[[3-(diéthylamino)propyl]amino]-1,3,5-triazin-2-yl]amino]-4-hydroxy-3-[[p-(phénylazo)phényl]azo]naphthalène-2-sulfonique, monoacétate	C ₃₉ H ₅₀ N ₁₂ O ₄ S.C ₂ H ₄ O ₂	NDTHPM

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

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

SCHEDULE 2

Persons Required to Provide Information

- This notice applies to any person who,
 - during the 2006 calendar year, manufactured or imported a total quantity greater than 100 kg of a substance listed in Schedule 1 to this notice, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item; or
 - during the 2006 calendar year, used a total quantity greater than 1 000 kg of a substance listed in Schedule 1 to this notice, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, at any concentration.
- This notice does not apply to a substance in transit through Canada.
- This notice does not apply to the import or use, during the 2006 calendar year, of steel and steel alloys containing vanadium oxide (CAS RN 1314-62-1).

ANNEXE 2

Personnes tenues de communiquer les renseignements

- Le présent avis s'applique à toute personne qui satisfait à l'un des critères suivants :
 - au cours de l'année civile 2006, elle a fabriqué ou importé une quantité totale supérieure à 100 kg d'une substance inscrite à l'annexe 1 du présent avis, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé;
 - au cours de l'année civile 2006, elle a utilisé une quantité totale supérieure à 1 000 kg d'une substance inscrite à l'annexe 1 du présent avis, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé à n'importe quelle concentration.
- Le présent avis ne s'applique pas à la substance en transit au Canada.
- Le présent avis ne s'applique pas à l'importation ou à l'utilisation, au cours de l'année civile 2006, de l'acier et des alliages d'acier contenant du pentaoxyde de divanadium (NE CAS 1314-62-1).

4. Respondents to this notice who

(a) manufactured a substance listed in Schedule 1 to this notice shall complete sections 4, 5, 6, 9 and 10 in Schedule 3 to this notice;

(b) imported a substance listed in Schedule 1 to this notice, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item shall complete sections 4, 5, 7, 9 and 10 in Schedule 3 to this notice; or

(c) used a substance listed in Schedule 1 to this notice, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, shall complete sections 4, 5, 8, 9, and 10 in Schedule 3 to this notice.

SCHEDULE 3

Information Required

1. The definitions in this section apply in this notice.

“calendar year” means a period of 12 consecutive months commencing on January 1.

“import” includes movement into Canada, as well as internal company transfers across the Canadian border.

“manufacture” includes the incidental production of a substance at any level of concentration as a result of the manufacturing, processing or other uses of other substances, mixtures, or products.

“manufactured item” means an item that is formed into a specific physical shape or design during manufacture and has, for its final use, a function or functions dependent in whole or in part on its shape or design, including clothing, empty storage containers, electrical gear and appliances or parts thereof, office and consumer electronics or parts thereof, tiles, electrical wire, foam slabs or shapes and plastic film, pipes, tubes or profiles, plywood, brake linings, fibres, leather, paper, yarns, dyed fabric, matches, flares, photographic films, and batteries.

“mixture” means a combination of substances that does not produce a substance that is different from the substances that were combined, including a prepared formulation, hydrate, and reaction mixture that are characterized in terms of their constituents (including paints, coating, solvent mixtures, azeotropic and zeotropic refrigerants, mixture that is under pressure and that is used for personal care, pharmaceutical, medical, household, laboratory, commercial or industrial).

“product” excludes mixture and manufactured item.

“use” excludes sale, distribution, and repackaging.

2. If any of the information being requested in this notice has already been sent to a department, agency or board of the federal government, the supplier of that information is required to provide the name of the person or branch in that department, agency or board to which the information was sent, their affiliate (if applicable) and the date on which the information was sent, and to specify, by reference to the sections of this notice, the information sent on that occasion. Please note that the specified information, already submitted to the other department, agency or board, is not required to be resubmitted under this notice.

3. If the person subject to the notice is a company, response to the notice shall be submitted on a company-wide basis. The person will include information with respect to each facility in their single response on behalf of the entire company.

4. Persons to whom this notice applies shall provide the following information:

4. Le répondant au présent avis qui

a) a fabriqué une substance inscrite à l'annexe 1 du présent avis, doit remplir les articles 4, 5, 6, 9 et 10 de l'annexe 3 du présent avis;

b) a importé une substance inscrite à l'annexe 1 du présent avis, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, doit remplir les articles 4, 5, 7, 9 et 10 de l'annexe 3 du présent avis;

c) a utilisé une substance inscrite à l'annexe 1 du présent avis, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, doit remplir les articles 4, 5, 8, 9 et 10 de l'annexe 3 du présent avis.

ANNEXE 3

Renseignements requis

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent avis.

« année civile » Période de 12 mois consécutifs commençant le 1^{er} janvier.

« article manufacturé » Article doté d'une forme ou de caractéristiques matérielles précises pendant sa fabrication et qui a, pour son utilisation finale, une ou plusieurs fonctions en dépendant en tout ou en partie, notamment les vêtements, les contenants d'entreposage vides, les appareils électriques et domestiques ainsi que les pièces correspondantes, l'équipement électronique de bureau ou de consommateur ainsi que les pièces correspondantes, les carrelages, les fils électriques, les blocs ou les formes en mousse et les films plastiques, les tuyaux, les tubes ou les profilés, le contre-plaqué, les garnitures de freins, les fibres, le cuir, le papier, les fils textiles, les tissus teints, les allumettes, les balises, les pellicules photographiques et les piles.

« fabriquer » Comprend la production fortuite d'une substance à tout niveau de concentration qui résulte de la fabrication, du traitement ou de l'utilisation d'autres substances, de mélanges ou de produits.

« importation » Mouvement vers l'intérieur du Canada, notamment les transferts internes d'une entreprise traversant la frontière canadienne.

« mélange » Combinaison de substances ne produisant pas elles-mêmes une substance différente de celles qui ont été combinées, notamment les formulations préparées, les hydrates et les mélanges de réaction qui sont entièrement caractérisés en terme de leurs constituants (y compris les peintures, les revêtements, les mélanges de solvants, les réfrigérants azéotropiques et zéotropiques, les mélanges sous pression utilisés pour soin personnel, pharmaceutique, médical, ménager, en laboratoire, commercial ou industriel).

« produit » Ce terme exclut mélange et article manufacturé.

« utiliser » Ce terme exclut la vente, la distribution et le emballage.

2. Si les renseignements requis dans cet avis ont déjà été envoyés à un ministère, à un organisme ou à une commission du gouvernement fédéral, le fournisseur de ces renseignements est tenu de fournir le nom de la personne ou du groupe organisationnel dans le ministère, l'organisme ou la commission à qui les renseignements ont été envoyés, son affiliation (le cas échéant), la date à laquelle les renseignements ont été envoyés et, en vous référant aux articles du présent avis, les renseignements envoyés à cette personne ou à ce groupe organisationnel. Veuillez noter que ces renseignements n'ont pas besoin d'être soumis de nouveau.

3. Si la personne sujette à cet avis est une entreprise, la réponse à cet avis doit être soumise à l'échelle de l'entreprise. La personne devra inclure les renseignements pour chacune des installations dans sa réponse unique au nom de toute l'entreprise.

4. Les personnes visées par le présent avis doivent fournir les renseignements suivants :

Identification and Declaration Form — Batch 9 Challenge Substances - 2006

Identification

Name of the person (e.g. company): _____

Canadian head office street address (and mailing address, if different from the street address): _____

Contact name for CEPA 1999 section 71 notices: _____

Title of the contact: _____

Contact's street and mailing addresses (if different from above): _____

Telephone number: _____ Fax number (if any): _____

Email (if any): _____

Request for Confidentiality



Pursuant to section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, I request that the following parts of the information that I am submitting be treated as confidential. (*Specify the parts [e.g. sections, tables] of the information that you request be treated as confidential and include the reason for your request.*)



I do not request that the information that I am submitting be treated as confidential and I consent to it being released without restriction.

I declare that the information that I am submitting is accurate and complete.

Name (print)

Title

Signature

Date of signature

Provide the information no later than July 14, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Saving Time to
Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator
Existing Substances Program
Gatineau QC K1A 0H3
Telephone: 1-888-228-0530 or 819-956-9313 — Fax: 1-800-410-4314 or 819-953-4936
Email: DSL.SurveyCo@ec.gc.ca

Formulaire d'identification et de déclaration — Substances du groupe 9 du Défi - 2006

Identification

Nom de la personne (par exemple le nom de l'entreprise) : _____

Adresse municipale du siège social de l'entreprise au Canada (et l'adresse postale si elle diffère de l'adresse municipale) :

Nom du répondant pour les avis en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999) : _____

Titre du répondant : _____

Adresses municipale et postale du répondant (si différentes de celles ci-dessus) : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de télécopieur (s'il existe) : _____

Courriel (s'il existe) : _____

Demande de confidentialité

En vertu de l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, je demande que les parties suivantes des renseignements fournis soient considérées comme confidentielles. (*Préciser la partie [par exemple, les articles, les tableaux] des renseignements et inclure les motifs de votre décision.*)

Je ne demande pas que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels et je consens à ce qu'ils soient communiqués sans restriction.

Je déclare que les renseignements fournis sont exacts et complets.

 Nom (en lettres moulées) _____
Titre

 Signature _____
Date de la signature

Fournir les renseignements au plus tard le 14 juillet 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est au :
 Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS
 Programme des substances existantes
 Gatineau QC K1A 0H3
 Téléphone : 1-888-228-0530 ou 819-956-9313 — Télécopieur : 1-800-410-4314 ou 819-953-4936
 Courriel : DSL.SurveyCo@ec.gc.ca

5. For each substance listed in Schedule 1, that a person manufactured, imported or used, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, during the 2006 calendar year, the person shall provide the following information:

- (a) the CAS RN¹ of the substance that was manufactured, imported or used;
- (b) the name of the substance that was manufactured, imported or used;
- (c) the total quantity of the substance that was manufactured, reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kilograms, if greater than 1 000 kg);
- (d) the total quantity of the substance that was imported, reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kilograms, if greater than 1 000 kg), including the substance contained in a mixture, a product or a manufactured item;
- (e) the total quantity of the substance that was used, reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kilograms, if greater than 1 000 kg), including the substance contained in a mixture, a product or a manufactured item; and
- (f) the applicable six-digit North American Industry Classification System (NAICS) code(s) that applies to the person or company as it relates to their activity with the substance or to the mixture, product or manufactured item containing the substance.

5. Pour chacune des substances inscrites à l'annexe 1, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, qu'une personne a fabriquée, importée ou utilisée au cours de l'année civile 2006, cette personne doit fournir les renseignements suivants :

- a) le NE CAS¹ de la substance fabriquée, importée ou utilisée;
- b) le nom de la substance fabriquée, importée ou utilisée;
- c) la quantité totale de la substance fabriquée, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kilogrammes près, si plus grande que 1 000 kg);
- d) la quantité totale de la substance importée, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kilogrammes près, si plus grande que 1 000 kg), y compris la substance présente dans un mélange, un produit ou un article manufacturé;
- e) la quantité totale de la substance utilisée, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kilogrammes près, si plus grande que 1 000 kg), y compris la substance présente dans un mélange, un produit ou un article manufacturé;
- f) le ou les code(s) approprié(s) à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) correspondant à l'activité faite par la personne ou l'entreprise de la substance, y compris la substance présente dans un mélange, un produit ou un article manufacturé.

CAS RN ¹ of the substance (a)	Name of substance (b)	Total quantity in kg (rounded to the nearest kg, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kg, if greater than 1 000 kg)			NAICS ² code(s) (f)
		Manufactured in 2006 (c)	Imported in 2006 (d)	Used in 2006 (e)	

² A list of six-digit North American Industry Classification System (NAICS) codes is available at the following Statistics Canada Internet site: www.statcan.ca/english/Subjects/Standard/naics/2002/naics02-menu.htm. Note that the NAICS codes Internet address is case sensitive.

Attach supplementary sheets, if necessary.

NE CAS ¹ de la substance (a)	Nom de la substance (b)	Quantité totale, en kg (arrondie au kg près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kg près, si plus grande que 1 000 kg)			Code(s) du SCIAN ² (f)
		Fabriquée en 2006 (c)	Importée en 2006 (d)	Utilisée en 2006 (e)	

² Une liste de codes à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) est disponible à l'adresse Internet suivante de Statistique Canada : www.statcan.ca/francais/Subjects/Standard/naics/2002/naics02-menu_f.htm. Prendre note que l'adresse Internet exige de distinguer les majuscules des minuscules.

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

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

7. (1) For each substance listed in Schedule 1, that a person imported whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, during the 2006 calendar year, the person shall provide the following information:

- (a) the CAS RN¹ of the substance that was imported;
- (b) the type of mixture, product, or manufactured item that was imported, if applicable;
- (c) the concentration or range of concentrations of the substance as a weight percentage in the mixture, product, or manufactured item;
- (d) the applicable use pattern code associated with the substance or the substance in the mixture, in the product or in the manufactured item, as described in section 11;
- (e) the quantity of the substance, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item that was imported for each use pattern code, reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kilograms, if greater than 1 000 kg); and
- (f) the top five trade names representing the highest aggregate quantity of substances in each entry identified in paragraph (b), if applicable.

7. (1) Pour chacune des substances inscrites à l'annexe 1, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, qu'une personne a importée au cours de l'année civile 2006, cette personne doit fournir les renseignements suivants :

- a) le NE CAS¹ de la substance importée;
- b) le type de mélange, de produit ou d'article manufacturé importés, le cas échéant;
- c) la concentration ou la plage de concentrations de la substance, en pourcentage en poids, dans le mélange, le produit ou l'article manufacturé;
- d) le code d'utilisation approprié, décrit à l'article 11, associé à la substance, y compris la substance présente dans le mélange, le produit ou l'article manufacturé;
- e) la quantité de la substance importée, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kilogrammes près, si plus grande que 1 000 kg), pour chaque code d'utilisation;
- f) les cinq marques de commerce dont les quantités totales de la substance sont les plus élevées pour chaque inscription indiquée à l'alinéa b), le cas échéant.

CAS RN ¹ of the substance that was imported (a)	Type of mixture, product, or manufactured item, if applicable (b)	Concentration or range of concentrations of the substance by weight (w/w%) (c)	Use pattern code (described in section 11) (d)	Quantity imported for each use pattern code of the substance in kg (rounded to the nearest kg, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kg, if greater than 1 000 kg) (e)	Top five trade names representing the highest aggregate quantity of substances in each entry identified in paragraph (b), if applicable (f)

Attach supplementary sheets, if necessary.

NE CAS ¹ de la substance importée (a)	Type de mélange, de produit ou d'article manufacturé, le cas échéant (b)	Concentration ou plage de concentrations de la substance (% en poids) (c)	Code d'utilisation (décrit à l'article 11) (d)	Quantité de la substance importée, en kg (arrondie au kg près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kg près, si plus grande que 1 000 kg), pour chaque code d'utilisation (e)	Les cinq marques de commerce dont les quantités totales de la substance sont les plus élevées pour chaque inscription identifiée à l'alinéa b), le cas échéant (f)

Au besoin, utiliser une autre feuille.

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

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

7. (2) For each substance listed in Schedule 1, that a person imported whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, and sold to a person in Canada during the 2006 calendar year, the person shall provide the following information:

- (a) the CAS RN¹ of the substance that was imported and sold to a person in Canada;
- (b) the name, head office street and mailing addresses, and telephone number of a maximum of 20 persons in Canada to whom the largest quantity of the substance including the substance contained in the mixture, the product and the manufactured item was sold; and
- (c) the total quantity, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item that was sold to each person identified in paragraph (b), reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kilograms, if greater than 1 000 kg).

7. (2) Pour chacune des substances inscrites à l'annexe 1, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, qu'une personne a importée et vendue à une personne au Canada au cours de l'année civile 2006, cette personne doit fournir les renseignements suivants :

- a) le NE CAS¹ de la substance importée et vendue à une personne au Canada;
- b) les nom, adresses municipale et postale du siège social et numéro de téléphone d'un maximum de 20 personnes au Canada à qui les plus grandes quantités de la substance incluant la substance présente dans un mélange, un produit ou un article manufacturé, ont été vendues;
- c) la quantité totale de la substance, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kilogrammes près, si plus grande que 1 000 kg), vendue à chaque personne identifiée à l'alinéa b).

CAS RN ¹ of the substance that was imported and sold (a)	Name, head office street and mailing addresses, and telephone number of a maximum of 20 persons in Canada to whom the largest quantity was sold (b)	Total quantity sold to each person identified in paragraph (b) of the substance in kg (rounded to the nearest kg, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kg, if greater than 1 000 kg) (c)

Attach supplementary sheets, if necessary.

NE CAS ¹ de la substance importée et vendue (a)	Nom, adresses municipale et postale du siège social et numéro de téléphone d'un maximum de 20 personnes au Canada à qui les plus grandes quantités ont été vendues (b)	Quantité totale de la substance, en kg (arrondie au kg près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kg près, si plus grande que 1 000 kg), vendue à chaque personne identifiée à l'alinéa b) (c)

Au besoin, utiliser une autre feuille.

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

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

8. (1) For each substance listed in Schedule 1, that a person used, whether alone, in a mixture, in a product, or in a manufactured item, during the 2006 calendar year, the person shall provide the following information:

- (a) the CAS RN¹ of the substance that was used;
- (b) the type of mixture, product, or manufactured item that was used, if applicable;
- (c) the concentration or range of concentrations of the substance as a weight percentage in the mixture, product, or manufactured item;
- (d) the name and head office street and mailing addresses of the supplier;
- (e) the applicable use pattern code associated with the substance or the substance in the mixture, in the product, or in the manufactured item, as described in section 11; and
- (f) the quantity of the substance, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item that was used for each use pattern code, reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kilograms, if greater than 1 000 kg).

8. (1) Pour chacune des substances inscrites à l'annexe 1, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, qu'une personne a utilisée au cours de l'année civile 2006, cette personne doit fournir les renseignements suivants :

- a) le NE CAS¹ de la substance utilisée;
- b) le type de mélange, de produit ou d'article manufacturé utilisés, le cas échéant;
- c) la concentration ou la plage de concentrations de la substance, en pourcentage en poids, dans le mélange, le produit ou l'article manufacturé;
- d) le nom et les adresses municipale et postale du siège social du fournisseur;
- e) le code d'utilisation approprié, décrit à l'article 11, associé à la substance, y compris la substance présente dans le mélange, le produit ou l'article manufacturé;
- f) la quantité de la substance utilisée, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kilogrammes près, si plus grande que 1 000 kg), pour chaque code d'utilisation.

CAS RN ¹ of the substance that was used (a)	Type of mixture, product, or manufactured item, if applicable (b)	Concentration or range of concentrations of the substance by weight (w/w%) (c)	Name and head office street and mailing addresses of the supplier (d)	Use pattern code (described in section 11) (e)	Quantity used for each use pattern code of the substance, in kg (rounded to the nearest kg, if less than 1 000 kg; rounded to the nearest hundred kg, if greater than 1 000 kg) (f)

Attach supplementary sheets, if necessary.

NE CAS ¹ de la substance utilisée (a)	Type de mélange, de produit ou d'article manufacturé, le cas échéant (b)	Concentration ou plage de concentrations de la substance (% en poids) (c)	Nom et adresses municipale et postale du siège social du fournisseur (d)	Code d'utilisation (décrit à l'article 11) (e)	Quantité de la substance utilisée, en kg (arrondie au kg près, si moins de 1 000 kg; arrondie à la centaine de kg près, si plus grande que 1 000 kg), pour chaque code d'utilisation (f)

Au besoin, utiliser une autre feuille.

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

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

9. For each substance listed in Schedule 1, that a person manufactured, imported or used, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, during the 2006 calendar year, the person shall provide the following information:

- (a) the CAS RN¹ of the substance that was manufactured, imported or used;
- (b) the name and street and mailing addresses of the facility where the substance was manufactured or used, or to where it was imported;
- (c) the total quantity of the substance, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, that was released from the facility to air, water (including discharge to surface water or wastewater collection and/or treatment system) and/or land (including underground injection and discharge to groundwater), reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram);
- (d) the source of releases to air, water and/or land;
- (e) the physical state of the substance released; and
- (f) the total quantity of the substance, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, that was transferred to an off-site hazardous or non-hazardous waste-management facility, reported in kilograms (rounded to the nearest kilogram).

9. Pour chacune des substances inscrites à l'annexe 1, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, qu'une personne a fabriquée, importée ou utilisée au cours de l'année civile 2006, cette personne doit fournir les renseignements suivants :

- a) le NE CAS¹ de la substance fabriquée, importée ou utilisée;
- b) le nom et les adresses municipale et postale de l'installation où la substance a été fabriquée ou utilisée, ou le lieu où elle a été importée;
- c) la quantité totale en kilogrammes (arrondie au kilogramme près) de la substance, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, rejetée de l'installation dans l'air, l'eau (y compris les déversements dans les plans d'eau, les systèmes de collecte des eaux usées et les installations de traitement des eaux usées) ou le sol (y compris les injections souterraines et les décharges dans les eaux souterraines);
- d) la source du rejet dans l'air, l'eau ou le sol;
- e) l'état physique de la substance rejetée;
- f) la quantité totale, en kilogrammes (arrondie au kilogramme près), de la substance, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, transférée à une installation extérieure de gestion des déchets dangereux ou des déchets non dangereux.

CAS RN ¹ of the substance (a)	Facility name and street and mailing addresses (b)	Total quantity in kg (rounded to the nearest kg) released to (c)			Source of release to air, water and/or land (d)	Physical state of the substance (e)	Total quantity in kg (rounded to the nearest kg) transferred to an off-site waste management facility (f)	
		Air	Water	Land			Hazardous waste	Non-hazardous waste

Attach supplementary sheets, if necessary.

NE CAS ¹ de la substance (a)	Nom et adresses municipale et postale de l'installation (b)	Quantité totale, en kg (arrondie au kg près), rejetée (c)			Source du rejet dans l'air, l'eau ou le sol (d)	État physique de la substance rejetée (e)	Quantité totale, en kg (arrondie au kg près), transférée à une installation extérieure de gestion des déchets (f)	
		Air	Eau	Sol			Déchets dangereux	Déchets non dangereux

Au besoin, utiliser une autre feuille.

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

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

10. For each substance listed in Schedule 1, that a person manufactured, imported or used, whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item, during the 2006 calendar year, the person shall provide the following information:

(a) the CAS RN¹ of the substance that was manufactured, imported or used;

(b) a description of the procedures, policies and/or technological solutions put in place to prevent or minimize releases of the substance to the environment and/or the potential exposure of individuals in Canada to the substance, if applicable;

(c) studies or data that measure the effectiveness of the procedures, policies and/or technological solutions reported in paragraph (b) [provide a list describing each study if more than five studies exist]; and

(d) studies or data that measure the exposure to the substance of individuals in Canada or the environment (for example, but not limited to, concentrations in air, water, soil, or sediment, and releases of the substance from final mixtures, products, or manufactured items) [provide a list describing each study if more than five studies exist].

10. Pour chacune des substances inscrites à l'annexe 1, seule, en mélange, en produit ou présente dans un article manufacturé, qu'une personne a fabriquée, importée ou utilisée au cours de l'année civile 2006, cette personne doit fournir les renseignements suivants :

a) le NE CAS¹ de la substance fabriquée, importée ou utilisée;

b) une description des procédures, des politiques mises en place ou des solutions technologiques pour prévenir ou minimiser les rejets de la substance dans l'environnement et/ou l'exposition possible des individus à la substance au Canada, le cas échéant;

c) les études ou les données évaluant l'efficacité des procédures, des politiques ou des solutions technologiques identifiées à l'alinéa b) [fournir une liste descriptive de chaque étude, s'il en existe plus de cinq];

d) les études ou les données évaluant l'exposition de la substance sur les individus au Canada ou l'environnement (par exemple, concentrations dans l'air, l'eau, le sol ou les sédiments, rejets de la substance provenant de l'usage final des mélanges, des produits ou des articles manufacturés) [fournir une liste descriptive de chaque étude, s'il en existe plus de cinq].

CAS RN ¹ of the substance (a)	Procedures, policies and/or technological solutions put in place to prevent or minimize releases of the substance to the environment and/or the potential exposure of individuals in Canada to the substance, if applicable (b)	Studies or data that measure the effectiveness of the procedures, policies and/or technological solutions reported in paragraph (b) (c)	Studies or data that measure the exposure to the substance of individuals in Canada or the environment (d)

Attach supplementary sheets, if necessary.

NE CAS ¹ de la substance (a)	Procédures, politiques ou solutions technologiques pour prévenir ou minimiser les rejets de la substance dans l'environnement et/ou l'exposition possible des individus à la substance au Canada, le cas échéant (b)	Études ou données évaluant l'efficacité des procédures, des politiques ou des solutions technologiques identifiées à l'alinéa b) (c)	Études ou données évaluant l'exposition de la substance sur les individus au Canada ou l'environnement (d)

Au besoin, utiliser une autre feuille.

11. For the purposes of sections 6, 7, and 8, the following are the use pattern codes and their corresponding applications:

Use Pattern Codes and Corresponding Applications

Use Pattern Code	Application
01	Research and development
02	Recycling
03	Destruction and waste disposal
04	Absorbent - adsorbent
05	Abrasive

11. Aux fins des articles 6, 7 et 8, les codes d'utilisation pertinents et leur description correspondante sont les suivants :

Codes d'utilisation et leur description correspondante

Code	Utilisation
01	Recherche et développement
02	Recyclage
03	Destruction et élimination des déchets
04	Absorbant - adsorbant
05	Abrasif

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

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

Use Pattern Code	Application	Code	Utilisation
06	Adhesive - binder - sealant - filler	06	Adhésif - liant - matériau d'étanchéité - bouche-pores
07	Analytical reagent	07	Réactif analytique
08	Antifreeze - coolant - de-icer	08	Antigel - agent de refroidissement - dégivreur
09	Antioxidant - corrosion inhibitor - tarnish inhibitor - scavenger - antiscaling agent	09	Antioxydant - inhibiteur de corrosion - inhibiteur de décoloration - décrassant - agent pour prévenir l'écaillage
10	Catalyst - accelerator - initiator - activator	10	Catalyseur - accélérateur - initiateur - activateur
11	Catalyst support - chromatography support	11	Support de catalyseur - support chromatographique
12	Chemical intermediate - organic	12	Intermédiaire chimique - organique
13	Chemical intermediate - inorganic, organometallic	13	Intermédiaire chimique - inorganique, organométallique
14	Coagulant - coalescent	14	Coagulant - agent coalescent
15	Colourant - pigment - stain - dye - ink	15	Colorant - pigment - teinture - encre
16	Defoamer - emulsion breaker	16	Agent antimousse - agent de rupture d'émulsion
17	Drilling mud additive - oil recovery agent - oil well treating agent	17	Additif de boue de forage - agent de récupération d'huile - agent de traitement de puits de pétrole
18	Fertilizer	18	Engrais
19	Finishing agent	19	Agent de finition
20	Flame retardant - fire extinguishing agent	20	Produit ignifuge - agent extincteur
21	Flocculating - precipitating - clarifying agent	21	Agent de floculation - de précipitation - clarifiant
22	Flotation agent	22	Agent de flottation
23	Formulation Component	23	Composant de formulation
24	Fragrance - perfume - deodorizer - flavouring agent	24	Fragrance - parfum - désodorisant - aromatisant
25	Fuel - fuel additive	25	Carburant - additif de carburant
26	Functional fluid i.e. hydraulic, dielectric, or their additives	26	Fluide fonctionnel (ex. hydraulique, diélectrique ou additifs)
27	Humectant - dewatering aid - dehumidifier - dehydrating agent	27	Humidifiant - agent d'assèchement - déshumidifiant - déshydratant
28	Ion exchange agent	28	Agent d'échange d'ions
29	Lubricating agent - lubricant additive - mould release agent	29	Agent de lubrification - additif de lubrification - démoulant
30	Monomer	30	Monomère
31	Oxidizing agent	31	Agent oxydant
32	Paint - coating additive	32	Peinture - additif d'enrobage
33	Pesticide - herbicide - biocide - disinfectant - repellent - attractant	33	Pesticide - herbicide - biocide - désinfectant - répulsif - attractif
34	Photosensitive agent - fluorescent agent - brightener - UV absorber	34	Agent photosensible - agent fluorescent - brillanteur - absorbeur d'UV
35	Plasticizer	35	Plastifiant
36	Polymer additive	36	Additif de polymérisation
37	Polymer, component of an article	37	Polymère - composant d'un article
38	Polymer, component of a formulation	38	Polymère - composant d'une formulation
39	Polymer, crosslinking agent	39	Polymère - agent de réticulation
40	Propellant - blowing agent	40	Propulseur - gonflant
41	Preservative	41	Agent préservatif
42	Processing aid	42	Agent technologique
43	Reducing agent	43	Agent réducteur
44	Refrigerant	44	Agent réfrigérant
45	Sequestering agent	45	Séquestrant
46	Solvent - carrier	46	Solvant - véhiculeur
47	Stripper - etcher - discharge printing agent - de-inker	47	Décapant - graveur - agent d'impression par enlèvement - solvant pour encre
48	Surfactant - detergent - emulsifier - wetting agent - dispersant	48	Surfactant - détergent - émulsifiant - agent mouillant - dispersant
49	Tarnish remover - rust remover - descaling agent	49	Décapant pour ternissures - décapant à rouille - agent de décalaminage
50	Viscosity adjuster	50	Ajusteur de viscosité
51	Water repellent - drainage aid	51	Apprêt d'hydrofugation - agent de drainage
52	Water or waste treatment chemical	52	Produit chimique pour le traitement des déchets ou de l'eau
53	Residuals	53	Résidus
54	Incidental production	54	Production imprévue
99	Other (specify)	99	Autre (précisez)

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the notice.)

The Minister of the Environment and the Minister of Health (the Ministers) have published on December 9, 2006, in the *Canada Gazette, Part I*, the *Notice of intent to develop and implement*

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'avis.)

Les ministres de l'Environnement et de la Santé (les ministres) ont publié le 9 décembre 2006 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des*

measures to assess and manage the risks posed by certain substances to the health of Canadians and their environment. The Ministers will implement a series of measures regarding certain substances to further protect the health of individuals in Canada and the environment from the potential effects of exposure to these substances. These measures apply to the substances identified by categorization of the *Domestic Substances List* as being

- (a) persistent, bioaccumulative, and inherently toxic to the environment and that are known to be in commerce in Canada; and/or
- (b) a high hazard to humans and as having a high likelihood of exposure to individuals in Canada.

The Ministers will implement a series of measures regarding these substances to further protect the health of individuals in Canada and the environment from the potential effects associated with exposure to these substances. These measures will

- improve, where possible, persistence and/or bioaccumulation information;
- identify industrial best practices in order to set benchmarks for risk management, product stewardship, and virtual elimination; and
- collect environmental release, exposure, substance and/or product use information.

The notice of intent, published on December 9, 2006, covered a list of 193 substances on which information will be required on a quarterly basis within the next three years. This notice, pursuant to paragraph 71(1)(b) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, requires information for the ninth batch, consisting of 17 substances. This information will assist the Ministers to complete the assessment as to whether or not the substances meet the criteria set out in section 64 of the Act, to understand the use of the substances, to assess the need for controls and to improve the information available for decision-making.

This notice is published in the *Canada Gazette*, Part I, under paragraph 71(1)(b) of the Act. This notice requires the persons to whom it applies to provide certain information on their activities with respect to the substances listed in Schedule 1 to this notice.

Pursuant to subsection 71(3) of the Act, every person to whom this notice applies is required to comply with this notice within the time specified in the notice. The time specified in this notice is July 14, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Saving Time.

Persons who do not meet the requirements to respond may complete a *Declaration of Non-Engagement* form for the notice. Receipt of this form will allow the Government of Canada to remove the name of these persons from further mailings pertaining to that notice. This form is available on the Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstances.gc.ca.

Persons, including companies, who have a current or future interest in any Challenge substances, may identify themselves as a "stakeholder" for the substance. Please identify the substances of interest to your company and specify your activity or potential activity with the substance (import, manufacture, use). You will be included in any future mailings regarding section 71 notices applicable for these substances and may be contacted for further information regarding your activity/interest in these substances. This form is available on the Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstances.gc.ca.

The Ministers are also inviting the submission of additional information that is deemed beneficial by interested stakeholders, relating to the extent and nature of the management/stewardship of substances listed under the Challenge. Organizations that may be interested in submitting additional information in response to

measures d'évaluation et de gestion des risques que certaines substances présentent pour la santé des Canadiens et leur environnement. Les ministres appliqueront une série de mesures afin de mieux protéger la santé de la population ainsi que l'environnement des effets possibles d'une exposition à ces substances. Ces mesures s'appliquent aux substances pour lesquelles il a été déterminé au moment de la catégorisation de la *Liste intérieure* :

- a) qu'elles sont persistantes, bioaccumulables et présentent une toxicité intrinsèque pour l'environnement et qui sont aussi commercialisées au Canada;
- b) qu'elles présentent un grave danger pour les humains et une probabilité élevée d'exposition des particuliers au Canada.

Les ministres appliqueront une série de mesures afin de mieux protéger la santé de la population ainsi que l'environnement des effets possibles d'une exposition à ces substances. Ces mesures :

- compléteront si possible l'information sur leur persistance ou sur leur bioaccumulation;
- définiront les meilleures pratiques industrielles, de manière à baliser la gestion des risques, la bonne gestion des produits et la quasi-élimination;
- permettront de recueillir des renseignements sur l'utilisation des substances ou de leurs produits, sur les rejets dans l'environnement et sur l'exposition.

L'avis d'intention, publié le 9 décembre 2006, comprend une liste de 193 substances sur lesquelles des renseignements seront requis sur une base trimestrielle au cours des trois prochaines années. Cet avis, en vertu de l'alinéa 71(1)(b) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, oblige de fournir les renseignements sur le neuvième groupe composé de 17 substances. Ces renseignements aideront les ministres à compléter l'évaluation en déterminant si les substances satisfont ou non aux critères de l'article 64 de la Loi, à comprendre les utilisations des substances, à apprécier s'il y a lieu de prendre des mesures de contrôle et à améliorer la prise de décisions.

Le présent avis a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en vertu de l'alinéa 71(1)(b) de la Loi. Le présent avis oblige les personnes qui y sont désignées à fournir certains renseignements sur leurs activités visant les substances inscrites à l'annexe 1 du présent avis.

En vertu du paragraphe 71(3) de la Loi, les personnes assujetties à cet avis sont tenues de s'y conformer dans le délai qui leur est imparti. Le délai imparti dans le présent avis est le 14 juillet 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est.

Toute personne qui n'est pas tenue de répondre à l'avis peut remplir la *Déclaration de non-implication*. À la réception de cette déclaration, le gouvernement du Canada pourra rayer le nom de cette personne de la liste de distribution de futurs envois reliés à cet avis. Cette déclaration est disponible sur le site Web des substances chimiques au www.substanceschimiques.gc.ca.

Les personnes, y compris les entreprises, qui ont un intérêt à l'égard des activités actuelles ou futures associées à des substances du Défi, peuvent s'inscrire comme intervenants. Veuillez mentionner les substances d'intérêt pour votre entreprise et indiquer votre activité ou activité potentielle avec la substance (importation, fabrication, utilisation). En ajoutant votre nom à la liste de distribution, vous pourriez être amenés à répondre à de futurs avis en vertu de l'article 71 ou être sollicités à fournir des renseignements sur vos activités avec ces substances. Ce formulaire est disponible sur le site Web des substances chimiques au www.substanceschimiques.gc.ca.

Les ministres demandent également de fournir des renseignements supplémentaires jugés utiles par les intervenants intéressés concernant la portée et la nature de la gestion ou de la gérance des substances énumérées dans le Défi. Les organisations qui pourraient être intéressées à fournir des renseignements supplémentaires

this invitation include those that manufacture, import, export or use this substance whether alone, in a mixture, in a product or in a manufactured item.

A questionnaire is available which provides a detailed template as an example for the submission of this information. Guidance on how to respond to the Challenge questionnaire is also available. Copies of the stakeholder form, questionnaire and associated guidance are available on the Government of Canada Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstances.gc.ca.

Compliance with the Act is mandatory. Subsection 272(1) of the Act provides that

272. (1) Every person commits an offence who contravenes
- (a) a provision of this Act or the regulations;
 - (b) an obligation or a prohibition arising from this Act or the regulations;
 - (c) an order or a direction made under this Act;

Subsection 272(2) of the Act provides that

272. (2) Every person who commits an offence under subsection (1) is liable

- (a) on conviction on indictment, to a fine of not more than \$1,000,000 or to imprisonment for a term of not more than three years, or to both; and
- (b) on summary conviction, to a fine of not more than \$300,000 or to imprisonment for a term of not more than six months, or to both.

Furthermore, with respect to providing false or misleading information, subsection 273(1) of the Act provides that

273. (1) Every person commits an offence who, with respect to any matter related to this Act or the regulations,
- (a) provides any person with any false or misleading information, results or samples; or
 - (b) files a document that contains false or misleading information.

Subsection 273(2) of the Act provides that

273. (2) Every person who commits an offence under subsection (1) is liable

- (a) on conviction on indictment, to a fine of not more than \$1,000,000 or to imprisonment for a term of not more than three years, or to both, if the offence is committed knowingly;
- (b) on summary conviction, to a fine of not more than \$300,000 or to imprisonment for a term of not more than six months, or to both, if the offence is committed knowingly;
- (c) on conviction on indictment, to a fine of not more than \$500,000 or to imprisonment for a term of not more than three years, or to both, if the offence is committed negligently; and
- (d) on summary conviction, to a fine of not more than \$200,000 or to imprisonment for a term of not more than six months, or to both, if the offence is committed negligently.

The above provisions of the Act have been reproduced for convenience of reference only. If there is any variance between the above provisions and the wording of the Act, the official version of the Act prevails. For all purposes of interpreting and applying the law, readers should consult the official versions of Acts of Parliament.

For additional information on the Act and the *Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999* and on applicable penalties, please contact the Enforcement Branch at enforcement.environmental@ec.gc.ca. A

en réponse à cette invitation sont celles qui ont fabriqué, importé, exporté ou utilisé la substance, seule ou dans un mélange, un produit ou un article manufacturé.

Il existe un questionnaire fournissant un modèle détaillé pour présenter cette information. Il existe aussi un document d'orientation sur la façon de remplir ce questionnaire. La déclaration des parties intéressées, le questionnaire et le document d'orientation connexe sont présentés sur le site Web du gouvernement du Canada sur les substances chimiques au www.substanceschimiques.gc.ca.

L'observation de la Loi est obligatoire. Le paragraphe 272(1) de la Loi prévoit :

272. (1) Commet une infraction quiconque contrevient à ce qui suit :
- a) à la présente loi ou à ses règlements;
 - b) à toute obligation ou interdiction découlant de la présente loi ou de ses règlements;
 - c) à tout ordre donné — ou arrêté pris — en application de la présente loi;

Le paragraphe 272(2) de la Loi prévoit ce qui suit :

272. (2) L'auteur de l'infraction encourt, sur déclaration de culpabilité :

- a) par mise en accusation, une amende maximale d'un million de dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines;
- b) par procédure sommaire, une amende maximale de trois cent mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines.

De plus, le paragraphe 273(1) de la Loi prévoit en ce qui concerne les renseignements faux ou trompeurs, ce qui suit :

273. (1) Commet une infraction quiconque, relativement à toute question visée par la présente loi ou ses règlements :
- a) communique des renseignements, échantillons ou résultats faux ou trompeurs;
 - b) produit des documents comportant des renseignements faux ou trompeurs.

Le paragraphe 273(2) de la Loi prévoit ce qui suit :

273. (2) L'auteur de l'infraction encourt sur déclaration de culpabilité, selon le cas :

- a) par mise en accusation, une amende maximale d'un million de dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise sciemment;
- b) par procédure sommaire, une amende maximale de trois cent mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise sciemment;
- c) par mise en accusation, une amende maximale de cinq cent mille dollars et un emprisonnement maximal de trois ans, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise par négligence;
- d) par procédure sommaire, une amende maximale de deux cent mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines, si l'infraction a été commise par négligence.

Les dispositions susmentionnées de la Loi ont été reproduites uniquement pour la commodité du lecteur. En cas de divergence entre les dispositions susmentionnées et le libellé de la Loi, le texte de la Loi prévaudra. Aux fins de l'interprétation et de l'application de la loi, le lecteur doit consulter les versions officielles des lois du Parlement.

Pour tout renseignement additionnel sur la Loi et la *Politique d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et les peines applicables, veuillez communiquer avec la Direction générale de l'application de la loi à l'adresse

copy of the Policy is available at the following Internet address: www.ec.gc.ca/CEPARegistry/policies.

Provide your information no later than July 14, 2009, 3 p.m. Eastern Daylight Saving Time to the Minister of the Environment, to the attention of the DSL Surveys Co-ordinator, Chemicals Management Plan, Gatineau, Quebec K1A 0H3. An electronic copy of this notice is available at the following Internet addresses: www.ec.gc.ca/CEPARegistry/notices or www.chemicalsubstances.gc.ca.

[11-1-0]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice of identification of the tenth batch of substances in the Challenge

Whereas the Government of Canada published on Saturday, December 9, 2006, in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 140, No. 49, the *Notice of intent to develop and implement measures to assess and manage the risks posed by certain substances to the health of Canadians and their environment* in which it is highlighted how it intends to address approximately 200 chemical substances identified as high priorities for action;

Whereas the Government of Canada published on Saturday, May 12, 2007, in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 141, No. 19, the *Notice of identification of the third batch and the next proposed batches of the remaining substances in the Challenge*, where the proposed substances for the tenth batch were subject to a 120-day public comment period; and

Whereas no comments were received on the proposed substances for the tenth batch,

Notice is hereby given that the Government of Canada intends to publish in June 2009 technical documentation on the 12 substances assigned for the tenth batch, listed in Schedule 1 to this notice, and will subsequently challenge interested parties to submit the specific information detailed in the technical documentation.

GEORGE ENEI

Acting Director General

Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

MARGARET KENNY

Director General

Chemical Sectors Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

KAREN LLOYD

Director General

Safe Environments Directorate

On behalf of the Minister of Health

SCHEDULE 1

1. Background

The table below describes when the relevant technical documentation was released for the first nine batches of substances.

enforcement.environmental@ec.gc.ca. Une copie de la Politique est disponible à l'adresse Internet suivante : www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/policies.

Fournir les renseignements au plus tard le 14 juillet 2009, à 15 h, heure avancée de l'Est à l'adresse suivante : Ministre de l'Environnement, à l'attention du Coordonnateur des enquêtes sur la LIS, Plan de gestion des produits chimiques, Gatineau (Québec) K1A 0H3. Une copie électronique du présent avis est disponible aux adresses Internet suivantes : www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/notices ou www.substanceschimiques.gc.ca.

[11-1-0]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Avis de divulgation du dixième lot de substances visées par le Défi

Attendu que le gouvernement du Canada a publié le samedi 9 décembre 2006, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 140, n° 49, l'*Avis d'intention d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures d'évaluation et de gestion des risques que certaines substances présentent pour la santé des Canadiens et leur environnement* dans lequel il souligne les moyens qu'il a l'intention de prendre pour gérer environ 200 substances chimiques considérées comme des priorités élevées pour suivi;

Attendu que le gouvernement du Canada a publié le samedi 12 mai 2007, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 141, n° 19, l'*Avis de divulgation du troisième lot et les prochains lots provisoires de substances visées par le Défi* où les substances proposées pour le dixième lot ont fait l'objet d'une période de commentaires publics de 120 jours;

Attendu qu'aucun commentaire n'a été reçu concernant les substances proposées pour le dixième lot,

Avis est par les présentes donné que le gouvernement du Canada compte publier, en juin 2009, la documentation technique sur les 12 substances désignées pour le lot 10, qui sont énumérées à l'annexe 1 du présent avis, et qu'il demandera par la suite aux parties intéressées de lui présenter les renseignements indiqués dans cette documentation.

Le directeur général intérimaire

Direction des sciences

et de l'évaluation des risques

GEORGE ENEI

Au nom du ministre de l'Environnement

La directrice générale

Direction générale des secteurs

des produits chimiques

MARGARET KENNY

Au nom du ministre de l'Environnement

La directrice générale

Direction de la sécurité des milieux

KAREN LLOYD

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE 1

1. Contexte

Les lancements de documentation technique sont résumés dans le tableau suivant pour les substances des neuf premiers lots.

Batch	Date of Release	Publication in the Canada Gazette, Part I	Notice Title
1	February 3, 2007	Vol. 141, No. 5	Notice of first release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
2	May 12, 2007	Vol. 141, No. 19	Notice of second release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
3	August 18, 2007	Vol. 141, No. 33	Notice of third release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
4	November 17, 2007	Vol. 141, No. 46	Notice of fourth release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
5	February 16, 2008	Vol. 142, No. 7	Notice of fifth release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
6	May 31, 2008	Vol. 142, No. 22	Notice of sixth release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
7	August 30, 2008	Vol. 142, No. 35	Notice of seventh release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
8	January 31, 2009	Vol. 143, No. 5	Notice of eighth release of technical information relevant to substances identified in the Challenge
9	March 14, 2009	Vol. 143, No. 11	Notice of ninth release of technical information relevant to substances identified in the Challenge

Lot	Date du lancement	Publication dans la Partie I de la Gazette du Canada	Titre de l'avis
1	3 février 2007	vol. 141, n° 5	Avis de première divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
2	12 mai 2007	vol. 141, n° 19	Avis de deuxième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
3	18 août 2007	vol. 141, n° 33	Avis de troisième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
4	17 novembre 2007	vol. 141, n° 46	Avis de quatrième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
5	16 février 2008	vol. 142, n° 7	Avis de cinquième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
6	31 mai 2008	vol. 142, n° 22	Avis de sixième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
7	30 août 2008	vol. 142, n° 35	Avis de septième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
8	31 janvier 2009	vol. 143, n° 5	Avis de huitième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi
9	14 mars 2009	vol. 143, n° 11	Avis de neuvième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi

2. Batch 10 Challenge substances

A. Substances identified as persistent, bioaccumulative, and inherently toxic to non-human organisms and believed to be in commercial use in Canada

CAS No.	Substance Name
42739-61-7	Nickel, bis[2,3-bis(hydroxyimino)-N-(2-methoxyphényl)butanamidato]-
64365-17-9	Resin acids and Rosin acids, hydrogenated, esters with pentaerythritol
65997-06-0	Rosin, hydrogenated
65997-13-9	Resin acids and Rosin acids, hydrogenated, esters with glycerol
68648-53-3	Resin acids and Rosin acids, hydrogenated, esters with triethylene glycol
85702-90-5	2,9,11,13-Tetraazonadecanethioic acid, 19-isocyanato-11-(6-isocyanatohexyl)-10,12-dioxo-, S-[3-(triméthoxysilyl)propyl] ester
124751-15-1*	Resin acids and Rosin acids, fumarated, barium salts

* Substance for which no response was received to the notice published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 140, No. 9, under section 71 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, on March 4, 2006, but for which stakeholders indicated in their *Declaration of Non-Engagement* forms an interest in the substance.

2. Substances du dixième lot du Défi

A. Substances jugées persistantes, bioaccumulables et intrinsèquement toxiques pour les organismes autres que les humains qui seraient commercialisées au Canada

N° CAS	Nom de la substance
42739-61-7	Bis[2,3-bis(hydroxyimino)-N-(2-méthoxyphényl)butyramidato]nickel
64365-17-9	Acides résiniques et acides colophaniques hydrogénés, esters avec le pentaérythritol
65997-06-0	Colophane hydrogénée
65997-13-9	Acides résiniques et acides colophaniques hydrogénés, esters avec le glycérol
68648-53-3	Acides résiniques et acides colophaniques hydrogénés, esters avec le triéthylenglycol
85702-90-5	10,12-Dioxo-19-isocyanato-11-(6-isocyanatohexyl)-2,9,11, 13-tétraazonadécanethioate de S-[3-(triméthoxysilyl) propyle]
124751-15-1*	Acides résiniques et acides colophaniques fumaratés, sels de baryum

* Substance pour laquelle aucune réponse n'a été reçue à la suite de l'avis publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 140, n° 9, en vertu de l'article 71 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, le 4 mars 2006, mais pour laquelle des parties intéressées ont indiqué leur intérêt pour cette substance dans le formulaire de *Déclaration de non-implication*.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
5368	088A11NW/088A11N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5369	088A11SE/088A11S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5370	088A11SW/088A11S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5371	088A12NE/088A12N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5372	088A12NW/088A12N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5373	088A12SE/088A12S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5374	088A12SW/088A12S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5375	088A13NE/088A13N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5376	088A13NW/088A13N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5377	088A13SE/088A13S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5378	088A13SW/088A13S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5379	088A14NE/088A14N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5380	088A14NW/088A14N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5381	088A14SE/088A14S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5382	088A14SW/088A14S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5383	088B01NE/088B01N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5384	088B01NW/088B01N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5385	088B01SE/088B01S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5386	088B01SW/088B01S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5387	088B02NE/088B02N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5388	088B02NW/088B02N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5389	088B02SE/088B02S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5390	088B02SW/088B02S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5391	088B03NE/088B03N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5392	088B03SE/088B03S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5393	088B03SW/088B03S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5394	088B06NE/088B06N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5395	088B06NW/088B06N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5396	088B06SE/088B06S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5397	088B07NE/088B07N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5398	088B07NW/088B07N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5399	088B07SE/088B07S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5400	088B07SW/088B07S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5401	088B08NE/088B08N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5402	088B08NW/088B08N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5403	088B08SE/088B08S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5404	088B08SW/088B08S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5405	088B09NE/088B09N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5406	088B09NW/088B09N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5407	088B09SE/088B09S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5408	088B09SW/088B09S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5409	088B10NE/088B10N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5410	088B10NW/088B10N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5411	088B10SE/088B10S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5412	088B10SW/088B10S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5413	088B11SE/088B11S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5414	088B15NE/088B15N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5415	088B15SE/088B15S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5416	088B15SW/088B15S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5417	088B16NE/088B16N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5418	088B16NW/088B16N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5419	088B16SE/088B16S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5420	088B16SW/088B16S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5421	088C01SE/088C01S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5422	088C01SW/088C01S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5423	088D03NE/088D03N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5424	088D03NW/088D03N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5425	088D03SE/088D03S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5426	088D03SW/088D03S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5427	088D04NE/088D04N.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5428	088D04NW/088D04N.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5429	088D04SE/088D04S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5430	088D04SW/088D04S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5431	088D06SE/088D06S.-E.	DE BEERS CANADA INC.
5432	088D06SW/088D06S.-O.	DE BEERS CANADA INC.
5459	107B03NE/107B03N.-E.	DIAMONDEX RESOURCES LTD.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
5460	107B06NW/107B06N.-O.	DIAMONDEX RESOURCES LTD.
5462	088H09NE/088H09N.-E.	SHEAR MINERALS LTD.
5463	088H09NW/088H09N.-O.	SHEAR MINERALS LTD.
5464	088H15NE/088H15N.-E.	SHEAR MINERALS LTD.
5465	088H15SE/088H15S.-E.	SHEAR MINERALS LTD.
5466	088H16NE/088H16N.-E.	SHEAR MINERALS LTD.
5468	088H16SE/088H16S.-E.	SHEAR MINERALS LTD.
5469	088H16SW/088H16S.-O.	SHEAR MINERALS LTD.
5470	089A01SW/089A01S.-O.	SHEAR MINERALS LTD.
5471	089A02SE/089A02S.-E.	SHEAR MINERALS LTD.
5594	095P16NE/095P16N.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5601	096A10NE/096A10N.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5605	096A16SW/096A16S.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5609	096B06SW/096B06S.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5610	096B08NE/096B08N.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5612	096B09NW/096B09N.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5620	096B11SE/096B11S.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5622	096B14NE/096B14N.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5626	096B15NE/096B15N.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5627	096B15NW/096B15N.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
5629	096B15SW/096B15S.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
6853	095P01NW/095P01N.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
7135	095I16NE/095I16N.-E.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7136	095N01NE/095N01N.-E.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7137	095N08NE/095N08N.-E.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7138	095N08SE/095N08S.-E.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7139	095N09SE/095N09S.-E.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7140	095O05NW/095O05N.-O.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7141	095O12SW/095O12S.-O.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7142	095P08SW/095P08S.-O.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7143	095P11SE/095P11S.-E.	STORNOWAY DIAMOND CORPORATION
7145	095P03SE/095P03S.-E.	OLIVUT RESOURCES LTD.
7149	095P06SW/095P06S.-O.	OLIVUT RESOURCES LTD.
7337	065D03SW/065D03S.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7338	065D03NW/065D03N.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7339	065D04NE/065D04N.-E.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7341	065D04SW/065D04S.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7342	065D04NW/065D04N.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7343	065D05NE/065D05N.-E.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7344	065D05SE/065D05S.-E.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7345	065D05SW/065D05S.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7347	065D06SW/065D06S.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7348	065D06NW/065D06N.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7350	075A09SE/075A09S.-E.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7351	075A09SW/075A09S.-O.	STRONGBOW EXPLORATION INC.
7591	106A11NE/106A11N.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7592	106A11NW/106A11N.-O.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7593	106A12NE/106A12N.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7597	106B09SW/106B09S.-O.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7598	106B10SE/106B10S.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7599	106B10SW/106B10S.-O.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7600	106B11NE/106B11N.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7601	106B11SE/106B11S.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7603	106B13SE/106B13S.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7604	106B14NW/106B14N.-O.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7606	106C09NE/106C09N.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7607	106G03NW/106G03N.-O.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7609	106G04NE/106G04N.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.
7610	106G04SE/106G04S.-E.	EAGLE PLAINS RESOURCES LTD.

4. The following permits have been cancelled.

4. Les permis suivants ont été annulés.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7622	086M01SE/086M01S.-E.	MATTHEW MASON
7623	086M01SW/086M01S.-O.	MATTHEW MASON
7624	086M06NE/086M06N.-E.	MATTHEW MASON

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7625	086M06NW/086M06N.-O.	MATTHEW MASON
7626	086M07NW/086M07N.-O.	MATTHEW MASON
7627	086M11SE/086M11S.-E.	MATTHEW MASON
7628	086M11SW/086M11S.-O.	MATTHEW MASON
7629	086M12NE/086M12N.-E.	MATTHEW MASON
7630	086M12NW/086M12N.-O.	MATTHEW MASON
7631	086M12SE/086M12S.-E.	MATTHEW MASON
7632	086M12SW/086M12S.-O.	MATTHEW MASON
7633	096P03NE/096P03N.-E.	MATTHEW MASON
7634	096P03NW/096P03N.-O.	MATTHEW MASON
7635	096P03SE/096P03S.-E.	MATTHEW MASON
7636	096P03SW/096P03S.-O.	MATTHEW MASON
7637	096P04NE/096P04N.-E.	MATTHEW MASON
7638	096P04SE/096P04S.-E.	MATTHEW MASON
7639	096P04SW/096P04S.-O.	MATTHEW MASON
7640	096P05NE/096P05N.-E.	MATTHEW MASON
7641	096P05SE/096P05S.-E.	MATTHEW MASON
7642	096P06NE/096P06N.-E.	MATTHEW MASON
7643	096P06NW/096P06N.-O.	MATTHEW MASON
7644	096P06SE/096P06S.-E.	MATTHEW MASON
7645	096P06SW/096P06S.-O.	MATTHEW MASON
7646	096P07NE/096P07N.-E.	MATTHEW MASON
7647	096P07NW/096P07N.-O.	MATTHEW MASON
7648	096P07SE/096P07S.-E.	MATTHEW MASON
7649	096P07SW/096P07S.-O.	MATTHEW MASON
7650	096P08NE/096P08N.-E.	MATTHEW MASON
7651	096P08NW/096P08N.-O.	MATTHEW MASON
7652	096P08SE/096P08S.-E.	MATTHEW MASON
7653	096P08SW/096P08S.-O.	MATTHEW MASON
7654	096P09NE/096P09N.-E.	MATTHEW MASON
7655	096P09NW/096P09N.-O.	MATTHEW MASON
7656	096P09SE/096P09S.-E.	MATTHEW MASON
7657	096P09SW/096P09S.-O.	MATTHEW MASON
7658	096P10NE/096P10N.-E.	MATTHEW MASON
7659	096P10NW/096P10N.-O.	MATTHEW MASON
7660	096P10SE/096P10S.-E.	MATTHEW MASON
7661	096P10SW/096P10S.-O.	MATTHEW MASON
7662	096P11NE/096P11N.-E.	MATTHEW MASON
7663	096P11NW/096P11N.-O.	MATTHEW MASON
7664	096P11SE/096P11S.-E.	MATTHEW MASON
7665	096P11SW/096P11S.-O.	MATTHEW MASON
7666	096P12NE/096P12N.-E.	MATTHEW MASON
7667	096P12SE/096P12S.-E.	MATTHEW MASON

5. For information on cancelled or expired prospecting permits, please contact the Northwest Territories Mining Recorder's Office at 867-669-2691 (telephone) or 867-669-2714 (fax).

KAREN POLAKOFF
Supervising Mining Recorder
Northwest Territories

[11-1-o]

5. Pour de l'information sur les permis de prospection qui ont expiré ou qui ont été annulés, veuillez communiquer avec le Bureau du registraire minier des Territoires du Nord-Ouest au 867-669-2691 (téléphone) ou au 867-669-2714 (télécopieur).

Le registraire minier en chef
Territoires du Nord-Ouest
KAREN POLAKOFF

[11-1-o]

DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT

NORTHWEST TERRITORIES AND NUNAVUT MINING REGULATIONS

Prospecting permits

1. The following are areas in Nunavut in respect of which permits have been issued pursuant to subsection 29(1) of the *Northwest Territories and Nunavut Mining Regulations*, C.R.C., c. 1516, effective February 1, 2009.

MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD CANADIEN

RÈGLEMENT SUR L'EXPLOITATION MINIÈRE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST ET AU NUNAVUT

Permis de prospection

1. La liste suivante indique les régions du Nunavut pour lesquelles des permis ont été délivrés conformément au paragraphe 29(1) du *Règlement sur l'exploitation minière dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut*, C.R.C., ch. 1516, avec prise d'effet le 1^{er} février 2009.

2. Prospecting permits have been issued to cover the following N.T.S. map areas in Nunavut.

2. Des permis de prospection ont été émis couvrant les régions cartographiques (SNRC) suivantes dans le Nunavut.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7672	025O01NE/025O01N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7673	025O01NW/025O01N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7674	025O01SE/025O01S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7675	025O01SW/025O01S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7676	025O07NE/025O07N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7677	025O07SE/025O07S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7678	025O08NE/025O08N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7679	025O08NW/025O08N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7680	025O08SE/025O08S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7681	025O08SW/025O08S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7682	025O09NE/025O09N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7683	025O09NW/025O09N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7684	025O09SE/025O09S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7685	025O09SW/025O09S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7686	025O10NE/025O10N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7687	025O10NW/025O10N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7688	025O10SE/025O10S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7689	025O10SW/025O10S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7690	025P03NE/025P03N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7691	025P03NW/025P03N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7692	025P03SE/025P03S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7693	025P03SW/025P03S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7694	025P04NE/025P04N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7695	025P04NW/025P04N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7696	025P04SE/025P04S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7697	025P04SW/025P04S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7698	025P05NE/025P05N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7699	025P05NW/025P05N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7700	025P05SE/025P05S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7701	025P05SW/025P05S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7702	025P06NE/025P06N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7703	025P06NW/025P06N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7704	025P06SE/025P06S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7705	025P06SW/025P06S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7706	025P07NW/025P07N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7707	025P07SW/025P07S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7708	025P10NE/025P10N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7709	025P10NW/025P10N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7710	025P10SE/025P10S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7711	025P10SW/025P10S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7712	025P11NE/025P11N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7713	025P11NW/025P11N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7714	025P11SE/025P11S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7715	025P11SW/025P11S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7716	025P12NE/025P12N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7717	025P12NW/025P12N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7718	025P12SE/025P12S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7719	025P12SW/025P12S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7720	025P13NE/025P13N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7721	025P13SE/025P13S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7722	025P14NE/025P14N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7723	025P14NW/025P14N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7724	025P14SE/025P14S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7725	025P14SW/025P14S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7726	025P15NE/025P15N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7727	025P15NW/025P15N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7728	025P15SE/025P15S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7729	025P15SW/025P15S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7730	026A03NE/026A03N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7731	026A03NW/026A03N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7732	026A03SE/026A03S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7733	026A03SW/026A03S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7734	026A04SE/026A04S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7735	026A06NE/026A06N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7736	026A06NW/026A06N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7737	026A06SE/026A06S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7738	026A06SW/026A06S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7739	026A11NW/026A11N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7740	026A11SE/026A11S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7741	026A11SW/026A11S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7742	026A12NE/026A12N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7743	026A12NW/026A12N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7744	026A12SE/026A12S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7745	026A13SE/026A13S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7746	026A13SW/026A13S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7753	026B12NE/026B12N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7754	026B13NE/026B13N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7755	026B13SE/026B13S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7747	026B14NE/026B14N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7748	026B14NW/026B14N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7749	026B15NE/026B15N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7750	026B15NW/026B15N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7751	026B16NE/026B16N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7752	026B16NW/026B16N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7756	026G03SW/026G03S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7757	026G04SE/026G04S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7789	036C15NE/036C15N.-E.	Dave Kelsch
7790	036F02SE/036F02S.-E.	Dave Kelsch
7791	036F02SW/036F02S.-O.	Dave Kelsch
7792	036F03SE/036F03S.-E.	Dave Kelsch
7780	046B10NW/046B10N.-O.	Vale Inco Limited
7781	046B10SW/046B10S.-O.	Vale Inco Limited
7758	046B11NE/046B11N.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7759	046B11NW/046B11N.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7760	046B11SE/046B11S.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7761	046B11SW/046B11S.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7762	046B12NE/046B12N.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7763	046B12NW/046B12N.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7764	046B13NE/046B13N.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7765	046B13NW/046B13N.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7766	046B13SE/046B13S.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7767	046B13SW/046B13S.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7768	046B14NE/046B14N.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7769	046B14NW/046B14N.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7770	046B14SE/046B14S.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7771	046B14SW/046B14S.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7782	046B15SW/046B15S.-O.	Vale Inco Limited
7772	046F01SE/046F01S.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7773	046F01SW/046F01S.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7774	046G03SW/046G03S.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7775	046G04SE/046G04S.-E.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7776	046G04SW/046G04S.-O.	Anglo American Exploration (Canada) Ltd.
7779	057B02NW/057B02N.-O.	Charlie Cahill & Arthur Osborne
7671	057B07SW/057B07S.-O.	CAP Enterprises Ltd.
7783	057D05NE/057D05N.-E.	Diamonds North Resources Ltd.
7784	057D05NW/057D05N.-O.	Diamonds North Resources Ltd.
7785	057D05SE/057D05S.-E.	Diamonds North Resources Ltd.
7786	057D11SE/057D11S.-E.	Diamonds North Resources Ltd.
7777	076K02NE/076K02N.-E.	Dundee Precious Metals Inc.
7778	076K07SE/076K07S.-E.	Dundee Precious Metals Inc.
7787	076N06NE/076N06N.-E.	974134 Ltd. (Nunavut)
7788	076N06NW/076N06N.-O.	974134 Ltd. (Nunavut)

3. The following prospecting permits have been relinquished in Nunavut.

3. Les permis de prospection indiqués ci-après ont été abandonnés dans le Nunavut.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
5893	048F12NE/048F12N.-E.	De Beers Canada Inc.
5894	048F12NW/048F12N.-O.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
5895	048F12SE/048F12S.-E.	De Beers Canada Inc.
5896	048F12SW/048F12S.-O.	De Beers Canada Inc.
5897	048F13NW/048F13N.-O.	De Beers Canada Inc.
5898	048F13NW/048F13N.-O.	De Beers Canada Inc.
5899	048F13SE/048F13S.-E.	De Beers Canada Inc.
5900	048F13SW/048F13S.-O.	De Beers Canada Inc.
5901	048F14NE/048F14N.-E.	De Beers Canada Inc.
5902	048F14NW/048F14N.-O.	De Beers Canada Inc.
5903	048F14SE/048F14S.-E.	De Beers Canada Inc.
5904	048F14SW/048F14S.-O.	De Beers Canada Inc.
5905	048F15NE/048F15N.-E.	De Beers Canada Inc.
5906	048F15NW/048F15N.-O.	De Beers Canada Inc.
5907	048F15SE/048F15S.-E.	De Beers Canada Inc.
5908	048F15SW/048F15S.-O.	De Beers Canada Inc.
5909	048F16NE/048F16N.-E.	De Beers Canada Inc.
5910	048F16NW/048F16N.-O.	De Beers Canada Inc.
5911	048F16SE/048F16S.-E.	De Beers Canada Inc.
5912	048F16SW/048F16S.-O.	De Beers Canada Inc.
5913	048G01NE/048G01N.-E.	De Beers Canada Inc.
5914	048G01NW/048G01N.-O.	De Beers Canada Inc.
5915	048G01SE/048G01S.-E.	De Beers Canada Inc.
5916	048G01SW/048G01S.-O.	De Beers Canada Inc.
5917	048G02NE/048G02N.-E.	De Beers Canada Inc.
5918	048G02NW/048G02N.-O.	De Beers Canada Inc.
5919	048G02SE/048G02S.-E.	De Beers Canada Inc.
5920	048G02SW/048G02S.-O.	De Beers Canada Inc.
5921	048G03NE/048G03N.-E.	De Beers Canada Inc.
5922	048G03NW/048G03N.-O.	De Beers Canada Inc.
5923	048G03SE/048G03S.-E.	De Beers Canada Inc.
5924	048G03SW/048G03S.-O.	De Beers Canada Inc.
5925	048G04NE/048G04N.-E.	De Beers Canada Inc.
5926	048G04NW/048G04N.-O.	De Beers Canada Inc.
5927	048G04SE/048G04S.-E.	De Beers Canada Inc.
5928	048G04SW/048G04S.-O.	De Beers Canada Inc.
5929	048G05NE/048G05N.-E.	De Beers Canada Inc.
5930	048G05NW/048G05N.-O.	De Beers Canada Inc.
5931	048G05SE/048G05S.-E.	De Beers Canada Inc.
5932	048G05SW/048G05S.-O.	De Beers Canada Inc.
5933	048G06NE/048G06N.-E.	De Beers Canada Inc.
5934	048G06NW/048G06N.-O.	De Beers Canada Inc.
5935	048G06SE/048G06S.-E.	De Beers Canada Inc.
5936	048G06SW/048G06S.-O.	De Beers Canada Inc.
5937	048G07NE/048G07N.-E.	De Beers Canada Inc.
5938	048G07NW/048G07N.-O.	De Beers Canada Inc.
5939	048G07SE/048G07S.-E.	De Beers Canada Inc.
5940	048G07SW/048G07S.-O.	De Beers Canada Inc.
5941	048G08NE/048G08N.-E.	De Beers Canada Inc.
5942	048G08NW/048G08N.-O.	De Beers Canada Inc.
5943	048G08SE/048G08S.-E.	De Beers Canada Inc.
5944	048G08SW/048G08S.-O.	De Beers Canada Inc.
5945	048G09NE/048G09N.-E.	De Beers Canada Inc.
5946	048G09NW/048G09N.-O.	De Beers Canada Inc.
5947	048G09SE/048G09S.-E.	De Beers Canada Inc.
5948	048G09SW/048G09S.-O.	De Beers Canada Inc.
5949	048G10SE/048G10S.-E.	De Beers Canada Inc.
5950	048G10SW/048G10S.-O.	De Beers Canada Inc.
5951	048G12SE/048G12S.-E.	De Beers Canada Inc.
5952	048G12SW/048G12S.-O.	De Beers Canada Inc.
5953	048H01NE/048H01N.-E.	De Beers Canada Inc.
5954	048H01NW/048H01N.-O.	De Beers Canada Inc.
5955	048H01SE/048H01S.-E.	De Beers Canada Inc.
5956	048H01SW/048H01S.-O.	De Beers Canada Inc.
5957	048H02NE/048H02N.-E.	De Beers Canada Inc.
5958	048H02NW/048H02N.-O.	De Beers Canada Inc.
5959	048H02SE/048H02S.-E.	De Beers Canada Inc.
5960	048H02SW/048H02S.-O.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
5961	048H03NE/048H03N.-E.	De Beers Canada Inc.
5962	048H03NW/048H03N.-O.	De Beers Canada Inc.
5963	048H03SE/048H03S.-E.	De Beers Canada Inc.
5964	048H03SW/048H03S.-O.	De Beers Canada Inc.
5965	048H04NE/048H04N.-E.	De Beers Canada Inc.
5966	048H04NW/048H04N.-O.	De Beers Canada Inc.
5967	048H04SE/048H04S.-E.	De Beers Canada Inc.
5968	048H04SW/048H04S.-O.	De Beers Canada Inc.
5969	048H05NE/048H05N.-E.	De Beers Canada Inc.
5970	048H05NW/048H05N.-O.	De Beers Canada Inc.
5971	048H05SE/048H05S.-E.	De Beers Canada Inc.
5972	048H05SW/048H05S.-O.	De Beers Canada Inc.
5973	048H06NE/048H06N.-E.	De Beers Canada Inc.
5974	048H06NW/048H06N.-O.	De Beers Canada Inc.
5975	048H06SE/048H06S.-E.	De Beers Canada Inc.
5976	048H06SW/048H06S.-O.	De Beers Canada Inc.
5977	048H07NE/048H07N.-E.	De Beers Canada Inc.
5978	048H07NW/048H07N.-O.	De Beers Canada Inc.
5979	048H07SE/048H07S.-E.	De Beers Canada Inc.
5980	048H07SW/048H07S.-O.	De Beers Canada Inc.
5981	048H08NE/048H08N.-E.	De Beers Canada Inc.
5982	048H08NW/048H08N.-O.	De Beers Canada Inc.
5983	048H08SE/048H08S.-E.	De Beers Canada Inc.
5984	048H08SW/048H08S.-O.	De Beers Canada Inc.
5985	048H09SE/048H09S.-E.	De Beers Canada Inc.
5986	048H09SW/048H09S.-O.	De Beers Canada Inc.
5987	048H10NE/048H10N.-E.	De Beers Canada Inc.
5988	048H10NW/048H10N.-O.	De Beers Canada Inc.
5989	048H10SE/048H10S.-E.	De Beers Canada Inc.
5990	048H10SW/048H10S.-O.	De Beers Canada Inc.
5993	048H11NE/048H11N.-E.	De Beers Canada Inc.
5994	048H11NW/048H11N.-O.	De Beers Canada Inc.
5995	048H11SE/048H11S.-E.	De Beers Canada Inc.
5996	048H11SW/048H11S.-O.	De Beers Canada Inc.
5997	048H12NE/048H12N.-E.	De Beers Canada Inc.
5998	048H12NW/048H12N.-O.	De Beers Canada Inc.
5999	048H12SE/048H12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6000	048H12SW/048H12S.-O.	De Beers Canada Inc.
6001	048H13SW/048H13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6002	048H14SE/048H14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6003	048H14SW/048H14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6004	048H15SW/048H15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6005	058E09NE/058E09N.-E.	De Beers Canada Inc.
6006	058E09SE/058E09S.-E.	De Beers Canada Inc.
6007	058E10NE/058E10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6008	058E10NW/058E10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6009	058E10SE/058E10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6010	058E10SW/058E10S.-O.	De Beers Canada Inc.
6011	058E11NE/058E11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6012	058E11NW/058E11N.-O.	De Beers Canada Inc.
6013	058E11SE/058E11S.-E.	De Beers Canada Inc.
6014	058E12NE/058E12N.-E.	De Beers Canada Inc.
6015	058E12NW/058E12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6016	058E13NE/058E13N.-E.	De Beers Canada Inc.
6017	058E13NW/058E13N.-O.	De Beers Canada Inc.
6018	058E13SE/058E13S.-E.	De Beers Canada Inc.
6019	058E13SW/058E13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6020	058E14NE/058E14N.-E.	De Beers Canada Inc.
6021	058E14NW/058E14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6022	058E14SE/058E14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6023	058E14SW/058E14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6024	058E15NE/058E15N.-E.	De Beers Canada Inc.
6025	058E15NW/058E15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6026	058E15SE/058E15S.-E.	De Beers Canada Inc.
6027	058E15SW/058E15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6028	058E16NE/058E16N.-E.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
6029	058E16NW/058E16N.-O.	De Beers Canada Inc.
6030	058E16SE/058E16S.-E.	De Beers Canada Inc.
6031	058E16SW/058E16S.-O.	De Beers Canada Inc.
6032	058F10NW/058F10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6033	058F11NE/058F11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6034	058F11NW/058F11N.-O.	De Beers Canada Inc.
6035	058F13NE/058F13N.-E.	De Beers Canada Inc.
6036	058F13NW/058F13N.-O.	De Beers Canada Inc.
6037	058F13SE/058F13S.-E.	De Beers Canada Inc.
6038	058F14NE/058F14N.-E.	De Beers Canada Inc.
6039	058F14NW/058F14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6040	058F14SE/058F14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6041	058F14SW/058F14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6042	058F15NW/058F15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6043	058F15SW/058F15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6044	058G01NE/058G01N.-E.	De Beers Canada Inc.
6045	058G01SE/058G01S.-E.	De Beers Canada Inc.
6046	058G02NW/058G02N.-O.	De Beers Canada Inc.
6047	058G02SW/058G02S.-O.	De Beers Canada Inc.
6048	058G03NE/058G03N.-E.	De Beers Canada Inc.
6049	058G03SE/058G03S.-E.	De Beers Canada Inc.
6050	058G03SW/058G03S.-O.	De Beers Canada Inc.
6051	058G04SE/058G04S.-E.	De Beers Canada Inc.
6052	058G04SW/058G04S.-O.	De Beers Canada Inc.
6053	058G08NE/058G08N.-E.	De Beers Canada Inc.
6054	058G08SE/058G08S.-E.	De Beers Canada Inc.
6055	058G09SE/058G09S.-E.	De Beers Canada Inc.
6056	058G12SE/058G12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6057	058G14NW/058G14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6058	058G14SE/058G14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6059	058G14SW/058G14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6060	058G16NE/058G16N.-E.	De Beers Canada Inc.
6061	058G16SE/058G16S.-E.	De Beers Canada Inc.
6062	058H01NE/058H01N.-E.	De Beers Canada Inc.
6063	058H01NW/058H01N.-O.	De Beers Canada Inc.
6064	058H01SE/058H01S.-E.	De Beers Canada Inc.
6065	058H01SW/058H01S.-O.	De Beers Canada Inc.
6066	058H02NE/058H02N.-E.	De Beers Canada Inc.
6067	058H02NW/058H02N.-O.	De Beers Canada Inc.
6068	058H02SE/058H02S.-E.	De Beers Canada Inc.
6069	058H02SW/058H02S.-O.	De Beers Canada Inc.
6070	058H03NE/058H03N.-E.	De Beers Canada Inc.
6072	058H03NW/058H03N.-O.	De Beers Canada Inc.
6073	058H03SE/058H03S.-E.	De Beers Canada Inc.
6074	058H03SW/058H03S.-O.	De Beers Canada Inc.
6075	058H04NE/058H04N.-E.	De Beers Canada Inc.
6076	058H04NW/058H04N.-O.	De Beers Canada Inc.
6077	058H04SE/058H04S.-E.	De Beers Canada Inc.
6078	058H04SW/058H04S.-O.	De Beers Canada Inc.
6079	058H05NE/058H05N.-E.	De Beers Canada Inc.
6080	058H05NW/058H05N.-O.	De Beers Canada Inc.
6081	058H05SE/058H05S.-E.	De Beers Canada Inc.
6082	058H05SW/058H05S.-O.	De Beers Canada Inc.
6083	058H06NE/058H06N.-E.	De Beers Canada Inc.
6084	058H06NW/058H06N.-O.	De Beers Canada Inc.
6085	058H06SE/058H06S.-E.	De Beers Canada Inc.
6086	058H06SW/058H06S.-O.	De Beers Canada Inc.
6087	058H07NE/058H07N.-E.	De Beers Canada Inc.
6088	058H07NW/058H07N.-O.	De Beers Canada Inc.
6089	058H07SE/058H07S.-E.	De Beers Canada Inc.
6090	058H07SW/058H07S.-O.	De Beers Canada Inc.
6091	058H08NE/058H08N.-E.	De Beers Canada Inc.
6092	058H08NW/058H08N.-O.	De Beers Canada Inc.
6093	058H08SE/058H08S.-E.	De Beers Canada Inc.
6094	058H08SW/058H08S.-O.	De Beers Canada Inc.
6095	058H09SE/058H09S.-E.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
6096	058H09SW/058H09S.-O.	De Beers Canada Inc.
6097	058H10NE/058H10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6098	058H10NW/058H10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6099	058H10SE/058H10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6100	058H10SW/058H10S.-O.	De Beers Canada Inc.
6101	058H11NE/058H11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6102	058H11NW/058H11N.-O.	De Beers Canada Inc.
6103	058H11SE/058H11S.-E.	De Beers Canada Inc.
6104	058H11SW/058H11S.-O.	De Beers Canada Inc.
6105	058H12NE/058H12N.-E.	De Beers Canada Inc.
6106	058H12NW/058H12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6107	058H12SE/058H12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6108	058H12SW/058H12S.-O.	De Beers Canada Inc.
6109	058H13NE/058H13N.-E.	De Beers Canada Inc.
6110	058H13NW/058H13N.-O.	De Beers Canada Inc.
6111	058H13SE/058H13S.-E.	De Beers Canada Inc.
6112	058H13SW/058H13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6113	058H14NE/058H14N.-E.	De Beers Canada Inc.
6114	058H14NW/058H14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6115	058H14SE/058H14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6116	058H14SW/058H14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6117	058H15NW/058H15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6118	058H15SE/058H15S.-E.	De Beers Canada Inc.
6119	058H15SW/058H15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6120	059A02NE/059A02N.-E.	De Beers Canada Inc.
6121	059A02NW/059A02N.-O.	De Beers Canada Inc.
6122	059A03NE/059A03N.-E.	De Beers Canada Inc.
6123	059A03NW/059A03N.-O.	De Beers Canada Inc.
6124	059A03SW/059A03S.-O.	De Beers Canada Inc.
6125	059A04NE/059A04N.-E.	De Beers Canada Inc.
6126	059A04NW/059A04N.-O.	De Beers Canada Inc.
6127	059A04SE/059A04S.-E.	De Beers Canada Inc.
6128	059A04SW/059A04S.-O.	De Beers Canada Inc.
6129	059A05NE/059A05N.-E.	De Beers Canada Inc.
6130	059A05NW/059A05N.-O.	De Beers Canada Inc.
6131	059A05SE/059A05S.-E.	De Beers Canada Inc.
6132	059A05SW/059A05S.-O.	De Beers Canada Inc.
6133	059A06NW/059A06N.-O.	De Beers Canada Inc.
6134	059A06SE/059A06S.-E.	De Beers Canada Inc.
6135	059A06SW/059A06S.-O.	De Beers Canada Inc.
6136	059A07SW/059A07S.-O.	De Beers Canada Inc.
6137	059A11SW/059A11S.-O.	De Beers Canada Inc.
6138	059A12NE/059A12N.-E.	De Beers Canada Inc.
6139	059A12NW/059A12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6140	059A12SE/059A12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6141	059A12SW/059A12S.-O.	De Beers Canada Inc.
6142	059B01NE/059B01N.-E.	De Beers Canada Inc.
6143	059B01NW/059B01N.-O.	De Beers Canada Inc.
6144	059B01SE/059B01S.-E.	De Beers Canada Inc.
6145	059B01SW/059B01S.-O.	De Beers Canada Inc.
6146	059B08NE/059B08N.-E.	De Beers Canada Inc.
6147	059B08NW/059B08N.-O.	De Beers Canada Inc.
6148	059B08SE/059B08S.-E.	De Beers Canada Inc.
6149	059B08SW/059B08S.-O.	De Beers Canada Inc.
6150	059B09SE/059B09S.-E.	De Beers Canada Inc.
6151	059B09SW/059B09S.-O.	De Beers Canada Inc.
6152	059B10NE/059B10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6153	059B12NW/059B12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6154	059B12SW/059B12S.-O.	De Beers Canada Inc.
6155	059B13NE/059B13N.-E.	De Beers Canada Inc.
6156	059B13NW/059B13N.-O.	De Beers Canada Inc.
6157	059B13SW/059B13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6158	059B14NE/059B14N.-E.	De Beers Canada Inc.
6159	059B15NW/059B15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6160	059C04SW/059C04S.-O.	De Beers Canada Inc.
6166	067G16NE/067G16N.-E.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
6167	067G16SE/067G16S.-E.	De Beers Canada Inc.
6168	067H05NE/067H05N.-E.	De Beers Canada Inc.
6169	067H06NE/067H06N.-E.	De Beers Canada Inc.
6170	067H06NW/067H06N.-O.	De Beers Canada Inc.
6171	067H06SW/067H06S.-O.	De Beers Canada Inc.
6172	067H10NE/067H10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6173	067H10NW/067H10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6174	067H10SE/067H10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6175	067H10SW/067H10S.-O.	De Beers Canada Inc.
6176	067H11NE/067H11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6177	067H11NW/067H11N.-O.	De Beers Canada Inc.
6178	067H11SE/067H11S.-E.	De Beers Canada Inc.
6179	067H11SW/067H11S.-O.	De Beers Canada Inc.
6180	067H12NE/067H12N.-E.	De Beers Canada Inc.
6181	067H12NW/067H12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6182	067H12SE/067H12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6183	067H13NE/067H13N.-E.	De Beers Canada Inc.
6184	067H13NW/067H13N.-O.	De Beers Canada Inc.
6185	067H13SE/067H13S.-E.	De Beers Canada Inc.
6186	067H13SW/067H13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6187	067H14NE/067H14N.-E.	De Beers Canada Inc.
6188	067H14NW/067H14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6189	067H14SE/067H14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6190	067H14SW/067H14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6191	067H15NE/067H15N.-E.	De Beers Canada Inc.
6192	067H15NW/067H15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6193	067H15SE/067H15S.-E.	De Beers Canada Inc.
6194	067H15SW/067H15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6195	067H16NW/067H16N.-O.	De Beers Canada Inc.
6196	067H16SW/067H16S.-O.	De Beers Canada Inc.
6197	068A01NW/068A01N.-O.	De Beers Canada Inc.
6198	068A01SW/068A01S.-O.	De Beers Canada Inc.
6199	068A02NE/068A02N.-E.	De Beers Canada Inc.
6200	068A02NW/068A02N.-O.	De Beers Canada Inc.
6201	068A02SE/068A02S.-E.	De Beers Canada Inc.
6202	068A02SW/068A02S.-O.	De Beers Canada Inc.
6203	068A03NE/068A03N.-E.	De Beers Canada Inc.
6204	068A03NW/068A03N.-O.	De Beers Canada Inc.
6205	068A03SE/068A03S.-E.	De Beers Canada Inc.
6206	068A03SW/068A03S.-O.	De Beers Canada Inc.
6207	068A04NE/068A04N.-E.	De Beers Canada Inc.
6208	068A04NW/068A04N.-O.	De Beers Canada Inc.
6209	068A04SE/068A04S.-E.	De Beers Canada Inc.
6210	068A04SW/068A04S.-O.	De Beers Canada Inc.
6211	068A05NE/068A05N.-E.	De Beers Canada Inc.
6212	068A05NW/068A05N.-O.	De Beers Canada Inc.
6213	068A05SE/068A05S.-E.	De Beers Canada Inc.
6214	068A05SW/068A05S.-O.	De Beers Canada Inc.
6215	068A06NE/068A06N.-E.	De Beers Canada Inc.
6216	068A06NW/068A06N.-O.	De Beers Canada Inc.
6217	068A06SE/068A06S.-E.	De Beers Canada Inc.
6218	068A06SW/068A06S.-O.	De Beers Canada Inc.
6219	068A07NE/068A07N.-E.	De Beers Canada Inc.
6220	068A07NW/068A07N.-O.	De Beers Canada Inc.
6221	068A07SE/068A07S.-E.	De Beers Canada Inc.
6222	068A07SW/068A07S.-O.	De Beers Canada Inc.
6223	068A08NE/068A08N.-E.	De Beers Canada Inc.
6224	068A08NW/068A08N.-O.	De Beers Canada Inc.
6226	068A09NW/068A09N.-O.	De Beers Canada Inc.
6227	068A09SW/068A09S.-O.	De Beers Canada Inc.
6228	068A10NE/068A10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6229	068A10NW/068A10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6230	068A10SE/068A10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6231	068A10SW/068A10S.-O.	De Beers Canada Inc.
6232	068A11NE/068A11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6233	068A11NW/068A11N.-O.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
6234	068A11SE/068A11S.-E.	De Beers Canada Inc.
6235	068A11SW/068A11S.-O.	De Beers Canada Inc.
6236	068A12NE/068A12N.-E.	De Beers Canada Inc.
6237	068A12NW/068A12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6238	068A12SE/068A12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6239	068A12SW/068A12S.-O.	De Beers Canada Inc.
6240	068A13NE/068A13N.-E.	De Beers Canada Inc.
6241	068A13NW/068A13N.-O.	De Beers Canada Inc.
6242	068A13SE/068A13S.-E.	De Beers Canada Inc.
6243	068A13SW/068A13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6244	068A14NE/068A14N.-E.	De Beers Canada Inc.
6245	068A14NW/068A14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6246	068A14SE/068A14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6247	068A14SW/068A14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6248	068A15NE/068A15N.-E.	De Beers Canada Inc.
6249	068A15NW/068A15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6250	068A15SE/068A15S.-E.	De Beers Canada Inc.
6251	068A15SW/068A15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6252	068B01NE/068B01N.-E.	De Beers Canada Inc.
6253	068B01NW/068B01N.-O.	De Beers Canada Inc.
6254	068B01SE/068B01S.-E.	De Beers Canada Inc.
6255	068B06NE/068B06N.-E.	De Beers Canada Inc.
6256	068B07NE/068B07N.-E.	De Beers Canada Inc.
6257	068B07NW/068B07N.-O.	De Beers Canada Inc.
6258	068B07SE/068B07S.-E.	De Beers Canada Inc.
6259	068B07SW/068B07S.-O.	De Beers Canada Inc.
6260	068B08NE/068B08N.-E.	De Beers Canada Inc.
6261	068B08NW/068B08N.-O.	De Beers Canada Inc.
6262	068B08SE/068B08S.-E.	De Beers Canada Inc.
6263	068B08SW/068B08S.-O.	De Beers Canada Inc.
6264	068B09NE/068B09N.-E.	De Beers Canada Inc.
6265	068B09NW/068B09N.-O.	De Beers Canada Inc.
6266	068B09SE/068B09S.-E.	De Beers Canada Inc.
6267	068B09SW/068B09S.-O.	De Beers Canada Inc.
6268	068B10NE/068B10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6269	068B10NW/068B10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6270	068B10SE/068B10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6271	068B10SW/068B10S.-O.	De Beers Canada Inc.
6272	068B11NE/068B11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6273	068B11NW/068B11N.-O.	De Beers Canada Inc.
6274	068B11SE/068B11S.-E.	De Beers Canada Inc.
6276	068B14NW/068B14N.-O.	De Beers Canada Inc.
6277	068B14SE/068B14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6278	068B14SW/068B14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6279	068B15NW/068B15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6280	068B15SW/068B15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6281	068B16NE/068B16N.-E.	De Beers Canada Inc.
6282	068B16SE/068B16S.-E.	De Beers Canada Inc.
6283	068C01NE/068C01N.-E.	De Beers Canada Inc.
6284	068C01SE/068C01S.-E.	De Beers Canada Inc.
6285	068C03SE/068C03S.-E.	De Beers Canada Inc.
6286	068C07NE/068C07N.-E.	De Beers Canada Inc.
6287	068C07SE/068C07S.-E.	De Beers Canada Inc.
6288	068C08NE/068C08N.-E.	De Beers Canada Inc.
6289	068C08NW/068C08N.-O.	De Beers Canada Inc.
6290	068C08SE/068C08S.-E.	De Beers Canada Inc.
6291	068C08SW/068C08S.-O.	De Beers Canada Inc.
6292	068C09NE/068C09N.-E.	De Beers Canada Inc.
6293	068C09NW/068C09N.-O.	De Beers Canada Inc.
6294	068C09SE/068C09S.-E.	De Beers Canada Inc.
6295	068C09SW/068C09S.-O.	De Beers Canada Inc.
6296	068C10SE/068C10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6297	068C16NE/068C16N.-E.	De Beers Canada Inc.
6298	068C16SE/068C16S.-E.	De Beers Canada Inc.
6299	068C16SW/068C16S.-O.	De Beers Canada Inc.
6300	068D02SE/068D02S.-E.	De Beers Canada Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
6301	068D02SW/068D02S.-O.	De Beers Canada Inc.
6302	068D03NE/068D03N.-E.	De Beers Canada Inc.
6303	068D03NW/068D03N.-O.	De Beers Canada Inc.
6304	068D03SE/068D03S.-E.	De Beers Canada Inc.
6305	068D03SW/068D03S.-O.	De Beers Canada Inc.
6306	068D04NE/068D04N.-E.	De Beers Canada Inc.
6307	068D04NW/068D04N.-O.	De Beers Canada Inc.
6308	068D04SE/068D04S.-E.	De Beers Canada Inc.
6309	068D04SW/068D04S.-O.	De Beers Canada Inc.
6310	068D05NE/068D05N.-E.	De Beers Canada Inc.
6311	068D05NW/068D05N.-O.	De Beers Canada Inc.
6312	068D05SE/068D05S.-E.	De Beers Canada Inc.
6313	068D05SW/068D05S.-O.	De Beers Canada Inc.
6314	068D06NE/068D06N.-E.	De Beers Canada Inc.
6315	068D06NW/068D06N.-O.	De Beers Canada Inc.
6316	068D06SE/068D06S.-E.	De Beers Canada Inc.
6317	068D06SW/068D06S.-O.	De Beers Canada Inc.
6318	068D07NE/068D07N.-E.	De Beers Canada Inc.
6319	068D07NW/068D07N.-O.	De Beers Canada Inc.
6320	068D07SE/068D07S.-E.	De Beers Canada Inc.
6321	068D07SW/068D07S.-O.	De Beers Canada Inc.
6322	068D10NE/068D10N.-E.	De Beers Canada Inc.
6323	068D10NW/068D10N.-O.	De Beers Canada Inc.
6324	068D10SE/068D10S.-E.	De Beers Canada Inc.
6325	068D10SW/068D10S.-O.	De Beers Canada Inc.
6326	068D11NE/068D11N.-E.	De Beers Canada Inc.
6327	068D11NW/068D11N.-O.	De Beers Canada Inc.
6328	068D11SE/068D11S.-E.	De Beers Canada Inc.
6329	068D11SW/068D11S.-O.	De Beers Canada Inc.
6330	068D12NE/068D12N.-E.	De Beers Canada Inc.
6331	068D12NW/068D12N.-O.	De Beers Canada Inc.
6332	068D12SE/068D12S.-E.	De Beers Canada Inc.
6333	068D12SW/068D12S.-O.	De Beers Canada Inc.
6334	068D13SE/068D13S.-E.	De Beers Canada Inc.
6335	068D13SW/068D13S.-O.	De Beers Canada Inc.
6336	068D14SE/068D14S.-E.	De Beers Canada Inc.
6337	068D14SW/068D14S.-O.	De Beers Canada Inc.
6338	068D15NW/068D15N.-O.	De Beers Canada Inc.
6339	068D15SE/068D15S.-E.	De Beers Canada Inc.
6340	068D15SW/068D15S.-O.	De Beers Canada Inc.
6341	068E16NE/068E16N.-E.	De Beers Canada Inc.
6342	068H01NE/068H01N.-E.	De Beers Canada Inc.
6343	068H01SE/068H01S.-E.	De Beers Canada Inc.
6344	069A09NE/069A09N.-E.	De Beers Canada Inc.
6345	069A09NW/069A09N.-O.	De Beers Canada Inc.
6346	069A16NE/069A16N.-E.	De Beers Canada Inc.
6347	069A16NW/069A16N.-O.	De Beers Canada Inc.
6348	069A16SE/069A16S.-E.	De Beers Canada Inc.
6349	069A16SW/069A16S.-O.	De Beers Canada Inc.
7196	058G03NW/058G03N.-O.	De Beers Canada Inc.
7197	058G04NE/058G04N.-E.	De Beers Canada Inc.
7198	058G04NW/058G04N.-O.	De Beers Canada Inc.
7199	058G05NE/058G05N.-E.	De Beers Canada Inc.
7200	058G05NW/058G05N.-O.	De Beers Canada Inc.
7201	058G05SE/058G05S.-E.	De Beers Canada Inc.
7202	058G05SW/058G05S.-O.	De Beers Canada Inc.
7203	058G06NE/058G06N.-E.	De Beers Canada Inc.
7204	058G06NW/058G06N.-O.	De Beers Canada Inc.
7205	058G06SE/058G06S.-E.	De Beers Canada Inc.
7206	058G06SW/058G06S.-O.	De Beers Canada Inc.
7207	058G07NW/058G07N.-O.	De Beers Canada Inc.
7208	058G07SW/058G07S.-O.	De Beers Canada Inc.
7209	058G11SE/058G11S.-E.	De Beers Canada Inc.
7210	058G11SW/058G11S.-O.	De Beers Canada Inc.
7211	058G12SW/058G12S.-O.	De Beers Canada Inc.
7236	057B12NW/057B12N.-O.	Hope Bay Mining Ltd.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7237	067A08NE/067A08N.-E.	Hope Bay Mining Ltd.
7238	067A08NW/067A08N.-O.	Hope Bay Mining Ltd.
7239	067A09NE/067A09N.-E.	Hope Bay Mining Ltd.
7240	067A09SE/067A09S.-E.	Hope Bay Mining Ltd.
7241	067A09SW/067A09S.-O.	Hope Bay Mining Ltd.
7482	036C06NE/036C06N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7483	036C07NE/036C07N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7484	036C07NW/036C07N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7485	036C08NW/036C08N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7491	066G09NW/066G09N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7492	066G10NE/066G10N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7493	066G10NW/066G10N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7494	066G10SE/066G10S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7495	066G15NE/066G15N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7496	066G15SE/066G15S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7497	066G15SW/066G15S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7498	066G16NE/066G16N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7499	066G16NW/066G16N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7500	066G16SE/066G16S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7501	066H13NE/066H13N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7502	066H13NW/066H13N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7503	066H13SE/066H13S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7504	066H13SW/066H13S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7505	066I04NE/066I04N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7506	066I04NW/066I04N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7507	066I04SE/066I04S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7508	066I04SW/066I04S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7509	066I05NE/066I05N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7510	066I05NW/066I05N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7511	066I05SW/066I05S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7512	066I12NE/066I12N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7513	066I12SE/066I12S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7514	066I12SW/066I12S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7515	066J01NE/066J01N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7516	066J01NW/066J01N.-O.	Indicator Minerals Inc.
7517	066J01SE/066J01S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7518	066J01SW/066J01S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7519	066J08NE/066J08N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7520	066J08SE/066J08S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7521	066J08SW/066J08S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7388	025M07NW/025M07N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7390	025M07SW/025M07S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7400	025M10NW/025M10N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7402	025M10SW/025M10S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7403	025M15NE/025M15N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7404	025M15NW/025M15N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7405	025M15SE/025M15S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7406	025M15SW/025M15S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7407	025M16NE/025M16N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7408	025M16NW/025M16N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7411	025N05NE/025N05N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7412	025N05NW/025N05N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7413	025N05SW/025N05S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7414	025N06NE/025N06N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7415	025N06NW/025N06N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7416	025N11SE/025N11S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7417	025N11SW/025N11S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7418	025N12NE/025N12N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7420	025N12SE/025N12S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7421	025N12SW/025N12S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7422	025N13NE/025N13N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7423	025N13NW/025N13N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7424	025N13SE/025N13S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
5684	057C09SE/057C09S.-E.	Diamonds North Resources Ltd.
5685	057C16NW/057C16N.-O.	Diamonds North Resources Ltd.
7212	036C09NW/036C09N.-O.	Indicator Minerals Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7213	036C09SW/036C09S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7214	036C10NE/036C10N.-E.	Indicator Minerals Inc.
7216	036C10SE/036C10S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7217	036C10SW/036C10S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7220	036C11SE/036C11S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7229	036C15SE/036C15S.-E.	Indicator Minerals Inc.
7231	036C16SW/036C16S.-O.	Indicator Minerals Inc.
7278	026M06NW/026M06N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7287	026M12NE/026M12N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7288	026M12NW/026M12N.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7289	026M12SE/026M12S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7290	026M12SW/026M12S.-O.	Peregrine Diamonds Ltd.
7291	036P09NE/036P09N.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7292	036P09SE/036P09S.-E.	Peregrine Diamonds Ltd.
7379	025L16NW/025L16N.-O.	True North Gems
7380	025M02NE/025M02N.-E.	True North Gems
7381	025M02NW/025M02N.-O.	True North Gems
7382	025M02SE/025M02S.-E.	True North Gems
7383	025M03NE/025M03N.-E.	True North Gems
7384	025M03SE/025M03S.-E.	True North Gems

4. The following permits have been cancelled.

4. Les permis suivants ont été annulés.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7168	047F01NW/047F01N.-O.	Cameco Corporation
7169	047F02NE/047F02N.-E.	Cameco Corporation
7170	047F02NW/047F02N.-O.	Cameco Corporation
7171	047F03NE/047F03N.-E.	Cameco Corporation
7172	047F06NE/047F06N.-E.	Cameco Corporation
7173	047F06SE/047F06S.-E.	Cameco Corporation
7174	047F07NW/047F07N.-O.	Cameco Corporation
7175	047F07SE/047F07S.-E.	Cameco Corporation
7176	047F07SW/047F07S.-O.	Cameco Corporation
7177	047F08SW/047F08S.-O.	Cameco Corporation
7178	047F10SW/047F10S.-O.	Cameco Corporation
7179	047F11SE/047F11S.-E.	Cameco Corporation
7180	048A02NW/048A02N.-O.	Cameco Corporation
7181	048A03NE/048A03N.-E.	Cameco Corporation
7182	048A06SE/048A06S.-E.	Cameco Corporation
7183	048A07SW/048A07S.-O.	Cameco Corporation
7184	048A12NW/048A12N.-O.	Cameco Corporation
7185	048A13SW/048A13S.-O.	Cameco Corporation
7186	048B09NE/048B09N.-E.	Cameco Corporation
7187	048B09NW/048B09N.-O.	Cameco Corporation
7188	048B09SE/048B09S.-E.	Cameco Corporation
7189	048B09SW/048B09S.-O.	Cameco Corporation
7190	048B10NE/048B10N.-E.	Cameco Corporation
7191	048B10SE/048B10S.-E.	Cameco Corporation
7192	048B15SE/048B15S.-E.	Cameco Corporation
7193	048B16SE/048B16S.-E.	Cameco Corporation
7194	048B16SW/048B16S.-O.	Cameco Corporation
7463	026M09NE/026M09N.-E.	GRC Exploration Inc.
7464	026M09SE/026M09S.-E.	GRC Exploration Inc.
7465	026N09NW/026N09N.-O.	GRC Exploration Inc.
7466	026N09SE/026N09S.-E.	GRC Exploration Inc.
7467	026N09SW/026N09S.-O.	GRC Exploration Inc.
7468	026N10NE/026N10N.-E.	GRC Exploration Inc.
7469	026N10NW/026N10N.-O.	GRC Exploration Inc.
7470	026N11NE/026N11N.-E.	GRC Exploration Inc.
7471	026N11NW/026N11N.-O.	GRC Exploration Inc.
7472	026N11SE/026N11S.-E.	GRC Exploration Inc.
7473	026N11SE/026N11S.-E.	GRC Exploration Inc.
7474	026N12NE/026N12N.-E.	GRC Exploration Inc.
7475	026N12NW/026N12N.-O.	GRC Exploration Inc.
7476	026N12SE/026N12S.-E.	GRC Exploration Inc.
7477	026N12SW/026N12S.-O.	GRC Exploration Inc.

<i>Number/Numéro</i>	<i>Location (N.T.S.)/Région cartographique (SNRC)</i>	<i>Permittee/Titulaire</i>
7478	026N15SE/026N15S.-E.	GRC Exploration Inc.
7479	026N15SW/026N15S.-O.	GRC Exploration Inc.
7480	026N16NW/026N16N.-O.	GRC Exploration Inc.
7481	026N16SW/026N16S.-O.	GRC Exploration Inc.
6691	057C01NW/057C01N.-O.	Lawrence Barry
7565	075F05NE/075F05N.-E.	Matthew Mason
7566	075F05NW/075F05N.-O.	Matthew Mason
7567	075F06NW/075F06N.-O.	Matthew Mason
7568	075F06SW/075F06S.-O.	Matthew Mason
7569	075F07NE/075F07N.-E.	Matthew Mason
7570	075F07SE/075F07S.-E.	Matthew Mason
7571	075F07SW/075F07S.-O.	Matthew Mason
7572	076F10NW/076F10N.-O.	Matthew Mason
7573	076F10SW/076F10S.-O.	Matthew Mason
7574	076F11NE/076F11N.-E.	Matthew Mason
7575	076F11NW/076F11N.-O.	Matthew Mason
7576	076F11SE/076F11S.-E.	Matthew Mason
7577	076F11SW/076F11S.-O.	Matthew Mason
7578	076F12NE/076F12N.-E.	Matthew Mason
7579	076F12NW/076F12N.-O.	Matthew Mason
7580	076F12SE/076F12S.-E.	Matthew Mason
7581	076F12SW/076F12S.-O.	Matthew Mason
7582	076F14SE/076F14S.-E.	Matthew Mason
7583	076F14SW/076F14S.-O.	Matthew Mason
7584	076L07NE/076L07N.-E.	Matthew Mason
7585	076L08NE/076L08N.-E.	Matthew Mason
7586	076L08NW/076L08N.-O.	Matthew Mason
7587	076L08SW/076L08S.-O.	Matthew Mason
7588	076L09NE/076L09N.-E.	Matthew Mason
7589	076L09SE/076L09S.-E.	Matthew Mason
7590	076L09SW/076L09S.-O.	Matthew Mason
7385	025M02SW/025M02S.-O.	Paragon Minerals Corporation
7386	025M03NW/025M03N.-O.	Paragon Minerals Corporation
7293	069F11NW/069F11N.-O.	Tania Saulnier
7295	069F14SW/069F14S.-O.	Tania Saulnier
7162	066A14NE/066A14N.-E.	Bayswater Uranium Corporation
7163	066A14NW/066A14N.-O.	Bayswater Uranium Corporation
7164	066H03NE/066H03N.-E.	Bayswater Uranium Corporation
7165	066H03NW/066H03N.-O.	Bayswater Uranium Corporation
7166	066H03SE/066H03S.-E.	Bayswater Uranium Corporation
7167	066H03SW/066H03S.-O.	Bayswater Uranium Corporation
5827	077G15NW/077G15N.-O.	Diamonds North Resources Ltd.
7232	066B05NE/066B05N.-E.	Mark Fekete
7233	066B05NW/066B05N.-O.	Mark Fekete
7234	066G07NE/066G07N.-E.	Mark Fekete

5. For information on cancelled or expired prospecting permits, please contact the Nunavut Mining Recorder's Office at 867-975-4275 (telephone) or 867-975-4286 (fax).

SPENCER DEWAR
Supervising Mining Recorder
Nunavut

[11-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. DGRB-004-09 — Decision on the renewal of 24 and 38 GHz spectrum licences and consultation on spectrum licence fees for 24, 28 and 38 GHz bands

Through this notice, Industry Canada hereby announces the publication of the results of the consultation process issued in

5. Pour de l'information sur les permis de prospection qui ont expiré ou qui ont été annulés, veuillez communiquer avec le bureau du registraire minier du Nunavut au 867-975-4275 (téléphone) ou au 867-975-4286 (télécopieur).

Le registraire minier en chef
Nunavut
SPENCER DEWAR

[11-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° DGRB-004-09 — Décision concernant le renouvellement des licences de spectre dans les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz et consultation sur les droits de licences de spectre dans les bandes de fréquences de 24, 28 et 38 GHz

Par le présent avis, Industrie Canada annonce la publication des résultats de la consultation lancée dans l'avis dans la *Gazette du*

Canada Gazette Notice No. DGRB-001-08 — *Consultation on the Renewal of 24 and 38 GHz Spectrum Licences and Spectrum Licence Fees for 24, 28 and 38 GHz Bands.*

Also by way of this notice, and in accordance with subsection 4(1) of the *User Fees Act*, the Department is announcing the proposed fee for the 24, 28 and 38 GHz bands and providing a further opportunity for stakeholders to comment on the proposed fee, as well as on the related service standards.

Submitting comments

Respondents are requested to provide their comments on the proposed fee in electronic format (XHTML, WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT), along with a note specifying the software, version number and operating system used, to the following email address: spectrum.operations@ic.gc.ca.

Written submissions should be addressed to the Manager, Emerging Networks, Industry Canada, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, title and notice reference number DGRB-004-09. Parties should submit their comments no later than April 30, 2009, to ensure consideration. Soon after the close of the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://ic.gc.ca/spectrum>.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://ic.gc.ca/spectrum>.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html>. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Canadian Government Publishing at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

March 6, 2009

MICHAEL D. CONNOLLY
*Director General
 Radiocommunications and
 Broadcasting Regulatory Branch*

[11-1-0]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. DGRB-005-09 — Consultation on transition to Broadband Radio Service (BRS) in the band 2500-2690 MHz

Through this notice, Industry Canada hereby announces a consultation on the transition to Broadband Radio Service (BRS) and on the criteria to be used in the issuance of BRS licences to operators of qualified Multipoint Communication System (MCS) licences and Multipoint Distribution Service (MDS) authorizations. This notice also introduces the Stakeholder Proposal Development (SPD) process, which will be conducted soon after the release of this notice.

Canada n° DGRB-001-08 — *Consultation sur le renouvellement des licences du spectre dans les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz, et des droits de licences du spectre dans les bandes de fréquences de 24, 28 et 38 GHz.*

Le Ministère annonce également par la présente, conformément au paragraphe 4(1) de la *Loi sur les frais d'utilisation*, les droits proposés pour les licences dans les bandes de fréquences de 24, 28 et 38 GHz, ainsi qu'une occasion de plus pour les intervenants de se prononcer sur les droits et les normes de services afférentes.

Présentation d'observations

Les intéressés sont invités à adresser leurs observations sur les droits proposés sous forme électronique (XHTML, WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF ou ASCII TXT), à l'adresse de courrier électronique suivante : spectrum.operations@ic.gc.ca. Les documents doivent être accompagnés d'une note précisant le logiciel, le numéro de la version et le système d'exploitation utilisés.

Les documents présentés par écrit doivent être adressés au Gestionnaire, Réseaux émergents, Industrie Canada, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8.

Toutes les observations doivent citer l'avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (DGRB-004-09). Pour être certains que leurs observations seront prises en considération, les intéressés doivent les envoyer au plus tard le 30 avril 2009. Peu après la clôture de la période de présentation des observations, toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada, à l'adresse suivante : <http://ic.gc.ca/spectre>.

Pour obtenir des copies

Le présent avis et les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : <http://ic.gc.ca/spectre>.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html>. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions du gouvernement du Canada au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 6 mars 2009

*Le directeur général
 Direction générale de la réglementation des
 radiocommunications et de la radiodiffusion*
 MICHAEL D. CONNOLLY

[11-1-0]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° DGRB-005-09 — Consultation portant sur la transition à un service radio à large bande (SRLB) fonctionnant dans la bande 2 500-2 690 MHz

Par le présent avis, Industrie Canada annonce une consultation portant sur la transition à un service radio à large bande (SRLB) et portant sur les critères à appliquer pour la délivrance de licences de SRLB aux exploitants d'autorisations de système de distribution multipoint (SDM) et de licences de systèmes de télécommunications multipoints (STM) admissibles. Le Ministère présente par la même occasion le processus d'élaboration d'une proposition par les intervenants (EPI) devant être mis en œuvre peu après la publication du présent avis.

The Department is also announcing a moratorium, effective immediately, on new applications for broadcasting certificates in the band 2500-2690 MHz. All applications for broadcasting certificates already in the possession of Industry Canada will be processed, culminating in the issuance of a broadcasting certificate should all requirements be met. All outstanding documents necessary for the processing of these applications must be received by the Department within three months of the date of this notice, otherwise the application will be returned.

In March 2006, Industry Canada issued policy decision *DGTP-002-06 — Policy Provisions for the Band 2500-2690 MHz to Facilitate Future Mobile Service* (www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/eng/sf08551e.html). This policy enabled the implementation of mobile services for both MCS and MDS operators subject to the return of current authorizations and the issuance of new spectrum licences with the flexibility to offer mobile, fixed and broadcasting services in approximately two thirds of the originally authorized spectrum.

Given that some incumbents indicated their intent to pursue their existing business plans and expressed concerns about the uncertain future status of mobile services in the band, the Department did not impose a fixed transition date to BRS licences in the 2006 policy. Instead, the Department reserved the right to consult at a future date on issues related to such a transition. Since the issuance of the policy in 2006, international developments at the technological and regulatory levels have removed the uncertainty about the implementation of advanced mobile services in this band.

Licences such as BRS, which support a mix of services, including mobile, fixed and broadcasting, are often referred to as “flexible-use” licences. The Department is committed to taking the necessary steps for the implementation of BRS in order to increase flexibility in service provision that would benefit Canadians by enabling the development of competitive high-speed mobile services. To this end, the Department is initiating the consultation process to determine whether to renew the licences and continue with voluntary conversion to BRS, or adopt a firm transition date for the implementation of BRS and related transition policies.

Although the 2006 policy provided details in terms of the spectrum for the new flexible-use BRS licences, it did not address eligibility criteria for conversion of MCS and MDS authorizations to BRS licences, nor did it address the geographic conversion of site-specific MCS licences and MDS authorizations to spectrum licences for BRS. This consultation will be used to determine the criteria to be applied for the voluntary conversion pursuant to the 2006 policy, as well as for the eventual implementation of the transition policy.

Submitting comments

Respondents are requested to provide their comments in electronic format (XHTML, WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF or ASCII TXT) along with a note specifying the software, version number and operating system used, to the following email address: spectrum.operations@ic.gc.ca.

Le Ministère annonce aussi l'imposition d'un moratoire, prenant effet immédiatement, sur les nouvelles demandes de certificats de radiodiffusion dans la bande 2 500-2 690 MHz. Toutes les demandes de certificats de radiodiffusion que possède actuellement Industrie Canada seront traitées, ce qui mènera à la délivrance d'un certificat de radiodiffusion si la demande satisfait à toutes les exigences. Cependant, le Ministère doit recevoir tous les documents nécessaires au traitement de ces demandes dans les trois mois suivant la date du présent avis; sinon, la demande sera renvoyée au requérant.

En mars 2006, Industrie Canada a publié sa décision de politique *DGTP-002-06 — Dispositions de politique applicables à la bande 2 500-2 690 MHz pour faciliter la fourniture future du service mobile* (www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf08551.html). Cette décision autorisait les exploitants de licences de STM et de SDM à mettre en œuvre des services mobiles en retournant les autorisations en cours et en obtenant de nouvelles licences de spectre, ce qui leur donnait la possibilité d'offrir des services mobiles, fixes et de radiodiffusion dans environ deux tiers du spectre autorisé au départ.

Étant donné que certains titulaires avaient indiqué leur intention de poursuivre l'exécution de leurs plans d'affaires et exprimé des préoccupations concernant le futur incertain du statut des services mobiles dans cette bande, le Ministère n'a pas imposé une date de transition fixe aux licences de SRLB dans la décision de politique de 2006. Le Ministère s'est cependant réservé le droit de mener des consultations, à une date ultérieure, sur les questions liées à une telle transition. Depuis la publication de la décision de politique en 2006, des développements internationaux au chapitre de la technologie et de la réglementation ont dissipé l'incertitude à l'égard de la mise en œuvre de services mobiles évolués dans cette bande.

Les licences telles que celles des SRLB, qui couvrent un ensemble de services dont les services mobiles, fixes et de radiodiffusion, sont souvent appelées licences à usage flexible. Le Ministère s'est engagé à prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le SRLB dont l'objectif est d'accroître la souplesse dans la fourniture des services, ce qui permettra aux Canadiens de bénéficier de la mise en place de services mobiles haute vitesse concurrentiels. Le Ministère a entrepris le processus de consultation visant à déterminer s'il y a lieu de procéder au renouvellement des licences et de poursuivre le processus de conversion volontaire au SRLB, ou plutôt de fixer une date de transition ferme en vue de la mise en œuvre du SRLB et de la politique de transition connexe.

Cette politique fournissait des détails sur le spectre destiné aux nouvelles licences de SRLB à usage flexible sans toutefois traiter des critères d'admissibilité concernant la conversion des autorisations de STM et de SDM en des licences de SRLB, ni de la conversion géographique des autorisations de SDM et des licences de STM propres à des emplacements en des licences de spectre de SRLB. Cette consultation servira à déterminer les critères à appliquer pour la conversion volontaire en vertu de la politique de 2006, ainsi que pour la mise en œuvre éventuelle de la politique de transition.

Présentation des commentaires

Les intéressés sont invités à adresser leurs commentaires sous forme électronique (XHTML, WordPerfect, Microsoft Word, Adobe PDF ou ASCII TXT) à l'adresse de courriel suivante : spectrum.operations@ic.gc.ca. Les documents doivent être accompagnés d'une note précisant le logiciel, le numéro de version ainsi que le système d'exploitation utilisés.

Written submissions should be addressed to the Director, Spectrum Management Operations, Radiocommunications and Broadcasting Regulatory Branch, Industry Canada, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title and notice reference number DGRB-005-09. Parties should submit their comments no later than May 15, 2009, to ensure consideration. Soon after the close of the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

The Department will also provide interested parties with the opportunity to reply to comments from other parties. Reply comments will be accepted until June 15, 2009.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html>. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Canadian Government Publishing at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

March 6, 2009

LEONARD ST-AUBIN
Director General
Telecommunications Policy Branch
MICHAEL D. CONNOLLY
Director General
Radiocommunications and
Broadcasting Regulatory Branch

[11-1-o]

DEPARTMENT OF JUSTICE

MUTUAL LEGAL ASSISTANCE IN CRIMINAL MATTERS ACT

Treaty between the Government of Canada and the Government of the Federative Republic of Brazil on Mutual Assistance in Criminal Matters

The Government of Canada and the Government of the Federative Republic of Brazil, (hereinafter referred to as the "Contracting States"),

Desiring to improve the effectiveness of both countries in the investigation, prosecution and suppression of crime through cooperation and mutual assistance in criminal matters,

Have agreed as follows:

Les documents présentés par écrit doivent être adressés au Directeur, Exploitation de la gestion du spectre, Direction générale de la réglementation de la radiocommunication et de la radiodiffusion, Industrie Canada, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0C8.

Tous les commentaires doivent préciser la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (DGRB-005-09). Pour être certains que leurs commentaires seront pris en considération, les intéressés doivent les envoyer au plus tard le 15 mai 2009. Peu après la clôture de la période de présentation des commentaires, tous les commentaires reçus seront affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications, à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

Le Ministère donnera également aux intéressés la possibilité de répondre à des commentaires présentés par d'autres parties. Les réponses aux commentaires seront acceptées jusqu'au 15 juin 2009.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html>. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions du gouvernement du Canada au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 6 mars 2009

Le directeur général
Direction générale de la politique des
télécommunications et de la radiodiffusion
LEONARD ST-AUBIN
Le directeur général
Direction générale de la réglementation de la
radiocommunication et de la radiodiffusion
MICHAEL D. CONNOLLY

[11-1-o]

MINISTÈRE DE LA JUSTICE

LOI SUR L'ENTRAIDE JURIDIQUE EN MATIÈRE CRIMINELLE

Traité d'entraide en matière pénale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérative du Brésil

Le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérative du Brésil (ci-après désignés les « États contractants »),

Désireux de rendre plus efficaces la recherche, la poursuite et la répression du crime dans les deux pays par la coopération et l'entraide en matière pénale,

Sont convenus de ce qui suit :

PART I — GENERAL PROVISIONS

Article 1

Obligation to Grant Mutual Assistance

1. The Contracting States shall, in accordance with this Treaty, grant each other the widest measure of mutual assistance in criminal matters.

2. Mutual assistance for the purpose of paragraph 1 of this Article shall be any assistance given by the Requested State in respect of investigations or proceedings in the Requesting State in a criminal matter, irrespective of whether the assistance is sought or to be provided by a court or some other authority.

3. Criminal matters for the purpose of paragraph 1 of this Article mean investigations or proceedings relating to any offence created by a law of a Contracting State.

4. Criminal matters shall also include investigations or proceedings relating to offences concerning taxation, duties, customs and international transfer of capital or payments.

5. Assistance shall include

- (a) taking of evidence and obtaining of statements of persons;
- (b) provision of information, documents and other records, including criminal records, judicial records and government records;
- (c) location of persons and objects, including their identification;
- (d) search and seizure;
- (e) delivery of property, including lending of exhibits;
- (f) making detained persons and others available to give evidence or assist investigations;
- (g) service of documents, including documents seeking the attendance of persons;
- (h) measures to locate, restrain and forfeit the proceeds of crime; and
- (i) other assistance consistent with the objects of this Treaty.

Article 2

Execution of Request

1. Requests for assistance shall be executed promptly in accordance with the law of the Requested State and, insofar as it is not prohibited by that law, in the manner requested by the Requesting State.

2. The Requested State, in accordance with its laws and procedures, may execute a request for assistance regardless of bank secrecy.

Article 3

Refusal or Postponement of Assistance

1. Assistance may be refused if, in the opinion of the Requested State the execution of the request would impair its sovereignty, security, public order or similar essential public interest, prejudice the safety of any person or be unreasonable on other grounds.

2. Assistance may be postponed by the Requested State if execution of the request would interfere with an ongoing investigation or prosecution in the Requested State.

PARTIE I — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1

Obligation d'accorder l'entraide

1. Les États contractants s'accordent, conformément aux dispositions du présent Traité, l'entraide en matière pénale la plus large possible.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, l'entraide s'entend de toute aide donnée par l'État requis à l'égard des enquêtes et des procédures en matière pénale menées dans l'État requérant, peu importe que l'aide soit recherchée ou doive être fournie par un tribunal ou une autre autorité.

3. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, on entend par matière pénale, les enquêtes et les procédures relatives à toute infraction établie par une loi d'un État contractant.

4. Par matière pénale on entend également les enquêtes et les procédures se rapportant aux infractions de nature fiscale, tarifaire, douanière, ou portant sur le transfert international de capitaux ou de paiements.

5. L'entraide pourra comprendre :

- a) la prise de témoignages et de dépositions;
- b) la communication d'informations, de documents ou d'autres dossiers, y compris des casiers judiciaires et des dossiers judiciaires ou gouvernementaux;
- c) la localisation de personnes et d'objets, y compris leur identification;
- d) la perquisition, fouille et saisie;
- e) la transmission de biens, y compris le prêt de pièces à conviction;
- f) l'assistance en vue de rendre disponibles des personnes détenues ou non, afin qu'elles témoignent ou aident à des enquêtes;
- g) la remise de documents, y compris d'actes de convocation;
- h) les mesures en vue de localiser, bloquer et confisquer les produits de la criminalité;
- i) toute autre forme d'entraide conforme aux objets du présent Traité.

Article 2

Exécution des demandes

1. Les demandes d'entraide sont exécutées promptement, conformément au droit de l'État requis et, dans la mesure où ce droit ne le prohibe pas, de la manière exprimée par l'État requérant.

2. L'État requis, conformément à ses lois et procédures, peut exécuter une demande d'entraide sans égard au secret bancaire.

Article 3

Entraide refusée ou différée

1. L'entraide peut être refusée si l'État requis estime que l'exécution de la demande porterait atteinte à sa souveraineté, à sa sécurité, à son ordre public, à un autre de ses intérêts fondamentaux d'ordre public, ou à la sécurité de toute personne, ou qu'elle est déraisonnable pour d'autres motifs.

2. L'entraide peut être différée si l'exécution de la demande par l'État requis a pour effet de gêner une enquête ou une poursuite en cours dans cet État.

3. The Requested State shall promptly inform the Requesting State of a decision of the Requested State not to comply in whole or in part with a request for assistance, or to postpone execution, and shall give reasons for that decision.

4. Before refusing to grant a request for assistance or before postponing the grant of such assistance, the Requested State shall consider whether assistance may be granted subject to such conditions as it deems necessary. If the Requesting State accepts assistance subject to these conditions, it shall comply with them.

3. L'État requis informe sans délai l'État requérant de sa décision de ne pas donner suite, en tout ou en partie, à une demande d'entraide, ou d'en différer l'exécution, et en fournit les motifs.

4. Avant de refuser de faire droit à la demande d'entraide ou d'en différer l'exécution, l'État requis détermine si l'entraide peut être accordée aux conditions qu'il estime nécessaires. L'État requérant qui accepte cette entraide conditionnelle doit en respecter les conditions.

PART II — SPECIFIC PROVISIONS

Article 4

Presence of Persons Involved in the Proceedings in the Requested State

1. The Requested State shall, upon request, inform the Requesting State of the date, time and place of execution of the request for assistance.

2. To the extent not prohibited by the law of the Requested State, judges or officials of the Requesting State and other persons concerned in the investigation or proceedings shall be permitted to be present at the execution of the request and to participate in the proceedings in the Requested State.

Article 5

Transmission of Documents and Objects

1. When the request for assistance concerns the transmission of records and documents, the Requested State may transmit certified true copies thereof, or the originals where possible.

2. The original records or documents and the objects transmitted to the Requesting State shall be returned to the Requested State as soon as possible, upon the latter's request.

3. Insofar as not prohibited by the law of the Requested State, documents, objects and records shall be transmitted in a form or accompanied by such certification as may be requested by the Requesting State in order to make them admissible according to the law of the Requesting State.

Article 6

Availability of Persons to Give Evidence or Assist Investigations in the Requesting State

1. The Requesting State may request that a person be made available to testify or to assist an investigation.

2. The Requested State shall invite the person to assist in the investigation or to appear as a witness in the proceedings and seek that person's concurrence thereto. That person shall be informed of any expenses and allowances payable.

Article 7

Making Detained Persons Available to Give Evidence or Assist Investigations in the Requesting State

1. A person in custody in the Requested State shall, at the request of the Requesting State, be temporarily transferred to the Requesting State to assist investigations or proceedings provided that the person consents to that transfer and there are no overriding grounds against transferring the person.

PARTIE II — DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Article 4

Présence des personnes intéressées aux procédures dans l'État requis

1. Sur demande, l'État requis informe l'État requérant de la date et du lieu d'exécution de la demande d'entraide.

2. Les juges, les autorités compétentes de l'État requérant et les autres personnes intéressées dans l'enquête ou dans les procédures sont autorisés, dans la mesure où cela n'est pas prohibé par le droit de l'État requis, à assister à l'exécution de la demande et à participer aux procédures dans l'État requis.

Article 5

Remise d'objets et de documents

1. Lorsque la demande d'entraide porte sur la remise de dossiers et de documents, l'État requis peut remettre des copies certifiées conformes de ces dossiers et documents ou, si possible, les originaux.

2. Les dossiers ou documents originaux et les objets remis à l'État requérant sont retournés à l'État requis dans les meilleurs délais, à la demande de ce dernier.

3. Dans la mesure où cela n'est pas prohibé par le droit de l'État requis, les documents, les objets et les dossiers sont transmis suivant la forme ou accompagnés par les certificats demandés par l'État requérant de façon qu'ils soient admissibles en preuve en vertu du droit de l'État requérant.

Article 6

Disponibilité de personnes pouvant témoigner ou aider à une enquête dans l'État requérant

1. L'État requérant peut demander qu'une personne soit mise à sa disposition en vue de témoigner ou d'aider à une enquête.

2. L'État requis invite cette personne à venir en aide à l'enquête ou à comparaître comme témoin dans des procédures et cherche à obtenir sa collaboration à cette fin. Cette personne est en outre informée des frais remboursables et des indemnités qui lui seront versées.

Article 7

Mise à disposition de personnes détenues appelées à témoigner ou à aider à une enquête dans l'État requérant

1. À la demande de l'État requérant, et pourvu qu'elle y consente et qu'il n'existe aucun empêchement dirimant, la personne détenue dans l'État requis est transférée temporairement dans l'État requérant en vue d'aider à des enquêtes ou de témoigner dans des procédures.

2. Where the person transferred is required to be kept in custody under the law of the Requested State, the Requesting State shall hold that person in custody and shall return the person in custody at the conclusion of the execution of the request.

3. Where the sentence imposed expires, or where the Requested State advises the Requesting State that the transferred person is no longer required to be held in custody, that person shall be set at liberty and be treated as a person present in the Requesting State pursuant to a request seeking that person's attendance.

Article 8

Safe Conduct

1. A person present in the Requesting State in response to a request seeking that person's attendance shall not be prosecuted, detained or subjected to any other restriction of personal liberty in that State for any acts or omissions which preceded that person's departure from the Requested State, nor shall that person be obliged to give evidence in any proceeding other than the proceedings to which the request relates.

2. A person who is present in the Requesting State by consent as a result of a request for the person's attendance to answer before a judicial authority for any acts, omissions or convictions shall not be prosecuted or detained or subjected to any other restriction of personal liberty for acts and omissions or convictions which preceded that person's departure from the Requested State, not specified in the request.

3. Paragraphs 1 and 2 of this Article shall cease to apply if a person, being free to leave the Requesting State, has not left it within a period of 30 (thirty) days after being officially notified that that person's attendance is no longer required or, having left that territory, has voluntarily returned.

4. Any person who fails to appear in the Requesting State may not be subjected to any sanction or compulsory measure in the Requested State.

Article 9

Proceeds of Crime

1. The Requested State shall, upon request, endeavour to ascertain whether any proceeds of a crime are located within its jurisdiction and shall notify the Requesting State of the results of its inquiries. In making the request, the Requesting State shall notify the Requested State of the basis of its belief that such proceeds may be located in this jurisdiction.

2. Where, pursuant to paragraph 1 of this Article, suspected proceeds of crime are found, the Requested State shall take such measures as are permitted by its law to freeze, seize and confiscate such proceeds.

PART III — PROCEDURE

Article 10

Contents of Requests

1. In all cases requests for assistance shall include the following information:

- (a) the name of the competent authority conducting the investigation or proceedings to which the request relates;
- (b) a description of the nature of the investigation or proceedings, including a summary of the relevant facts and laws;

2. Tant que la personne transférée doit demeurer en détention aux termes du droit de l'État requis, l'État requérant garde cette personne en détention et la remet à l'État requis suite à l'exécution de la demande.

3. Si la peine infligée à la personne transférée prend fin ou si l'État requis informe l'État requérant que cette personne n'a plus à être détenue, celle-ci est remise en liberté et est considérée comme une personne dont la présence a été obtenue dans l'État requérant suite à une demande à cet effet.

Article 8

Sauf-conduit

1. Toute personne qui, suite à une demande de l'État requérant, se rend dans cet État ne peut y être poursuivie, détenue ou soumise à aucune restriction de sa liberté individuelle pour des faits antérieurs à son départ de l'État requis, ni y être tenue de témoigner dans des procédures autres que celles se rapportant à la demande.

2. Toute personne qui, suite à une demande de l'État requérant, a accepté de se rendre dans cet État afin d'y répondre devant les autorités judiciaires des faits ou condamnations pour lesquels elle fait l'objet de poursuites, ne peut y être ni poursuivie ni détenue, ni soumise à aucune autre restriction de sa liberté individuelle pour des faits ou condamnations antérieurs à son départ de l'État requis et non visés par la demande.

3. Les paragraphes 1 et 2 du présent article cessent de s'appliquer lorsque la personne, libre de partir, n'a pas quitté l'État requérant dans les 30 (trente) jours après avoir été officiellement avisée que sa présence n'était plus requise ou si, l'ayant quitté, elle y est volontairement retournée.

4. Toute personne faisant défaut de comparaître dans l'État requérant ne peut être soumise à aucune sanction ou mesure de contrainte dans l'État requis.

Article 9

Produits de la criminalité

1. L'État requis, sur demande, cherche à établir si le produit de quelque crime se trouve dans sa juridiction et notifie à l'État requérant le résultat de ses recherches. En faisant cette demande, l'État requérant indique à l'État requis les motifs qui lui font croire que tel produit du crime se trouve dans sa juridiction.

2. Lorsque, conformément au paragraphe 1 du présent article, le produit prétendu d'un crime est retrouvé, l'État requis prend les mesures permises par son droit en vue de le bloquer, le saisir ou le confisquer.

PARTIE III — PROCÉDURE

Article 10

Contenu des demandes

1. Dans tous les cas, les demandes d'entraide contiennent les renseignements suivants :

- a) le nom de l'autorité compétente qui conduit l'enquête ou la procédure se rapportant à la demande;
- b) une description de la nature de l'enquête ou des procédures, de même qu'un exposé des faits pertinents et des lois applicables;

- (c) the purpose for which the request is made and the nature of the assistance sought;
- (d) the need, if any, for confidentiality and the reasons therefor; and
- (e) any time limit within which compliance with the request is desired.

2. Requests for assistance shall also contain the following information:

- (a) where possible, the identity, nationality and location of the person or persons who are the subject of the investigations or proceedings;
- (b) where necessary, details of any particular procedure or requirement that the Requesting State wishes to be followed and the reasons therefor;
- (c) in the case of requests for the taking of evidence or search and seizure, a statement indicating the basis for belief that evidence may be found in the territory of the Requested State;
- (d) in the case of requests to take evidence from a person, a statement as to whether sworn or affirmed statements are required, and a description of the subject matter of the evidence or statement sought;
- (e) in the case of lending of exhibits, the person or class of persons who will have custody of the exhibit, the place to which the exhibit is to be removed, any tests to be conducted and the date by which the exhibit will be returned;
- (f) in the case of making detained persons available, the person or class of persons who will have custody during the transfer, the place to which the detained person is to be transferred and the date of that person's return.

3. If the Requested State considers that the information contained in the request is not sufficient to enable the request to be dealt with, that State may request that additional details be furnished.

4. A request shall be made in writing. In urgent circumstances or where otherwise permitted by the Requested State, a request may be made orally but shall be confirmed in writing promptly thereafter.

Article 11

Central Authorities

Central authorities shall transmit and receive all requests and responses thereto for the purposes of this Treaty. The central authority for Canada shall be the Minister of Justice or an official designated by that Minister; the central authority for the Federative Republic of Brazil shall be the Office of the Attorney General of the Republic.

Article 12

Limitation of Use of Information and Confidentiality

1. The Requested State may require, after consultation with the Requesting State, that information or evidence furnished or the source of such information or evidence be kept confidential or be disclosed or used only subject to such terms and conditions as it may specify.

2. The Requesting State shall not disclose or use information or evidence furnished for purposes other than those stated in the request without the prior consent of the central authority of the Requested State.

- c) le motif de la demande et la nature de l'entraide recherchée;
- d) une stipulation de confidentialité, si nécessaire, et les motifs la justifiant;
- e) une indication du délai d'exécution souhaité.

2. Les demandes d'entraide contiennent également les renseignements suivants :

- a) dans la mesure du possible, l'identité et la nationalité de la ou des personnes faisant l'objet de l'enquête ou de la procédure et le lieu où elles se trouvent;
- b) si nécessaire, des précisions sur toute procédure particulière que l'État requérant souhaiterait voir suivie et les motifs pour ce faire;
- c) dans le cas d'une demande de prise de témoignage ou de perquisition, fouille et saisie, les raisons qui donnent lieu de croire que des éléments de preuve se trouvent sur le territoire de l'État requis;
- d) dans le cas d'une demande de prise de témoignage, des précisions sur la nécessité d'obtenir des déclarations sous serment ou affirmations solennelles et une description du sujet sur lequel le témoignage ou la déclaration doit porter;
- e) dans le cas d'une demande de prêt de pièces à conviction, les personnes ou catégories de personnes qui en auront la garde, le lieu où les pièces seront acheminées, les examens auxquels elles pourront être soumises et la date à laquelle elles seront retournées;
- f) dans le cas d'une demande de mise à disposition de détenus, les personnes ou la catégorie de personnes qui assureront la garde au cours du transfèrement, le lieu où le détenu sera transféré et la date de son retour.

3. Si l'État requis estime que les informations contenues dans la demande sont insuffisantes, il peut exiger des renseignements supplémentaires nécessaires pour donner suite à la demande.

4. Les demandes sont faites par écrit. Dans les cas d'urgence ou si l'État requis le permet, la demande peut être formulée verbalement, mais elle doit faire l'objet d'une confirmation écrite dans les plus brefs délais.

Article 11

Autorités centrales

Aux termes du présent Traité, toutes les demandes et leur réponse sont transmises et reçues par les autorités centrales. Au Canada, l'autorité centrale est constituée par le ministre de la Justice ou par un fonctionnaire qu'il désigne; dans la République fédérative du Brésil, l'autorité centrale est constituée par le Bureau du procureur général de la République.

Article 12

Restriction dans l'utilisation des renseignements et confidentialité

1. Après avoir consulté l'État requérant, l'État requis peut demander que l'information ou l'élément de preuve fourni ou encore que la source de cette information ou de cet élément de preuve demeurent confidentiels ou ne soient divulgués ou utilisés qu'aux conditions qu'il spécifie.

2. L'État requérant ne peut divulguer ni utiliser l'information ou l'élément de preuve fourni à des fins autres que celles énoncées dans la demande sans le consentement préalable de l'autorité centrale de l'État requis.

3. The Requested State shall to the extent requested keep confidential a request, its contents, supporting documents and any action taken pursuant to the request except to the extent necessary to execute it or where the disclosure is specifically authorized by the Requesting State in accordance with any terms and conditions it may specify.

4. Subject to paragraph 3 of this Article, if the request cannot be executed without breaching the confidentiality requirements stated in the request, the Requested State shall so inform the Requesting State which shall then determine the extent to which it wishes the request to be executed.

Article 13

Authentication

Evidence or documents transmitted pursuant to this Treaty shall not require any form of authentication, save as is specified in Article 5.

Article 14

Language

1. Requests and supporting documents shall be accompanied by a translation into one of the official languages of the Requested State.

2. Requests for service shall be accompanied by a translation of the documents to be served into a language understood by the person to be served.

Article 15

Consular Officials

1. Consular officials may take evidence in the territory of the Receiving State from a witness on a voluntary basis without a formal request. Prior notice of the intended proceeding shall be given to the Receiving State. That State may refuse its consent for any reason provided in Article 3.

2. Consular officials may serve documents on an individual who appears voluntarily at the consular premises.

Article 16

Expenses

1. The Requested State shall meet the cost of executing the request for assistance, except that the Requesting State shall bear

(a) the expenses associated with conveying any person to or from the territory of the Requested State at the request of the Requesting State, and any allowance or expenses payable to that person while in the Requesting State pursuant to a request under Articles 6 or 7 of this Treaty; and

(b) the expenses and fees of experts either in the Requested State or the Requesting State.

2. If it becomes apparent that the execution of the request requires expenses of an extraordinary nature, Contracting States shall consult to determine the terms and conditions under which the requested assistance can be provided.

3. L'État requis protège, dans la mesure demandée, le caractère confidentiel de la demande, de son contenu, des pièces justificatives et de toute action entreprise par suite de cette demande, sauf dans la mesure nécessaire pour en permettre l'exécution ou lorsque l'État requérant autorise expressément la divulgation de ces éléments aux conditions qu'il spécifie.

4. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, si la demande ne peut être exécutée sans contrevenir aux exigences de confidentialité énoncées dans la demande, l'État requis en avise l'État requérant qui détermine dans quelle mesure il souhaite voir la demande exécutée.

Article 13

Authentication

Les éléments de preuve, les documents et les renseignements transmis en vertu du présent Traité ne requièrent aucune forme d'authentification à l'exception de ce qui est indiqué à l'article 5.

Article 14

Langues

1. Est jointe aux demandes et à leurs pièces justificatives, une traduction dans l'une des langues officielles de l'État requis.

2. Est jointe aux demandes de remise, une traduction des pièces à remettre dans une langue que comprend la personne à qui elles doivent être remises.

Article 15

Représentants consulaires

1. Les représentants consulaires peuvent, sans qu'une demande officielle ne soit nécessaire, recueillir sur le territoire de l'État de résidence la déposition d'une personne témoignant de son plein gré. Un préavis de la procédure projetée doit être donné à l'État de résidence. Cet État peut refuser son consentement pour tout motif mentionné à l'article 3.

2. Les représentants consulaires peuvent remettre des documents à une personne se présentant de son plein gré au consulat.

Article 16

Frais

1. L'État requis prend à sa charge les frais d'exécution de la demande d'entraide, à l'exception des frais suivants qui sont à la charge de l'État requérant :

a) les frais afférents au transport de toute personne à la demande de l'État requérant, à destination ou en provenance du territoire de l'État requis et tous les frais et indemnités payables à cette personne pendant qu'elle se trouve dans l'État requérant suite à une demande aux termes des articles 6 ou 7 du présent Traité;

b) les frais et honoraires des experts, qu'ils soient engagés sur le territoire de l'État requis ou sur celui de l'État requérant.

2. S'il apparaît que l'exécution d'une demande implique des frais de nature exceptionnelle, les États contractants se consultent en vue de déterminer les modalités et conditions auxquelles l'entraide demandée pourra être fournie.

PART IV — FINAL PROVISIONS

Article 17

Other Assistance

This Treaty shall not derogate from obligations subsisting between the Contracting States whether pursuant to other Treaties, arrangements or otherwise nor prevent the Contracting States from providing or continuing to provide assistance to each other pursuant to other Treaties, arrangements or otherwise.

Article 18

Scope of Application

This Treaty shall apply to any request presented after its entry into force even if the relevant acts or omissions occurred before that date.

Article 19

Consultations

The Contracting States shall consult promptly, at the request of either, concerning the interpretation and the application of this Treaty.

Article 20

Third States

Where judicial authorities of a third State issue any order in the context of an investigation or prosecution that has the effect of requiring a national or resident of one of the Contracting States to undertake or refrain from any conduct in the territory of the other Contracting State that conflicts with the laws or established policies of that other Contracting State, the Contracting States agree to consult to identify means to avoid, or minimize such conflict.

Article 21

Entry into Force and Termination

1. This Treaty shall enter into force on the first day of the second month after the date on which the Contracting States have notified each other that their legal requirements have been complied with.

2. Either Contracting State may terminate this Treaty. The termination shall take effect one year from the date on which it was notified to the other Contracting State.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Treaty.

Done at Brasilia on the 27th day of January, 1995 in duplicate, in English, French and Portuguese, each version being equally authentic.

For the Government of Canada
CHRISTINE STEWART

For the Government of the Federative Republic of Brazil
LUIS FILIPE LAMPEIRA

[11-1-0]

PARTIE IV — DISPOSITIONS FINALES

Article 17

Autres formes d'entraide

Le présent Traité ne déroge pas aux autres obligations subsistant entre les États contractants, que ce soit en vertu d'autres traités, arrangements ou autrement, ni n'interdit aux États contractants de se venir en aide ou de continuer de se venir en aide en vertu d'autres traités, arrangements ou autrement.

Article 18

Champ d'application

Le présent Traité s'applique à toute demande présentée après la date de son entrée en vigueur même si les faits en cause sont survenus avant cette date.

Article 19

Consultation

Les États contractants se consultent promptement, à la demande de l'un ou l'autre d'entre eux, relativement à l'interprétation et l'application du présent Traité.

Article 20

États tiers

Si, dans le cadre d'une enquête ou d'une poursuite, les autorités judiciaires d'un État tiers rendent une ordonnance qui a pour effet d'obliger un ressortissant ou un résident d'un des États contractants à adopter ou à s'abstenir d'adopter une conduite dans le territoire de l'autre État contractant d'une manière incompatible avec le droit ou la politique établie de cet autre État contractant, les États contractants s'engagent à se consulter pour trouver les moyens d'éviter ou de réduire au minimum cette incompatibilité.

Article 21

Entrée en vigueur et dénonciation

1. Le présent Traité entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois après la date à laquelle chacun des États contractants a notifié à l'autre État contractant l'accomplissement des formalités légales nécessaires.

2. Chaque État contractant peut dénoncer le présent Traité. Cette dénonciation prend effet un an après la date à laquelle notification en a été donnée à l'autre État contractant.

En foi de quoi les soussignés, étant dûment autorisés par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Traité.

Fait à Brasilia, le 27^e jour de janvier 1995, en double exemplaire, en français, en anglais et en portugais, chaque version faisant également foi.

Pour le gouvernement du Canada
CHRISTINE STEWART

Pour le gouvernement de la République fédérative du Brésil
LUIS FILIPE LAMPEIRA

[11-1-0]

NOTICE OF VACANCY**CANADA AGRICULTURAL REVIEW TRIBUNAL**

Chairperson (full-time position)

Salary range: \$131,200–\$154,400

Location: National Capital Region

The Canada Agricultural Review Tribunal (CART) is a small quasi-judicial body that gives the public the opportunity to request reviews of certain administrative decisions or penalties imposed under various agriculture and agri-food acts. In this regard, the CART plays a key role in ensuring a fair and efficient administrative monetary penalty system. The Tribunal's main focus of work is reviewing the Canadian Food Inspection Agency's Notices of Violation under the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* for violations of the *Health of Animals Act* and the *Plant Protection Act*. It also reviews decisions and notices by other agencies such as the Canada Border Services Agency and the Pest Management Regulatory Agency.

The Chairperson of the CART is a full-time member of the Tribunal and its Chief Executive Officer. The Chairperson is accountable for the effectiveness and efficiency of the CART's operations, and reports to Parliament through the Minister of Agriculture and Agri-Food.

The successful candidate will possess a Bachelor of Laws degree with at least 10 years standing at the bar of any province or be a notary of at least 10 years standing at the Chambre des notaires du Québec. Professional experience and/or solid knowledge related to agriculture and agri-food is necessary. The qualified candidate will possess management experience at the executive level in a private or public sector organization, including managing human and financial resources. Experience in the interpretation and application of legislation, government policies and directives in a quasi-judicial environment would be a definite asset. Experience in the operation and conduct of a quasi-judicial tribunal, an agency or equivalent would also be an asset.

The suitable candidate will be knowledgeable of the legislation related to the Canada Agricultural Review Tribunal's mandate, including the *Health of Animals Act* and the *Plant Protection Act*, as well as the *Agriculture and Agri-Food Administrative Monetary Penalties Act* and the *Canada Agricultural Products Act*. Knowledge of the operations of the federal government, including those related to sound management principles, accountability and transparency, as well as knowledge of the theories, practices and procedures related to administrative justice, especially related to quasi-judicial bodies, is essential.

The selected candidate must have sound management skills and abilities in order to provide vision and leadership to the CART, especially in ensuring the Tribunal adheres to the highest standards of accountability and transparency. The ability to analyze all aspects of a case, interpret and apply the relevant criteria with a view to making lawful, fair and impartial decisions, as well as the ability to conduct a fair and efficient quasi-judicial hearing are required. The chosen candidate must have the ability to develop effective relationships with the Minister as well as departmental officials, while maintaining the degree of independence required of a quasi-judicial Tribunal. The successful candidate must also possess superior communication skills, both written and oral, and be able to act as a spokesperson in dealing with the media, public institutions, governments and other organizations.

AVIS DE POSTE VACANT**COMMISSION DE RÉVISION AGRICOLE DU CANADA**

Président ou présidente (poste à temps plein)

Échelle de salaire : 131 200 \$ à 154 400 \$

Endroit : Région de la capitale nationale

La Commission de révision agricole du Canada (CRAC) est un petit organe quasi judiciaire auquel le public peut s'adresser pour demander la révision de certaines décisions ou sanctions administratives imposées en vertu de diverses lois agricoles et agroalimentaires. La CRAC joue donc un rôle important puisqu'elle assure l'équité et l'efficacité du régime de sanctions administratives pécuniaires. Le travail de la Commission consiste surtout à revoir les avis d'infraction que l'Agence canadienne d'inspection des aliments délivre aux termes de la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* pour des violations de la *Loi sur la santé des animaux* et de la *Loi sur la protection des végétaux*. Elle revoit aussi les décisions et les avis d'autres organismes, comme l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire.

Le président ou la présidente de la CRAC est membre à temps plein de la Commission et son premier dirigeant. Il ou elle doit rendre compte de l'efficacité et de l'efficience des activités de la CRAC et faire rapport au Parlement par l'entremise du ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

La personne retenue devra être titulaire d'un baccalauréat en droit et être depuis au moins 10 ans membre du Barreau d'une province ou faire partie depuis au moins 10 ans de la Chambre des notaires du Québec. De l'expérience professionnelle ou de solides connaissances en agriculture ou en agroalimentaire sont nécessaires. La personne qualifiée devra posséder de l'expérience en gestion au niveau de la direction dans une organisation du secteur public ou privé, entre autres en gestion de ressources humaines et financières. De l'expérience en interprétation et en application de la législation et des politiques et directives gouvernementales dans un environnement quasi judiciaire constituerait un atout. De l'expérience des activités et de la direction d'un tribunal quasi judiciaire, d'un organisme ou d'un organe équivalent représenterait aussi un atout.

La personne recherchée devra de plus connaître la législation relative au mandat de la Commission de révision agricole du Canada, entre autres la *Loi sur la santé des animaux* et la *Loi sur la protection des végétaux* ainsi que la *Loi sur les sanctions administratives pécuniaires en matière d'agriculture et d'agroalimentaire* et la *Loi sur les produits agricoles au Canada*. La connaissance des activités du gouvernement fédéral, notamment celles qui ont trait aux bonnes pratiques de gestion, à la reddition de comptes et à la transparence, ainsi que des théories, des pratiques et des procédures associées à la justice administrative, surtout en ce qui concerne les organes quasi judiciaires, est essentielle.

La personne sélectionnée devra avoir de solides capacités et compétences en gestion afin d'orienter la CRAC et d'exercer un excellent leadership, et de veiller en particulier à ce que la Commission respecte les plus hautes normes qui soient en matière de reddition de comptes et de transparence. La capacité d'analyser tous les aspects d'une affaire, d'interpréter et d'appliquer les critères pertinents afin de rendre des décisions légitimes, justes et équitables, de même que la capacité de mener des audiences quasi judiciaires équitables et efficaces sont nécessaires. La personne choisie devra pouvoir entretenir des relations efficaces avec le ministre et avec d'autres fonctionnaires du Ministère, tout en maintenant le degré d'indépendance attendu d'un tribunal quasi judiciaire. La personne retenue devra aussi pouvoir communiquer très efficacement, par écrit et de vive voix, et agir comme

The ideal candidate must be an individual of sound judgment and integrity and will adhere to high ethical standards. He/she will demonstrate impartiality, fairness, tact and discretion and will have superior interpersonal skills.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The qualified candidate must reside in or within a reasonable commuting distance or be willing to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance and must be willing to travel across Canada for appeal hearings. A member of the Tribunal may not be a person employed in the federal public administration.

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 candidate must comply with the *Ethical Guidelines for Public Office Holders* and the *Guidelines for the Political Activities of Public Office Holders*. The guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca.

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>.

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 CART and its activities can be found on its Web site at www.rt-cr.gc.ca/index_e.php.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by March 30, 2009, 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@bnet.pco-bcp.gc.ca (email).

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

porte-parole dans les relations avec les médias, les institutions publiques, les gouvernements et d'autres organisations.

La personne idéale doit posséder un jugement solide, faire preuve d'intégrité et adhérer à des normes éthiques élevées. Il ou elle devra faire preuve d'impartialité, d'équité, de tact et de discrétion, et avoir des aptitudes supérieures pour les relations interpersonnelles.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

La personne qualifiée doit habiter la région de la capitale nationale, ou à une distance pouvant raisonnablement être parcourue chaque jour, ou être disposée à y déménager ou à déménager à un endroit se trouvant à une distance raisonnable; elle doit être prête à voyager partout au Canada pour les audiences d'appel. Les employés de la fonction publique fédérale ne peuvent pas être membres de la Commission.

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 à l'intention des titulaires de charge publique* et aux *Lignes directrices régissant les activités politiques 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.

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 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>.

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.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur la CRAC et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.rt-cr.gc.ca/index_f.php.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 30 mars 2009 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@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

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

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

*Vancouver Fraser Port Authority — Supplementary letters patent***BY THE MINISTER OF TRANSPORT,
INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES**

WHEREAS effective January 1, 2008, the port authorities of Vancouver, Fraser River and North Fraser amalgamated to continue as the Vancouver Fraser Port Authority (“Authority”);

WHEREAS Letters Patent were issued by the Minister of Transport, Infrastructure and Communities for the Authority pursuant to paragraph 59.7(k) of the *Port Authorities Management Regulations* effective January 1, 2008;

WHEREAS in support of port operations the Authority wishes to acquire from 326754 B.C. Ltd. the real property described below;

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

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested the Minister of Transport, Infrastructure and Communities to issue Supplementary Letters Patent to add to Schedule C of the Letters Patent the real property described below;

NOW THEREFORE under the authority of section 9 of the *Canada Marine Act*, the Letters Patent are amended by adding to Schedule C of the Letters Patent the real property described as follows:

PID Number	Description
027-510-328	LOT B BLOCK U DISTRICT LOT 1216 GROUP 1 TOWN OF HASTINGS PLAN BCP36283

These Supplementary Letters Patent are to be effective on the date of registration in the Vancouver Land Title Office of the transfer documents evidencing the transfer of the real property described above from 326754 B.C. Ltd. to the Authority.

Issued under my hand this 26th day of February, 2009.

The Honourable John Baird, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

[11-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

*Administration portuaire de Vancouver Fraser — Lettres patentes supplémentaires***PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS,
DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS**

ATTENDU QUE les Administrations portuaires de Vancouver, du fleuve Fraser et du North-Fraser ont été fusionnées en une seule entité sous le nom d'Administration portuaire de Vancouver Fraser (« Administration »), prenant effet le 1^{er} janvier 2008;

ATTENDU QUE des Lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités pour l'Administration en application de l'alinéa 59.7k) du *Règlement sur la gestion des administrations portuaires*, prenant effet le 1^{er} janvier 2008;

ATTENDU QUE, pour appuyer les opérations du port, l'Administration désire acquérir de 326754 B.C. Ltd. les biens réels décrits ci-après;

ATTENDU QUE l'Annexe « C » des Lettres patentes décrit les biens réels, autres que les biens réels fédéraux, que l'Administration détient ou occupe;

ATTENDU QUE le conseil d'administration de l'Administration a demandé au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de délivrer des Lettres patentes supplémentaires pour ajouter à l'Annexe « C » des Lettres patentes les biens réels décrits ci-après;

À CES CAUSES, en vertu de l'article 9 de la *Loi maritime du Canada*, les Lettres patentes sont modifiées par l'ajout, à l'Annexe « C » des Lettres patentes, des biens réels décrits ci-après :

Numéro IDP	Description
027-510-328	LOT B BLOC U LOT DE DISTRICT 1216 GROUPE 1 PLAN DE LA VILLE DE HASTINGS BCP36283

Les présentes Lettres patentes supplémentaires entreront en vigueur à la date où seront enregistrés au bureau d'enregistrement des titres fonciers de Vancouver les documents de transfert attestant le transfert des biens réels décrits ci-dessus de 326754 B.C. Ltd. à l'Administration.

Délivrées sous mon seing le 26^e jour de février 2009.

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

[11-1-o]

BANK OF CANADA

Balance sheet as at February 28, 2009

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND CAPITAL		
Cash and foreign deposits		8.1	Bank notes in circulation.....	51,106.5
Loans and receivables			Deposits	
Advances to members of the Canadian Payments Association	11.5		Government of Canada	28,146.7
Advances to Governments			Members of the Canadian Payments Association	36.7
Securities purchased under resale agreements	36,291.8		Other	707.8
Other loans and receivables	5.8			28,891.2
		36,309.1	Liabilities in foreign currencies	
Investments			Government of Canada	
Treasury bills of Canada	13,029.0		Other	
Other securities issued or guaranteed by Canada:			Other Liabilities	
maturing within three years	12,472.2		Securities sold under repurchase agreements	
maturing in over three years but not over five years	4,770.0		All other liabilities	462.8
maturing in over five years but not over ten years	6,780.1			462.8
maturing in over ten years	7,038.9			80,460.5
Other investments	38.0		Capital	
		44,128.2	Share capital	5.0
Bank premises		136.5	Statutory reserve	25.0
Other assets		71.7	Special reserve	100.0
			Accumulated other comprehensive income	63.1
				193.1
		80,653.6		80,653.6

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, March 5, 2009

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, March 5, 2009

H. A. WOERMKE
Acting Chief AccountantM. CARNEY
Governor

BANQUE DU CANADA

Bilan au 28 février 2009

(En millions de dollars)

Non vérifié

ACTIF		PASSIF ET CAPITAL	
Encaisse et dépôts en devises.....	8,1	Billets de banque en circulation	51 106,5
Prêts et créances		Dépôts	
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements	11,5	Gouvernement du Canada.....	28 146,7
Avances aux gouvernements		Membres de l'Association canadienne des paiements	36,7
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	36 291,8	Autres	<u>707,8</u>
Autres prêts et créances	<u>5,8</u>		28 891,2
	36 309,1	Passif en devises étrangères	
Placements		Gouvernement du Canada.....	
Bons du Trésor du Canada.....	13 029,0	Autres	<u> </u>
Autres valeurs mobilières émises ou garanties par le Canada :		Autres éléments du passif	
échéant dans les trois ans	12 472,2	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	
mais dans au plus cinq ans	4 770,0	Tous les autres éléments du passif	<u>462,8</u>
échéant dans plus de cinq ans mais dans au plus dix ans	6 780,1		<u>462,8</u>
échéant dans plus de dix ans	7 038,9		80 460,5
Autres placements	<u>38,0</u>	Capital	
	44 128,2	Capital-actions	5,0
Immeubles de la Banque.....	136,5	Réserve légale.....	25,0
Autres éléments de l'actif	<u>71,7</u>	Réserve spéciale	100,0
		Cumul des autres éléments du résultat étendu.....	<u>63,1</u>
			<u>193,1</u>
	<u>80 653,6</u>		<u>80 653,6</u>

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 5 mars 2009

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 5 mars 2009

Le comptable en chef suppléant
H. A. WOERMKE

Le gouverneur
M. CARNEY

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Fortieth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 24, 2009.

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

COMMISSIONER OF CANADA ELECTIONS**CANADA ELECTIONS ACT***Compliance agreement*

This notice is published by the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 521 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9.

On October 30, 2008, the Commissioner of Canada Elections entered into a compliance agreement with Bev Shipley, who was a candidate for the Conservative Party of Canada in the 2006 federal general election in the electoral district of Lambton—Kent—Middlesex (hereinafter referred to as the Contracting Party), of the city of Denfield, Ontario, pursuant to section 517 of the *Canada Elections Act*.

The Contracting Party has acknowledged acts that constituted a failure to comply with subsection 443(1) of the *Canada Elections Act*, which prohibits a candidate from incurring election expenses in an amount that is more than the election expenses limit calculated under section 440 of the *Canada Elections Act*.

The Contracting Party acknowledged that his campaign had election expenses of \$83,785.85. The limit for the electoral district of Lambton—Kent—Middlesex was \$79,323.86.

The Contracting Party acknowledged and accepted responsibility for these acts.

Prior to the conclusion of the agreement, the Commissioner of Canada Elections took into consideration that the Candidate's Electoral Return was filed on the basis of inadvertence and an honest misunderstanding of what constitutes an election expense under section 407 of the *Canada Elections Act*.

In summary, in the compliance agreement, the Contracting Party

- consented to a summary of the compliance agreement being publicized in the *Canada Gazette* and on the Elections Canada website; and
- agreed to file a corrected Candidate's Electoral Campaign Return.

February 24, 2009

WILLIAM H. CORBETT
Commissioner of Canada Elections

[11-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, quarantième 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 24 janvier 2009.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSAIRE AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Transaction*

Le présent avis est publié par le commissaire aux élections fédérales en vertu de l'article 521 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9.

Le 30 octobre 2008, le commissaire aux élections fédérales a conclu une transaction avec Bev Shipley, qui était candidat pour le Parti conservateur du Canada dans la circonscription de Lambton—Kent—Middlesex lors de l'élection générale fédérale de 2006 (ci-après l'intéressé), de la ville de Denfield (Ontario), en vertu de l'article 517 de la *Loi électorale du Canada*.

L'intéressé a reconnu sa responsabilité pour des actes qui constituent une infraction au paragraphe 443(1) de la *Loi électorale du Canada*, qui interdit à un candidat d'engager des dépenses électorales dont le total dépasse le plafond des dépenses électorales établi au titre de l'article 440 de la *Loi électorale du Canada*.

L'intéressé a reconnu que les dépenses électorales de sa campagne totalisaient 83 785,85 \$. Le plafond pour la circonscription de Lambton—Kent—Middlesex était de 79 323,86 \$.

L'intéressé a reconnu et accepté sa responsabilité pour ces actes.

Avant la conclusion de la transaction, le commissaire aux élections fédérales a tenu compte du fait que l'intéressé a rempli le rapport de campagne électorale du candidat par inadvertance et a démontré une incompréhension de ce que constitue une dépense électorale en vertu de l'article 407 de la *Loi électorale du Canada*.

Dans la transaction, l'intéressé :

- a consenti à ce qu'un résumé de cette transaction soit publié dans la *Gazette du Canada* et sur le site Web d'Élections Canada;
- a accepté de soumettre une version corrigée du Rapport de campagne électorale du candidat.

Le 24 février 2009

Le commissaire aux élections fédérales
WILLIAM H. CORBETT

[11-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Inflation adjustment factor

For the purposes of section 405.1 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9, the inflation adjustment for the one-year period beginning April 1, 2009, is

135.9 or 1.142
119.0

Contribution limits adjustment

Pursuant to section 405.1 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9, I hereby determine the contribution limits, rounded to the nearest hundred dollars:

1. In accordance with paragraph 405.1(2)(a), during the calendar year that commences between April 1, 2009, and March 31, 2010:

Pursuant to paragraph 405(1)(a), \$1,100; and

Pursuant to paragraph 405(1)(a.1), \$1,100.

2. In accordance with paragraph 405.1(2)(b), with respect to an election whose writ is issued between April 1, 2009, and March 31, 2010:

Pursuant to paragraph 405(1)(b), \$1,100.

3. In accordance with paragraph 405.1(2)(c), with respect to a leadership contest that begins between April 1, 2009, and March 31, 2010:

Pursuant to paragraph 405(1)(c), \$1,100.

March 2, 2009

MARC MAYRAND
Chief Electoral Officer

[11-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Inflation adjustment factor

For the purposes of section 414 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9, the inflation adjustment for the one-year period beginning April 1, 2009, is

135.9 or 1.251
108.6

This inflation adjustment factor is used in the calculation of the election expense limits for registered parties and candidates, as well as the election advertising limits for third parties.

March 2, 2009

MARC MAYRAND
Chief Electoral Officer

[11-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Facteur d'ajustement à l'inflation

Aux fins de l'article 405.1 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9, l'ajustement à l'inflation pour l'année qui débute le 1^{er} avril 2009 est :

135.9 ou 1,142
119,0

Ajustement des plafonds de contribution

En vertu de l'article 405.1 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9, j'établis, par la présente, les plafonds de contribution, arrondis au multiple de cent le plus près :

1. En conformité avec l'alinéa 405.1(2)a), pour l'année civile qui commence entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 mars 2010 :

En vertu de l'alinéa 405(1)a), 1 100 \$;

En vertu de l'alinéa 405(1)a.1), 1 100 \$.

2. En conformité avec l'alinéa 405.1(2)b), pour toute élection dont le bref est délivré entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 mars 2010 :

En vertu de l'alinéa 405(1)b), 1 100 \$.

3. En conformité avec l'alinéa 405.1(2)c), pour toute campagne à la direction qui commence entre le 1^{er} avril 2009 et le 31 mars 2010 :

En vertu de l'alinéa 405(1)c), 1 100 \$.

Le 2 mars 2009

Le directeur général des élections
MARC MAYRAND

[11-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Facteur d'ajustement à l'inflation

Aux fins de l'article 414 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9, l'ajustement à l'inflation pour l'année qui débute le 1^{er} avril 2009 est :

135.9 ou 1,251
108,6

Ce facteur d'ajustement à l'inflation sert au calcul des limites des dépenses électorales des partis enregistrés et des candidats, ainsi que des limites des dépenses de publicité électorale faites par des tiers.

Le 2 mars 2009

Le directeur général des élections
MARC MAYRAND

[11-1-o]

COMMISSIONS**CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT***Certain waterproof footwear — Decision*

On February 27, 2009, pursuant to subsection 31(1) of the *Special Import Measures Act*, the President, Canada Border Services Agency (CBSA), initiated an investigation into the alleged injurious dumping of waterproof footwear and water-resistant footwear in nearly finished form, constructed wholly or in part of rubber and/or thermoplastic rubber (TPR), originating in or exported from the People's Republic of China and waterproof footwear and water-resistant footwear in nearly finished form, constructed wholly or in part of rubber, thermoplastic rubber (TPR) and/or plastic, originating in or exported from Vietnam.

The goods in question are usually classified under the following Harmonized System classification numbers:

6401.10.11.00	6402.19.90.90	6404.11.99.90
6401.10.19.00	6402.91.10.00	6404.19.90.20
6401.10.20.00	6402.91.90.91	6404.19.90.91
6401.92.11.00	6402.91.90.92	6404.19.90.92
6401.92.12.00	6402.91.90.93	6404.19.90.93
6401.92.91.90	6403.19.90.90	
6401.92.92.90	6403.40.00.10	
6401.99.11.00	6403.91.00.91	
6401.99.12.00	6403.91.00.92	
6401.99.19.00	6403.91.00.93	
6401.99.20.00		

The Canadian International Trade Tribunal (Tribunal) will conduct a preliminary inquiry into the question of injury to the Canadian industry. The Tribunal will make a decision within 60 days of the date of initiation. If the Tribunal concludes that the evidence does not disclose a reasonable indication of injury, the investigation will be terminated.

Information

The statement of reasons regarding this decision will be issued within 15 days and will be available on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca/sima. You can also contact Robert Cousineau at 613-954-7183 or Véronique Pouliot at 613-954-1641 or by fax at 613-948-4844.

Representations

Interested persons are invited to file written submissions presenting facts, arguments and evidence relevant to the alleged dumping. Written submissions should be forwarded to the Canada Border Services Agency, Trade Programs Directorate, Anti-dumping and Countervailing Program, SIMA Registry and Disclosure Unit, 11th Floor, 100 Metcalfe Street, Ottawa, Ontario K1A 0L8. To be given consideration in this investigation, this information should be received by April 6, 2009.

Any information submitted by interested persons concerning this investigation will be considered public information unless clearly marked confidential. When a submission is marked

COMMISSIONS**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION***Certaines chaussures imperméables — Décision*

Le 27 février 2009, conformément au paragraphe 31(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a ouvert une enquête sur le présumé dumping dommageable des chaussures étanches et des chaussures étanches à l'état presque fini, fabriquées entièrement ou partiellement en caoutchouc et/ou en caoutchouc thermoplastique (TPR), originaires ou exportées de la République populaire de Chine ainsi que des chaussures étanches et des chaussures étanches à l'état presque fini, fabriquées entièrement ou partiellement en caoutchouc, en caoutchouc thermoplastique (TPR), et/ou en matières plastiques, originaires ou exportées du Vietnam.

Les marchandises en cause sont habituellement classées sous les numéros de classement du Système harmonisé suivants :

6401.10.11.00	6402.19.90.90	6404.11.99.90
6401.10.19.00	6402.91.10.00	6404.19.90.20
6401.10.20.00	6402.91.90.91	6404.19.90.91
6401.92.11.00	6402.91.90.92	6404.19.90.92
6401.92.12.00	6402.91.90.93	6404.19.90.93
6401.92.91.90	6403.19.90.90	
6401.92.92.90	6403.40.00.10	
6401.99.11.00	6403.91.00.91	
6401.99.12.00	6403.91.00.92	
6401.99.19.00	6403.91.00.93	
6401.99.20.00		

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (Tribunal) mènera une enquête préliminaire sur la question de dommage causé à l'industrie canadienne. Il rendra une décision à cet égard dans les 60 jours suivant l'ouverture de l'enquête. Si le Tribunal conclut que les éléments de preuve n'indiquent pas, de façon raisonnable, qu'un dommage a été causé, l'enquête prendra fin.

Renseignements

L'énoncé des motifs concernant cette décision sera publié d'ici 15 jours et il sera aussi disponible sur le site Web de l'ASFC au www.asfc.gc.ca/lmsi ou en communiquant avec Robert Cousineau au 613-954-7183 ou Véronique Pouliot au 613-954-1641 ou par télécopieur au 613-948-4844.

Observations

Les personnes intéressées sont invitées à soumettre par écrit tous les faits, arguments et éléments de preuve qu'elles jugent pertinents en ce qui concerne le présumé dumping. Les exposés écrits doivent être envoyés à l'Agence des services frontaliers du Canada, Direction des programmes commerciaux, Programme des droits antidumping et compensateurs, Centre de dépôt et de communication des documents de la LMSI, 11^e étage, 100, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario) K1A 0L8. Nous devons recevoir ces renseignements d'ici le 6 avril 2009 pour qu'ils soient pris en considération dans le cadre de cette enquête.

Tous les renseignements présentés par les personnes intéressées dans le cadre de cette enquête seront considérés comme publics à moins qu'il ne soit clairement indiqué qu'ils sont confidentiels. Si

confidential, a non-confidential edited version of the submission must also be provided.

Ottawa, February 27, 2009

M. R. JORDAN
Director General
Trade Programs Directorate

[11-1-o]

l'exposé d'une personne intéressée contient des renseignements confidentiels, une version non confidentielle doit aussi être présentée.

Ottawa, le 27 février 2009

Le directeur général
Direction des programmes commerciaux
M. R. JORDAN

[11-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of a charity

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b) and 168(1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below under subsection 149.1(2) and paragraph 149.1(2)(b) of the *Income Tax Act* and that the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
862858735RR0001	R.E.W.A.R.D.S. FOUNDATION, VICTORIA, B.C.

TERRY DE MARCH
Director General
Charities Directorate

[11-1-o]

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
TERRY DE MARCH

[11-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
119246635RR0034	FLIN FLON BRANCH, FLIN FLON, MAN.
121491807RR0013	GOVERNOR GENERALS FOOT GUARDS REGIMENTAL FUND, OTTAWA, ONT.
830690749RR0001	QUEEN ALEXANDRA OUT-OF-SCHOOL CARE PROGRAM SOCIETY, EDMONTON, ALTA.
833528961RR0001	KENNEBEC MANOR FOUNDATION INC., SAINT JOHN, N.B.
835292129RR0001	RENOVATIO HOUSE, OSHAWA, ONT.
836850479RR0001	THE LIVING WORD MINISTRY, TORONTO, ONT.
838737872RR0001	NOVA SCOTIA DOWN SYNDROME SOCIETY, BEDFORD, N.S.
839805926RR0001	CANADIAN FRIENDS OF KOLLEL BEIT SHLOMO, ST. LAURENT, QUE.
840914329RR0001	CHAPLEAU HERITAGE MUSEUM COMMITTEE, CHAPLEAU, ONT.
841001142RR0001	ADOPT AN ATHLETE FOUNDATION, TORONTO, ONT.

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b) et 168(1)(e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous en vertu du paragraphe 149.1(2) et de l'alinéa 149.1(2)(b) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
843139478RR0001	THE CAYLAN BOYSE FOUNDATION FOR SPINAL CORD INJURY SUPPORT, CALGARY, ALTA.
843729526RR0001	CHET BAKER FOUNDATION, TORONTO, ONT.
845973361RR0001	THE JOHN AND HELEN SCHELLENBERG FAMILY FOUNDATION INC., STEINBACH, MAN.
846228724RR0001	THE ROBERT BALIT FAMILY FOUNDATION/LA FONDATION FAMILIALE ROBERT BALIT, MONTRÉAL, QUE.
846587145RR0001	RUSSIAN HOUSE, TORONTO, ONT.
850314873RR0001	DISABLED ANGEL'S INTERNATIONAL FOUNDATION, OHSWEKEN, ONT.
853250736RR0001	MAPLE GROVE CEMETERY, PORTAGE LA PRAIRIE, MAN.
853768885RR0001	MINISTÈRE AMÉRINDIEN ÉVANGÉLIQUE FRANCOPHONE DU QUÉBEC, JONQUIÈRE (QC)
853879633RR0001	RIVERSONG COMMUNITY CHURCH, LONG SAULT, ONT.
853921120RR0001	MINDS 4 MISSION, SCARBOROUGH, ONT.
854724333RR0001	AMBASSADORS FOR CHRIST OUTREACH MINISTRIES INTERNATIONAL, CALGARY, ALTA.
855799177RR0001	DHARMA EDUCATION SOCIAL DEVELOPMENT TRUST, THORNHILL, ONT.
856380845RR0001	CANDO CHILD CARE & DEVELOPMENT CENTRE INC., CANDO, SASK.
857127740RR0001	FRIENDS OF THE APPLE HILL FORESTRY CENTER, APPLE HILL, ONT.
857812770RR0001	NISHNAWBE ASKI HERITAGE FUND, THUNDER BAY, ONT.
857852834RR0001	RIDGE MEADOWS WORD OF LIFE CHRISTIAN FELLOWSHIP, MAPLE RIDGE, B.C.
857969109RR0001	VICTORY WORSHIP CENTER SARNIA, CAMALCHIE, ONT.
858035934RR0001	FONDS TOXIAIDE INC., QUÉBEC (QC)
858075286RR0001	A.S.S.E.T.S. SUPPORT ASSOCIATION, VANCOUVER, B.C.
858843998RR0001	FONDATION MICHEL PETIT, GATINEAU (QC)
859312522RR0001	CENTRE MOHARANE / MOHARANE CENTER, CÔTE SAINT-LUC (QC)
859708331RR0001	THE BRITISH COLUMBIA SEARCH DOG ASSOCIATION, HARRISON HOT SPRINGS, B.C.
860005263RR0001	MCLUHAN GLOBAL NETWORK CONFERENCES, TORONTO, ONT.
860606235RR0001	NEW MUSIC ARTS PROJECTS, TORONTO, ONT.
860635887RR0001	DAKOTA COMMUNITY CHURCH, WINNIPEG, MAN.
860817741RR0001	BIRCH RIVER NURSERY SCHOOL INC., BIRCH RIVER, MAN.
861165215RR0001	THE CHRISTIAN FELLOWSHIP FOR THE SANCTITY OF HUMAN LIFE-CFSH, CALGARY, ALTA.
861327005RR0001	ANJUMAN - E - BURHANI (TORONTO), RICHMOND HILL, ONT.
861503415RR0001	ALL NATIONS PRESBYTERIAN CHURCH OF TORONTO, TORONTO, ONT.
861508117RR0001	ÉGLISE ÉVANGÉLIQUE LE BON SAMARITAIN, MONTRÉAL (QC)
861549657RR0001	PLATINUM JETS INC., WINNIPEG, MAN.
861620714RR0001	TAHSIS HERITAGE SOCIETY, TAHSIS, B.C.
861834570RR0001	K.D.H.L. KELOWNA DISABLED HOCKEY LEAGUE, KELOWNA, B.C.
862108941RR0001	THE GATEWAY CENTRE FOR NEW CANADIANS, MISSISSAUGA, ONT.
862280484RR0001	BHAGAT NAMEDEV CULTURAL ASSOCIATION OF CALGARY, ALBERTA, CALGARY, ALTA.
862414935RR0001	FONDATION POUR LA RECHERCHE SUR LE SYNDROME DE FATIGUE CHRONIQUE, ANJOU (QC)
862518602RR0001	BETTER SLEEP FOUNDATION, BURNABY, B.C.
862733870RR0001	PRINCE COUNTY FAMILY SERVICE BUREAU INC., SUMMERSIDE, P.E.I.
863071098RR0001	BEYOND A HANDSHAKE MINISTRIES INC., ROSENORT, MAN.
863385803RR0001	ONTARIO PUMA FOUNDATION, BEETON, ONT.
863739314RR0001	RED ROCK HISTORICAL SOCIETY INC., RED ROCK, ONT.
863873261RR0001	THE SAFE EDUCATION RESEARCH ENDOWMENT FUND, VANCOUVER, B.C.
863997771RR0001	FONDATION ÉCOLE LE RUISSELET ANCIENNE-LORETTE, ANCIENNE-LORETTE (QC)
864136874RR0001	EAST END REVIVAL MINISTRIES INC., MOOSE JAW, SASK.
864502554RR0001	TORONTO WHEELCHAIR RUGBY ASSOCIATION, TORONTO, ONT.
864569983RR0001	CHILD FIND NEW BRUNSWICK (2005) INC., BARTER SETTLEMENT, N.B.
865126494RR0001	MYRNAM ALZHEIMERS HOME DEVELOPMENT ASSOCIATION, MYRNAM, ALTA.
865199004RR0001	WATE COMMUNITY AND CULTURAL DEVELOPMENT SERVICES, LAKEFIELD, ONT.
865442685RR0001	NU GENERATIONS ARTS GROUP & YOUTH SERVICES, PICKERING, ONT.
865526891RR0001	ALBERTA SCIENCE FAIR FOUNDATION, EDMONTON, ALTA.
865871388RR0001	HURONIA RESTORATIVE JUSTICE PROJECT, MIDLAND, ONT.
865988364RR0001	DELHI IMPERIAL PLACE COMMUNITY HEALTH CENTRE INC., DELHI, ONT.
866005796RR0001	JUST FOR FUN NURSERIES, KINGSTON, ONT.
866177561RR0001	THE SANCTUARY CHURCH, INC., REGINA, SASK.
867082653RR0001	THE BRENT L. MCDUGALL FOUNDATION, NANAIMO, B.C.
867721581RR0001	LAKESIDE CEMETERY, EMERSON, MAN.
867725608RR0001	VICTORIA OCEAN OBSERVATORY, VICTORIA, B.C.
868025743RR0001	FRIENDS OF LEO HAYES HIGH SCHOOL INC., FREDERICTON, N.B.
888142262RR0001	REX REID FOUNDATION, LLOYDMINSTER, SASK.

TERRY DE MARCH
*Director General
Charities Directorate*

*Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance*
TERRY DE MARCH

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

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

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

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

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107655862RR0001	RÉVÉREND PÈRES OBLATS RETRAITÉS FERMÉS VILLA MARIA, WINNIPEG (MAN.)
107769754RR0001	NEW DENVER & AREA HOME HEALTH CARE SOCIETY, NEW DENVER, B.C.
107808214RR0001	OUR LADY QUEEN OF PEACE CHAPEL, VICTORIA, B.C.
107951618RR0311	THE SALVATION ARMY COMMUNITY AND FAMILY SERVICES – REGINA, WINNIPEG, MAN.
108099771RR0072	ST. MARK'S CHURCH, ST. CATHARINES, ONT.
118828359RR0001	CANADA IESU NO MITAMA KYOKAI, VANCOUVER, B.C.
118852839RR0001	LIFE IMPACT CHURCH, CHILLIWACK, B.C.
118872290RR0001	CONGREGATION CHOFETZ CHAIM OF OTTAWA, OTTAWA, ONT.
118876473RR0001	CORPORATION DE CENTRE COMMUNAUTAIRE DE MONTRÉAL/THE NEIGHBOURHOOD HOUSE OF MONTREAL CORPORATION, MONTRÉAL (QC)
118898865RR0001	EMMANUEL ANGLICAN CHURCH, TREHERNE, MAN.
118938554RR0011	GIRL GUIDES OF CANADA- ESCARPMENT AREAM, TORONTO, ONT.
118938554RR0020	GIRL GUIDES OF CANADA WHITE OAKS AREA, TORONTO, ONT.
119002780RR0001	LAKE LENORE AND DISTRICT DONOR'S CHOICE, LAKE LENORE, SASK.
119065225RR0001	ŒUVRE DIOCÉSAINE FOI ET PARTAGE RIMOUSKI, RIMOUSKI (QC)
119072080RR0001	OTTAWA YOUTH CENTRE FOR JEWISH HERITAGE, OTTAWA, ONT.
119097418RR0001	POUCE COUPE COMMUNITY AUXILIARY SOCIETY, DAWSON CREEK, B.C.
119108918RR0001	ALAN HAY MEMORIAL TRUST, OAKVILLE, ONT.
119109817RR0002	ST. BRIGID'S CHURCH, SEBRINGVILLE, ONT.
119109817RR0061	ST. JOHN BREBEUF & COMPANIONS CHURCH, DELHI, ONT.
119109817RR0100	OUR LADY OF LASALETTE CHURCH, DELHI, ONT.
119177921RR0001	ST. JAMES PRESBYTERIAN CHURCH, SHERBROOKE, N.S.
119209468RR0001	TELECARE CALGARY, CALGARY, ALTA.
119219459RR0001	THE CNIB LIBRARY FOR THE BLIND, TORONTO, ONT.
119219459RR0002	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND – NEW BRUNSWICK DIVISION, TORONTO, ONT.
119219459RR0004	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND – ONTARIO DIVISION, TORONTO, ONT.
119219459RR0005	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND – SASKATCHEWAN DIVISION, TORONTO, ONT.
119219459RR0006	L'INSTITUT NATIONAL CANADIEN POUR LES AVEUGLES, TORONTO (ONT.)
119219459RR0007	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND (ALBERTA - N.W.T. DIVISION), TORONTO, ONT.
119219459RR0008	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND NEWFOUNDLAND & LABRADOR DIVISION, TORONTO, ONT.
119219459RR0010	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND – NOVA SCOTIA DIVISION, TORONTO, ONT.
119219459RR0011	THE CANADIAN NATIONAL INSTITUTE FOR THE BLIND – BRITISH COLUMBIA DIVISION, TORONTO, ONT.
119227601RR0001	THE CLARICE MCGEE PATTERSON MEMORIAL TRUST FUND, KINGSTON, ONT.
119235745RR0001	THE GRAND FORKS & DISTRICT BUSINESS COMMUNITY SCHOLARSHIP SOCIETY, GRAND FORKS, B.C.
119256527RR0002	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF FRASER LAKE, FRASER LAKE, B.C.
119293835RR0001	WEST HAMILTON CHURCH OF CHRIST, ANCASTER, ONT.
119309805RR0001	ZORRA TENTH LINE WOMEN, OXFORD PRESBYTERIAL UNITED CHURCH WOMEN, CAMBRIDGE, ONT.
129759312RR0001	FABRIQUE DE LA PAROISSE DE NOTRE-DAME-DU-PERPÉTUEL-SECOURS, ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
136729688RR0001	AGENCE QUÉBÉCOISE D'ADOPTION INTERNATIONALE, GATINEAU (QC)
138520028RR0001	LA TABLE DU PARTAGE, POINTE-CLAIRE (QC)
139275283RR0001	SHARON HOUSE TRUST, TORONTO, ONT.
823470943RR0001	FAMILY WORSHIP CENTRE, PICTOU, N.S.
829892470RR0001	GOD'S WORKSHOP INC., STEINBACH, MAN.
844887398RR0001	LIGHTHOUSE BAPTIST MINISTRIES OF EDMONTON, EDMONTON, ALTA.
846187870RR0001	TOMORROW'S FUTURE CHILDREN ASSOCIATION OF EDMONTON, EDMONTON, ALTA.
854456431RR0001	CENTRE DE JEUNES DE LA BASSE-VILLE D'OTTAWA-LOWERTOWN YOUTH CENTRE, OTTAWA (ONT.)
855834750RR0001	ELIE TORNADO ASSISTANCE FUND, ELIE, MAN.
860837012RR0001	KISMET KIDS FOUNDATION, DELTA, B.C.
861093284RR0001	MISSING WOMEN'S LEGACY SOCIETY, COQUITLAM, B.C.
861465227RR0001	HOPE 4 ALL (H4A), MISSISSAUGA, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
866222912RR0001	SERVICES D'AIDE AUX FAMILLES DU CENTRE NORD DE MONTRÉAL (S.A.F.C.M.), EDMONTON (ALB.)
867998163RR0001	ALTASTEEL LTD. EMPLOYEES' CHARITABLE TRUST, EDMONTON, ALTA.
868703562RR0001	FONDATION M.H.P.E., GRANBY (QC)
868928292RR0001	ST. MATTHEWS ANGLICAN CHURCH, WALTON, N.S.
870199908RR0001	LE JEU DE LA VIE, MONTRÉAL (QC)
870677366RR0001	WHO IS JESUS SEMINAR, BEAUMONT, ALTA.
873204960RR0001	EPILEPSY - BRAMPTON & AREA, THORNHILL, ONT.
873274732RR0001	FONDS D'AIDE POUR STÉPHANIE MICHELON/THE HYPERBARIC WISH FUND FOR STEPHANIE MICHELON, LAVAL (QC)
874028202RR0001	WOODSTOCK CHRISTIAN OUTREACH CENTRE CHURCH INCORPORATED, LOWER WOODSTOCK, N.B.
874119126RR0001	TORONTO BAY INITIATIVE, MISSISSAUGA, ONT.
883937708RR0001	CENTRE ARTISTIQUE LES DMASQUES, BELŒIL (QC)
888051844RR0001	THE ESTHER GELBER DEVELOPMENT FUND, TORONTO, ONT.
890516446RR0001	MAIN STREET MINISTRIES, BALCARRES, SASK.
890612732RR0001	CANADIAN JEWISH WAR MEMORIAL ASSOCIATION, TORONTO, ONT.
890772999RR0001	ACORN FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
890839376RR0001	LAUBACH LITERACY VANCOUVER COUNCIL, SURREY, B.C.
891049199RR0001	EWART ANGUS FOUNDATION, TORONTO, ONT.
891182248RR0001	THE WATERLOO COUNTY SHRINE CLUB TRUST FUND FOR MTL SHRINERS HOSPITAL, KITCHENER, ONT.
891619462RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL STE-SOPHIE DE LÉVRARD 9974, SAINTE-SOPHIE-DE-LÉVRARD (QC)
892299561RR0001	CROATIAN SOCIAL SERVICES OF CANADA INC., TORONTO, ONT.
893197970RR0001	THE VERNON DANCE GROUP SOCIETY, VERNON, B.C.
893278267RR0001	FONDATION MONSEIGNEUR DUDEMAINE, BARRAUTE (QC)
899090724RR0001	THE PETER LOUGHEED MEDICAL RESEARCH FOUNDATION, CALGARY, ALTA.

TERRY DE MARCH

*Director General
Charities Directorate*

[11-1-0]

*Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance*

TERRY DE MARCH

[11-1-0]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**COMMENCEMENT OF PRELIMINARY INJURY INQUIRY***Waterproof footwear*

Notice was received by the Secretary of the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) on February 27, 2009, from the Director General of the Trade Programs Directorate at the Canada Border Services Agency (CBSA) stating that the President of the CBSA had initiated an investigation into a complaint respecting the alleged injurious dumping of waterproof footwear and waterproof footwear in nearly finished form, constructed wholly or in part of rubber and/or thermoplastic rubber (TPR), originating in or exported from the People's Republic of China and waterproof footwear and waterproof footwear in nearly finished form, constructed wholly or in part of rubber, TPR and/or plastic, originating in or exported from Vietnam.

Pursuant to subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Tribunal has initiated a preliminary injury inquiry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2008-003) to determine whether the evidence discloses a reasonable indication that the dumping of the subject goods has caused injury or retardation or is threatening to cause injury, as these words are defined in SIMA.

The Tribunal's inquiry will be conducted by way of written submissions. Each person or government wishing to participate in the inquiry must file a notice of participation with the Secretary on or before March 13, 2009. Each counsel who intends to represent a party in the inquiry must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Secretary on or before March 13, 2009.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**OUVERTURE D'ENQUÊTE PRÉLIMINAIRE DE DOMMAGE***Chaussures étanches*

Le secrétaire du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a été avisé le 27 février 2009, par le directeur général de la Direction des programmes commerciaux de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), que le président de l'ASFC avait ouvert une enquête sur une plainte concernant le présumé dumping dommageable des chaussures étanches et des chaussures étanches à l'état presque fini, fabriquées entièrement ou partiellement en caoutchouc et/ou en caoutchouc thermoplastique (TPR), originaires ou exportées de la République populaire de Chine et des chaussures étanches et des chaussures étanches à l'état presque fini, fabriquées entièrement ou partiellement en caoutchouc, en TPR, et/ou en matières plastiques, originaires ou exportées du Vietnam.

Aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le Tribunal a ouvert une enquête préliminaire de dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2008-003) en vue de déterminer si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping des marchandises en question a causé un dommage ou un retard, ou menace de causer un dommage, les définitions de ces termes dans la LMSI s'appliquant.

Aux fins de son enquête, le Tribunal procédera sous forme d'exposés écrits. Chaque personne ou chaque gouvernement qui souhaite participer à l'enquête doit déposer auprès du secrétaire un avis de participation au plus tard le 13 mars 2009. Chaque conseiller qui désire représenter une partie à l'enquête doit déposer auprès du secrétaire un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement au plus tard le 13 mars 2009.

On March 19, 2009, the Tribunal will distribute the public information received from the CBSA to all parties that have filed notices of participation, and the confidential information to counsel who have filed a declaration and undertaking with the Tribunal.

Submissions by parties opposed to the complaint must be filed on or before March 30, 2009. These submissions should include evidence, e.g. documents and sources that support the factual statements in the submissions, and argument concerning the questions of

- whether there are goods produced in Canada, other than those identified in the CBSA's statement of reasons for initiating the investigation, that are like goods to the allegedly dumped goods;
- whether there is more than one class of allegedly dumped goods;
- which domestic producers of like goods comprise the domestic industry; and
- whether the information before the Tribunal discloses a reasonable indication that the alleged dumping of the goods has caused injury or retardation, or threatens to cause injury.

The complainants may make submissions in response to the submissions of parties opposed to the complaint by April 7, 2009. At that time, other parties supporting the complaint may also make submissions to the Tribunal.

Parties should note that the Tribunal does not consider exclusion requests during a preliminary injury inquiry and, therefore, none should be filed at this stage. Should the matter proceed to a final inquiry, particulars regarding the schedule for filing exclusion requests will be included in the notice of commencement of inquiry.

Under section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must submit to the Tribunal, at the time the information is provided, a statement designating the information as confidential, together with an explanation as to why that information is designated as confidential. Furthermore, the person must submit a non-confidential summary of the information designated as confidential or a statement indicating why such a summary cannot be made. (See *Procedural Guidelines for the Designation and Use of Confidential Information in Canadian International Trade Tribunal Proceedings* available on the Tribunal's Web site at www.citt-tcce.gc.ca.)

The *Canadian International Trade Tribunal Rules* govern these proceedings.

All submissions must be filed with the Tribunal in 25 copies. The Tribunal will distribute the public submissions to all parties that have filed notices of participation and any confidential submissions to counsel who have filed a declaration and undertaking.

The Secretary has sent the notice of commencement of preliminary injury inquiry and the inquiry schedule to the domestic producers, to importers and to exporters with a known interest in the inquiry. The notice and schedule of key inquiry events are available on the Tribunal's Web site at www.citt-tcce.gc.ca.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre,

Le 19 mars 2009, le Tribunal transmettra les renseignements publics reçus de l'ASFC à toutes les parties qui ont déposé des avis de participation, et transmettra les renseignements confidentiels aux conseillers qui ont déposé auprès du Tribunal un acte de déclaration et d'engagement.

Les exposés des parties qui s'opposent à la plainte doivent être déposés au plus tard le 30 mars 2009. Ces exposés doivent comprendre des éléments de preuve, par exemple des documents et des sources à l'appui des énoncés des faits dans les observations, et des arguments concernant les questions suivantes :

- s'il se produit au Canada des marchandises, autres que les marchandises dénommées dans l'énoncé des motifs d'ouverture d'enquête de l'ASFC, similaires aux marchandises présumées sous-évaluées;
- s'il existe plus d'une classe de marchandises présumées sous-évaluées;
- quels producteurs nationaux de marchandises similaires sont compris dans la branche de production nationale;
- si les renseignements mis à la disposition du Tribunal indiquent, de façon raisonnable, que le présumé dumping des marchandises a causé un dommage ou un retard, ou menace de causer un dommage.

Les parties plaignantes auront l'occasion de présenter des observations en réponse aux exposés des parties qui s'opposent à la plainte au plus tard le 7 avril 2009. Au même moment, les autres parties qui appuient la plainte peuvent aussi présenter des exposés au Tribunal.

Les parties devraient noter que le Tribunal n'étudie pas les demandes d'exclusions dans le cadre d'une enquête préliminaire de dommage et que, par conséquent, aucune demande ne devrait être déposée à la présente étape. Si l'affaire est étudiée dans le cadre d'une enquête finale, les détails de l'échéancier du dépôt des demandes d'exclusions paraîtront dans l'avis d'ouverture d'enquête.

Aux termes de l'article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, en même temps que les renseignements, une déclaration désignant comme tels les renseignements qu'elle veut garder confidentiels avec explication à l'appui. En outre, la personne doit fournir un résumé non confidentiel des renseignements désignés confidentiels ou une déclaration et une explication de tout refus de fournir le résumé. (Voir *Lignes directrices concernant le processus de désignation et d'utilisation des renseignements confidentiels dans une procédure du Tribunal canadien du commerce extérieur* disponible sur le site Web du Tribunal à l'adresse www.tcce-citt.gc.ca.)

Les *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur* s'appliquent à la présente enquête.

Tous les exposés doivent être déposés auprès du Tribunal en 25 copies. Le Tribunal distribuera les exposés publics à toutes les parties ayant déposé des avis de participation et les exposés confidentiels aux conseillers qui ont déposé un acte de déclaration et d'engagement.

Le Secrétaire a fait parvenir l'avis d'ouverture d'enquête préliminaire de dommage et le calendrier d'enquête aux producteurs nationaux, aux importateurs et aux exportateurs qui, à la connaissance du Tribunal, sont intéressés par l'enquête. L'avis et le calendrier des étapes importantes de l'enquête sont affichés sur le site Web du Tribunal à l'adresse www.tcce-citt.gc.ca.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life

15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Parties and the public may file documents electronically with the Tribunal through its Secure E-filing Service. The service utilizes the Government of Canada's epass system, which allows the secure transmission of confidential business information. The information is fully encrypted from the sender to the Tribunal.

However, parties must still file paper copies in the required number as instructed. Where a party is required to file hard copies, the electronic version and the hard-copy version must be identical. In case of discrepancies, the hard-copy version will be considered the original.

At the end of the official process, the Tribunal will issue a decision supported by a summary of the case, a summary of the arguments and an analysis of the case.

The Tribunal's decision will be posted on its Web site and distributed to the parties and interested persons, as well as to organizations and persons who have registered to receive decisions of the Tribunal.

Written and oral communication with the Tribunal may be in English or in French.

Ottawa, March 2, 2009

HÉLÈNE NADEAU

Secretary

[11-1-o]

Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (téléco-pieur), secretaire@tcce-citt.gc.ca (courriel).

Les parties et le public peuvent déposer des documents électroniquement auprès du Tribunal au moyen de son Service de dépôt électronique sécurisé. Le dépôt se fait au moyen du système epass du gouvernement du Canada, lequel permet la transmission sécurisée de renseignements commerciaux de nature confidentielle. Les renseignements sont entièrement chiffrés depuis l'expéditeur jusqu'au Tribunal.

Cependant, les parties doivent continuer de déposer le nombre de copies papier requises, selon les directives. La version électronique et la version papier doivent être identiques. S'il y a divergence, la version papier sera considérée comme la version originale.

À la fin du processus officiel, une décision du Tribunal sera rendue, accompagnée d'un résumé du cas, d'un résumé des plaidoiries et d'une analyse du cas.

La décision du Tribunal sera affichée sur son site Web et distribuée aux parties et aux personnes intéressées, ainsi qu'aux organismes et aux personnes qui se sont inscrits en vue de recevoir les décisions du Tribunal.

La communication écrite et orale avec le Tribunal peut se faire en français ou en anglais.

Ottawa, le 2 mars 2009

Le secrétaire

HÉLÈNE NADEAU

[11-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

EXPIRY OF FINDINGS

Certain fasteners

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice, pursuant to subsection 76.03(2) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), that its findings made on January 7, 2005, in Inquiry No. NQ-2004-005, concerning

- the dumping of carbon steel fasteners, i.e. screws of carbon steel that are used to mechanically join two or more elements, excluding fasteners specifically designed for application in the automotive or aerospace industry, originating in or exported from the People's Republic of China and Chinese Taipei and the subsidizing of such products originating in or exported from the People's Republic of China, excluding the products described in Appendix A to this notice; and
- the dumping of stainless steel fasteners, i.e. screws of stainless steel that are used to mechanically join two or more elements, excluding fasteners specifically designed for application in the automotive or aerospace industry, originating in or exported from Chinese Taipei, excluding the products described in Appendix B to this notice,

are scheduled to expire (Expiry No. LE-2008-003) on January 6, 2010. Under SIMA, findings of injury or threat of injury and the associated special protection in the form of anti-dumping or countervailing duties expire five years from the date of the last order or finding, unless an expiry review has been initiated before that date.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

EXPIRATION DES CONCLUSIONS

Certaines pièces d'attache

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis par la présente, aux termes du paragraphe 76.03(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), que ses conclusions rendues le 7 janvier 2005, dans le cadre de l'enquête n° NQ-2004-005, concernant :

- le dumping de pièces d'attache en acier au carbone, à savoir des vis en acier au carbone utilisées pour assembler mécaniquement deux ou plusieurs éléments, à l'exception des pièces d'attache conçues spécifiquement pour les applications de l'industrie automobile ou aérospatiale, originaires ou exportées de la République populaire de Chine et du Taipei chinois, et le subventionnement de tels produits originaires ou exportés de la République populaire de Chine, à l'exclusion des produits décrits à l'annexe A du présent avis;
- le dumping de pièces d'attache en acier inoxydable, à savoir des vis en acier inoxydable utilisées pour assembler mécaniquement deux ou plusieurs éléments, à l'exception des pièces d'attache conçues spécifiquement pour les applications de l'industrie automobile ou aérospatiale, originaires ou exportées du Taipei chinois, à l'exclusion des produits décrits à l'annexe B du présent avis,

expireront (expiration n° LE-2008-003) le 6 janvier 2010. Aux termes de la LMSI, les conclusions de dommage ou de menace de dommage et la protection spéciale qui y est associée, soit par des droits antidumping ou des droits compensateurs, expirent cinq ans suivant la date de la dernière ordonnance ou des dernières conclusions, à moins qu'un réexamen relatif à l'expiration n'ait été entrepris avant cette date.

Any firm, organization, person or government wishing to participate as a party in these proceedings must file a notice of participation with the Secretary on or before March 17, 2009. Each counsel who intends to represent a party in these proceedings must also file a notice of representation with the Secretary on or before March 17, 2009. Qualified counsel who wish to have access to any confidential documents filed in these proceedings must file their notices of representation, declarations and undertakings, as well as the notices of participation signed by the parties that they represent, by the same date.

Parties requesting or opposing the initiation of an expiry review of the said findings shall file 25 copies of written public submissions containing relevant information, opinions and arguments, with the Secretary of the Tribunal no later than March 23, 2009. Parties should endeavour to base their submissions on public information; however, confidential information relevant to the issues before the Tribunal may be filed, if necessary, along with a comprehensive public summary or edited version thereof.

Submissions shall include evidence, e.g. documents and sources that support the factual statements in the submissions, and argument concerning all relevant factors, including

- the likelihood of continued or resumed dumping and subsidizing of the goods;
- the likely volume and price ranges of dumped and subsidized imports if dumping and subsidizing were to continue or resume;
- the domestic industry's recent performance (data for the past three years and for the most recent interim period), including supporting data and statistics showing trends in production, sales, market share, domestic prices, costs and profits;
- the likelihood of injury to the domestic industry if the findings were allowed to expire, having regard to the anticipated effects of a continuation or resumption of dumped and subsidized imports on the industry's future performance;
- any other developments affecting, or likely to affect, the performance of the domestic industry;
- changes in circumstances, domestically or internationally, including changes in the supply of or demand for the goods, and changes in trends in, and sources of, imports into Canada; and
- any other matter that is relevant.

Where there are opposing views, each party that filed a submission in response to the notice of expiry will be given an opportunity to respond in writing to the representations of other parties. In these circumstances, the Tribunal will distribute copies of the public submissions to each party that filed a submission with the Tribunal. Confidential submissions will be distributed by the Tribunal only to those counsel who have filed undertakings. Parties wishing to respond to the submissions must do so no later than April 7, 2009.

An expiry review at the request of any firm, organization, person or government will not be initiated unless the Tribunal decides that there is sufficient information to indicate that it is warranted.

The Tribunal will issue a decision on April 22, 2009, on whether an expiry review is warranted. If the Tribunal decides that a review is not warranted, the findings will expire on their

Tout organisme, entreprise, personne ou gouvernement qui souhaite participer à la présente enquête à titre de partie doit déposer auprès du secrétaire un avis de participation au plus tard le 17 mars 2009. Chaque conseiller qui désire représenter une partie à la présente enquête doit aussi déposer auprès du secrétaire un avis de représentation au plus tard le 17 mars 2009. Les conseillers autorisés qui désirent avoir accès aux documents confidentiels dans la présente enquête doivent déposer leurs avis de représentation et leurs actes de déclaration et d'engagement, ainsi que les avis de participation signés par les parties qu'ils représentent, à la même date.

Les parties qui désirent un réexamen relatif à l'expiration de ces conclusions, ou qui s'y opposent, doivent déposer auprès du secrétaire du Tribunal, au plus tard le 23 mars 2009, 25 copies de leurs exposés écrits publics faisant état des renseignements, avis et arguments pertinents. Les parties doivent tenter de fonder leurs exposés sur des renseignements publics; cependant, des renseignements confidentiels portant sur les questions dont est saisi le Tribunal peuvent être déposés, le cas échéant, accompagnés d'un résumé public détaillé ou d'une version révisée de ces exposés.

Les exposés doivent comprendre des éléments de preuve, par exemple des documents et des sources à l'appui des énoncés des faits dans les observations, et des arguments de tous les facteurs pertinents, entre autres :

- le fait qu'il y ait vraisemblablement poursuite ou reprise du dumping et du subventionnement des marchandises;
- le volume et les fourchettes de prix éventuels des marchandises sous-évaluées et subventionnées s'il y a poursuite ou reprise du dumping et du subventionnement;
- les plus récentes données concernant le rendement de la branche de production nationale (les données relatives aux trois dernières années et à la période intermédiaire la plus récente), notamment des données justificatives et des statistiques indiquant les tendances en matière de production, de ventes, de parts de marché, de prix intérieurs, de coûts et de profits;
- le fait que la poursuite ou la reprise du dumping et du subventionnement des marchandises causera vraisemblablement un dommage à la branche de production nationale en cas d'expiration des conclusions, eu égard aux effets que la poursuite ou la reprise aurait sur le rendement de celle-ci;
- les faits ayant ou pouvant avoir une incidence sur le rendement de la branche de production nationale;
- tout changement au niveau national ou international touchant notamment l'offre ou la demande des marchandises et tout changement concernant les tendances en matière d'importation au Canada et concernant la source des importations;
- tout autre point pertinent.

Lorsque des points de vue différents sont exprimés, chaque partie qui a déposé un exposé en réponse à l'avis d'expiration aura l'occasion de répondre, par écrit, aux observations des autres parties. Dans ces circonstances, le Tribunal fera parvenir des copies des exposés publics à chaque partie qui a déposé un exposé auprès du Tribunal. Les exposés confidentiels seront distribués par le Tribunal seulement aux conseillers qui ont déposé des actes d'engagement. Les parties qui désirent répondre aux exposés doivent le faire au plus tard le 7 avril 2009.

Le Tribunal n'ouvrira de réexamen relatif à l'expiration à la demande de tout organisme, entreprise, personne ou gouvernement que s'il décide que les renseignements sont suffisants pour indiquer qu'un tel réexamen est justifié.

Le Tribunal rendra une décision le 22 avril 2009 sur le bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration. Si le Tribunal n'est pas convaincu du bien-fondé d'un réexamen, les conclusions expireront

scheduled expiry date. The Tribunal will issue its reasons no later than 15 days after its decision. If the Tribunal decides to initiate a review, it will issue a notice of expiry review.

The Tribunal's *Draft Guideline on Expiry Reviews* can be found on its Web site at www.citt-tcce.gc.ca. In addition to providing more detailed information on the proceeding whereby the Tribunal determines if an expiry review is warranted, the draft guideline explains how an expiry review is conducted if the Tribunal determines that one is warranted. In an expiry review, the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) first determines whether the expiry of the order or finding is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing of the goods. If the CBSA determines that the expiry of the order or finding in respect of any goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping or subsidizing, the Tribunal will then conduct an inquiry to determine if the continued or resumed dumping or subsidizing is likely to result in injury or retardation.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Documents may be filed electronically with the Tribunal through its Secure E-filing Service. The service utilizes the Government of Canada's epass system, which allows the secure transmission of confidential business information. The information is fully encrypted from the sender to the Tribunal.

However, paper copies must still be filed in the required 25 copies. When a paper copy and an electronic version of the same document are filed with the Tribunal, both must be identical. In case of discrepancies, the paper copy will be considered the original.

Written and oral communication with the Tribunal may be in English or in French.

Ottawa, March 3, 2009

HÉLÈNE NADEAU
Secretary

APPENDIX A

PRODUCTS EXCLUDED FROM THE EXPIRY REVIEW FOR CARBON STEEL SCREWS

All carbon steel screws that are listed under List A1 are *specifically excluded*.

LIST A1

- Acoustic lag screws (*Tire-fond anti-acoustiques*)
- Aster screws (*Vis Aster*)
- Chicago screws (*Vis « Chicago » [pour reliures]*)
- Collated screws (*Vis sur bande*)
- Connector screws (kd) (*Vis de connexion [démontables]*)
- Decor screws (*Vis de décoration*)
- Drawer handle screws (*Vis de poignée de tiroir*)

à la date d'expiration prévue. Le Tribunal publiera ses motifs au plus tard 15 jours après sa décision. Si le Tribunal décide d'entreprendre un réexamen, il fera publier un avis de réexamen relatif à l'expiration.

L'*Ébauche de ligne directrice sur les réexamens relatifs à l'expiration* du Tribunal est disponible sur son site Web, à l'adresse www.tcce-citt.gc.ca. En plus de fournir des renseignements plus détaillés sur la procédure qu'emploie le Tribunal pour décider du bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration, ce document explique la façon dont procède le Tribunal lorsqu'il décide qu'un réexamen est justifié. Dans le cadre d'un réexamen relatif à l'expiration, le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (l'ASFC) détermine, en premier lieu, si l'expiration de l'ordonnance ou des conclusions causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement des marchandises. Si l'ASFC juge que l'expiration de l'ordonnance ou des conclusions à l'égard de toute marchandise causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement, le Tribunal procédera alors à une enquête pour déterminer si la poursuite ou la reprise du dumping ou du subventionnement causera vraisemblablement un dommage ou un retard.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés au Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), secretaire@tcce-citt.gc.ca (courriel).

Les documents peuvent être déposés électroniquement auprès du Tribunal au moyen de son Service de dépôt électronique sécurisé. Le dépôt se fait au moyen du système epass du gouvernement du Canada, lequel permet la transmission sécurisée de renseignements commerciaux de nature confidentielle. Les renseignements sont entièrement chiffrés depuis l'expéditeur jusqu'au Tribunal.

Cependant, le dépôt de 25 copies papier est quand même requis en application des directives. Lorsqu'une version électronique et une copie papier du même document sont déposées auprès du Tribunal, les deux doivent être identiques. S'il y a divergence, la copie papier sera considérée comme la version originale.

La communication écrite et orale avec le Tribunal peut se faire en français ou en anglais.

Ottawa, le 3 mars 2009

Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

ANNEXE A

PRODUITS EXCLUS DU RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION PORTANT SUR LES VIS EN ACIER AU CARBONE

Toutes les vis en acier au carbone qui figurent sur la liste A1 sont *exclues nommément*.

LISTE A1

- Tire-fond anti-acoustiques (*Acoustic lag screws*)
- Vis Aster (*Aster screws*)
- Vis « Chicago » (pour reliures) (*Chicago screws*)
- Vis sur bande (*Collated screws*)
- Vis de connexion (démontables) (*Connector screws [kd]*)
- Vis de décoration (*Decor screws*)
- Vis de poignée de tiroir (*Drawer handle screws*)

- Drive spikes RR (*Crampons torsadés CF*)
- Euro screws (*Eurovis*)
- Hex socket cap screws (*Vis creuses à tête hexagonale*)
- Instrument screws (*Vis d'instrument*)
- Knurled head screws (*Vis à tête moletée*)
- Machine screws with wings (*Vis mécaniques à oreilles*)
- Optical screws (*Vis d'optométrie*)
- Screw spikes RR (*Tire-fond CF*)
- Security screws (*Vis de fixation*)
- Self-clinching studs (*Goujons autoriveurs*)
- Socket cap screws (*Vis filetées sous tête, à tête creuse*)
- Socket set screws (*Vis de réglage à tête creuse*)
- Square-head set screws (*Vis de réglage à tête carrée*)
- Thumb screws (*Vis de serrage*)
- U-drive screws (*Vis de type U*)
- Wing screws (*Vis à oreilles*)
- Screws imported under tariff item Nos. 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 and 9972.00.00 for use in the manufacture of snowmobiles, all-terrain vehicles and personal watercraft (*Vis importées dans les numéros tarifaires 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 et 9972.00.00 devant servir dans la fabrication de motoneiges, de véhicules tout-terrain et de motomarines*)

All carbon steel screws that are *not within the parameters of List A2* are also *excluded*.

- Crampons torsadés CF (*Drive spikes RR*)
- Eurovis (*Euro screws*)
- Vis creuses à tête hexagonale (*Hex socket cap screws*)
- Vis d'instrument (*Instrument screws*)
- Vis à tête moletée (*Knurled head screws*)
- Vis mécaniques à oreilles (*Machine screws with wings*)
- Vis d'optométrie (*Optical screws*)
- Tire-fond CF (*Screw spikes RR*)
- Vis de fixation (*Security screws*)
- Goujons autoriveurs (*Self-clinching studs*)
- Vis filetées sous tête, à tête creuse (*Socket cap screws*)
- Vis de réglage à tête creuse (*Socket set screws*)
- Vis de réglage à tête carrée (*Square-head set screws*)
- Vis de serrage (*Thumb screws*)
- Vis de type U (*U-drive screws*)
- Vis à oreilles (*Wing screws*)
- Vis importées dans les numéros tarifaires 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 et 9972.00.00 devant servir dans la fabrication de motoneiges, de véhicules tout-terrain et de motomarines (*Screws imported under tariff item Nos. 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 and 9972.00.00 for use in the manufacture of snowmobiles, all-terrain vehicles and personal watercraft*)

Toutes les vis en acier au carbone qui *ne répondent pas aux paramètres* de la liste A2 sont également *excluses*.

LIST A2

	Imperial		Metric	
	Diameter	Length	Diameter	Length
Wood Screws (<i>Vis à bois</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 in.	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Square and Hex Lag Screws (<i>Tire-fond à tête carrée et à tête hexagonale</i>)	#14 - #24	3/4 - 4 in.	M6 - M10	20 mm - 100 mm
Sheet Metal/ Tapping Screws (<i>Vis à tôle/ autotaraudeuses</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 in.	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Thread Forming Screws (<i>Vis formant le filet</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Thread Cutting Screws (<i>Vis taillant le filet</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Thread Rolling Screws (<i>Vis roulant le filet</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Self-drilling Tapping Screws (<i>Vis pour le filetage par roulage</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Machine Screws (<i>Vis mécaniques</i>)	#4 - 3/8 in.	3/8 - 8 in.	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Flange Screws (<i>Vis d'accouplement</i>)	1/4 - 5/8 in.	3/8 - 4 in.	M6 - M16	10 mm - 100 mm

LISTE A2

	Impérial		Métrique	
	Diamètre	Longueur	Diamètre	Longueur
Vis à bois (<i>Wood Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 po	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Tire-fond à tête carrée et à tête hexagonale (<i>Square and Hex Lag Screws</i>)	#14 - #24	3/4 - 4 po	M6 - M10	20 mm - 100 mm
Vis à tôle/ autotaraudeuses (<i>Sheet Metal/ Tapping Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 po	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Vis formant le filet (<i>Thread Forming Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis taillant le filet (<i>Thread Cutting Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis roulant le filet (<i>Thread Cutting Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis pour le filetage par roulage (<i>Self-drilling Tapping Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis mécaniques (<i>Machine Screws</i>)	#4 - 3/8 po	3/8 - 8 po	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Vis d'accouplement (<i>Flange Screws</i>)	1/4 - 5/8 po	3/8 - 4 po	M6 - M16	10 mm - 100 mm

APPENDIX B

PRODUCTS EXCLUDED FROM THE EXPIRY REVIEW FOR STAINLESS STEEL SCREWS

All stainless steel screws that are listed under List B1 are *specifically excluded*.

LIST B1

- Acoustic lag screws (*Tire-fond anti-acoustiques*)
- Aster screws (*Vis Aster*)
- Chicago screws (*Vis « Chicago » [pour reliures]*)
- Collated screws (*Vis sur bande*)
- Connector screws (kd) (*Vis de connexion [démontables]*)
- Decor screws (*Vis de décoration*)
- Drawer handle screws (*Vis de poignée de tiroir*)
- Drive spikes RR (*Crampons torsadés CF*)
- Euro screws (*Eurovis*)
- Hex socket cap screws (*Vis creuses à tête hexagonale*)
- Instrument screws (*Vis d'instrument*)
- Knurled head screws (*Vis à tête moletée*)
- Machine screws with wings (*Vis mécaniques à oreilles*)
- Optical screws (*Vis d'optométrie*)
- Screw spikes RR (*Tire-fond CF*)
- Security screws (*Vis de fixation*)
- Self-clinching studs (*Goujons autoriveurs*)
- Socket cap screws (*Vis filetées sous tête, à tête creuse*)
- Socket set screws (*Vis de réglage à tête creuse*)
- Square-head set screws (*Vis de réglage à tête carrée*)
- Socket set shoulder screws (*Vis à épaulement, à tête creuse*)
- Thumb screws (*Vis de serrage*)
- T-U screws (*Vis « T-U »*)
- U-drive screws (*Vis de type U*)
- Wing screws (*Vis à oreilles*)
- Screws imported under tariff item Nos. 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 and 9972.00.00 for use in the manufacture of snowmobiles, all-terrain vehicles and personal watercraft (*Vis importées dans les numéros tarifaires 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 et 9972.00.00 devant servir dans la fabrication de motoneiges, de véhicules tout-terrain et de motomarines*)

All stainless steel screws that are *not within the parameters* of List B2 are also *excluded*.

LIST B2

	Imperial		Metric	
	Diameter	Length	Diameter	Length
Wood Screws (<i>Vis à bois</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 in.	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Square and Hex Lag Screws (<i>Tire-fond à tête carrée et à tête hexagonale</i>)	#14 - #24	3/4 - 4 in.	M6 - M10	20 mm - 100 mm
Sheet Metal/Tapping Screws (<i>Vis à tôle/autotaraudeuses</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 in.	M3 - M10	10 mm - 200 mm

ANNEXE B

PRODUITS EXCLUS DU RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION PORTANT SUR LES VIS EN ACIER INOXYDABLE

Toutes les vis en acier inoxydable qui figurent sur la liste B1 sont *exclues nommément*.

LISTE B1

- Tire-fond anti-acoustiques (*Acoustic lag screws*)
- Vis Aster (*Aster screws*)
- Vis « Chicago » (pour reliures) (*Chicago screws*)
- Vis sur bande (*Collated screws*)
- Vis de connexion (démontables) (*Connector screws [kd]*)
- Vis de décoration (*Decor screws*)
- Vis de poignée de tiroir (*Drawer handle screws*)
- Crampons torsadés CF (*Drive spikes RR*)
- Eurovis (*Euro screws*)
- Vis creuses à tête hexagonale (*Hex socket cap screws*)
- Vis d'instrument (*Instrument screws*)
- Vis à tête moletée (*Knurled head screws*)
- Vis mécaniques à oreilles (*Machine screws with wings*)
- Vis d'optométrie (*Optical screws*)
- Tire-fond CF (*Screw spikes RR*)
- Vis de fixation (*Security screws*)
- Goujons autoriveurs (*Self-clinching studs*)
- Vis filetées sous tête, à tête creuse (*Socket cap screws*)
- Vis de réglage à tête creuse (*Socket set screws*)
- Vis de réglage à tête carrée (*Square-head set screws*)
- Vis de réglage à épaulement, à tête creuse (*Socket set shoulder screws*)
- Vis de serrage (*Thumb screws*)
- Vis « T-U » (*T-U screws*)
- Vis de type U (*U-drive screws*)
- Vis à oreilles (*Wing screws*)
- Vis importées dans les numéros tarifaires 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 et 9972.00.00 devant servir dans la fabrication de motoneiges, de véhicules tout-terrain et de motomarines (*Screws imported under tariff item Nos. 9952.00.00, 9964.00.00, 9969.00.00 and 9972.00.00 for use in the manufacture of snowmobiles, all-terrain vehicles and personal watercraft*)

Toutes les vis en acier inoxydable qui *ne répondent pas aux paramètres* de la liste B2 sont également *exclues*.

LISTE B2

	Impérial		Métrique	
	Diamètre	Longueur	Diamètre	Longueur
Vis à bois (<i>Wood Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 po	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Tire-fond à tête carrée et à tête hexagonale (<i>Square and Hex Lag Screws</i>)	#14 - #24	3/4 - 4 po	M6 - M10	20 mm - 100 mm
Vis à tôle/autotaraudeuses (<i>Sheet Metal/Tapping Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 8 po	M3 - M10	10 mm - 200 mm

	Imperial		Metric	
	Diameter	Length	Diameter	Length
Thread Forming Screws (<i>Vis formant le filet</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Thread Cutting Screws (<i>Vis taillant le filet</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Thread Rolling Screws (<i>Vis roulant le filet</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Self-drilling Tapping Screws (<i>Vis pour le filetage par roulage</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 in.	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Machine Screws (<i>Vis mécaniques</i>)	#4 - 3/8 in.	3/8 - 8 in.	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Flange Screws (<i>Vis d'accouplement</i>)	1/4 - 5/8 in.	3/8 - 4 in.	M6 - M16	10 mm - 100 mm

[11-1-o]

	Impérial		Métrique	
	Diamètre	Longueur	Diamètre	Longueur
Vis formant le filet (<i>Thread Forming Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis taillant le filet (<i>Thread Cutting Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis roulant le filet (<i>Thread Cutting Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis pour le filetage par roulage (<i>Self-drilling Tapping Screws</i>)	#4 - #24	3/8 - 3 po	M3 - M10	10 mm - 75 mm
Vis mécaniques (<i>Machine Screws</i>)	#4 - 3/8 po	3/8 - 8 po	M3 - M10	10 mm - 200 mm
Vis d'accouplement (<i>Flange Screws</i>)	1/4 - 5/8 po	3/8 - 4 po	M6 - M16	10 mm - 100 mm

[11-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**INQUIRY***Furniture*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2008-052) from Global Upholstery Co. Inc. (Global), of Downsview, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. E60PQ-080001/B) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of various government departments. The solicitation is for the provision of office furniture. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

Global alleges that PWGSC improperly evaluated its proposal.

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

Ottawa, March 2, 2009

HÉLÈNE NADEAU
Secretary

[11-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Ameublement*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2008-052) déposée par Global Upholstery Co. Inc. (Global), de Downsview (Ontario), concernant un marché (invitation n° E60PQ-080001/B) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom de divers ministères. L'invitation porte sur la fourniture de meubles de bureau. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

Global allègue que TPSGC n'a pas évalué correctement sa proposition.

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

Ottawa, le 2 mars 2009

Le secrétaire
HÉLÈNE NADEAU

[11-1-o]

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

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

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

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

Secretary General

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**DECISIONS**

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

2009-102

March 2, 2009

Four Senses Entertainment Inc.
Whistler, British Columbia

Approved — Broadcasting licence to operate an English-language FM radio station in Whistler.

2009-103

March 2, 2009

Northern Lights Entertainment Inc.
Iqaluit, Nunavut

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

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

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, 819-997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), 204-983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, 604-666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), 604-666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), 514-283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone), 416-954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, 306-780-3422 (téléphone), 306-780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone), 780-495-3214 (télécopieur).

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

Secrétaire général

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

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

2009-102

Le 2 mars 2009

Four Senses Entertainment Inc.
Whistler (Colombie-Britannique)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM de langue anglaise à Whistler.

2009-103

Le 2 mars 2009

Northern Lights Entertainment Inc.
Iqaluit (Nunavut)

Approved — Application by Northern Lights Entertainment Inc. for authority to acquire the assets of CKIQ-FM Iqaluit from Nunavut Nalautinga Ltd. and for a broadcasting licence to continue the operation of the undertaking.

2008-234-1 *March 3, 2009*

Shaw Cablesystems Limited
Various locations in British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba
Videon Cablesystems Inc.
Various locations in Alberta and Manitoba

Correction — The Commission corrects the English- and French-language versions of Various cable broadcasting distribution undertakings in western Canada — Short-term licence renewals and licence amendments, Broadcasting Decision CRTC 2008-234, August 28, 2008.

2008-323-1 *March 3, 2009*

Vista Radio Ltd.
Bonnyville and Lloydminster, Alberta

Correction — The Commission corrects paragraph 11 of the French version of CFNA-FM Bonnyville and CKLM-FM Lloydminster — Acquisition of assets, Broadcasting Decision CRTC 2008-323, November 21, 2008.

2009-107 *March 3, 2009*

Drayton Valley Word of Life Center Church and Ministries
Drayton Valley, Alberta

Approved — Broadcasting licence to operate an English-language, non-commercial low-power FM radio programming undertaking to provide religious programming in Drayton Valley.

2009-108 *March 3, 2009*

Astral Media Radio (Toronto) Inc. and 4382072 Canada Inc., partners in a general partnership carrying on business as Astral Media Radio G.P.
Revelstoke, British Columbia

Approved — Broadcasting licence to operate a new English-language FM radio programming undertaking in Revelstoke, to replace the AM station CKCR.

2009-115 *March 4, 2009*

Complaint by the Canadian Communications, Energy and Paperworkers Union of Canada against Canwest Media Inc.

The Commission sets out its findings on a complaint alleging that, by shifting elements of local program production from its television stations to broadcast centres in Vancouver, Calgary, Edmonton and Toronto, Canwest Media Inc. (Canwest) would contravene its obligations with respect to the broadcast of local programming and the Commission's local advertising policy.

2009-118 *March 5, 2009*

Diffusion communautaire des Îles inc.
Îles-de-la-Madeleine, Quebec

Approved — Broadcasting licence to operate a French-language community television programming undertaking in Îles-de-la-Madeleine.

Approuvé — Demande de Northern Lights Entertainment Inc. visant à acquérir l'actif de CKIQ-FM Iqaluit de Nunavut Nalautinga Ltd. et à obtenir une licence de radiodiffusion pour poursuivre l'exploitation de cette entreprise.

2008-234-1 *Le 3 mars 2009*

Shaw Cablesystems Limited
Diverses localités en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba
Videon Cablesystems Inc.
Diverses localités en Alberta et au Manitoba

Correction — Le Conseil corrige les versions française et anglaise de Diverses entreprises de distribution de radiodiffusion par câble de l'ouest du Canada - renouvellements de licence à court terme et modifications de licence, décision de radiodiffusion CRTC 2008-234, 28 août 2008.

2008-323-1 *Le 3 mars 2009*

Vista Radio Ltd.
Bonnyville et Lloydminster (Alberta)

Correction — Le Conseil corrige le paragraphe 11 de la version française de CFNA-FM Bonnyville et CKLM-FM Lloydminster - acquisition d'actif, décision de radiodiffusion CRTC 2008-323, 21 novembre 2008.

2009-107 *Le 3 mars 2009*

Drayton Valley Word of Life Center Church and Ministries
Drayton Valley (Alberta)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de radio FM non commerciale de faible puissance de langue anglaise offrant une programmation religieuse à Drayton Valley.

2009-108 *Le 3 mars 2009*

Astral Media Radio (Toronto) Inc. et 4382072 Canada Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Astral Media Radio s.e.n.c.
Revelstoke (Colombie-Britannique)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une nouvelle entreprise de programmation de radio FM de langue anglaise à Revelstoke en remplacement de la station AM CKCR.

2009-115 *Le 4 mars 2009*

Plainte déposée par le Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du papier contre Canwest Media Inc.

Le Conseil expose ses conclusions concernant une plainte à l'effet qu'en faisant passer certains éléments de production d'émissions locales de ses stations de télévision à ses centres de diffusion à Vancouver, à Calgary, à Edmonton et à Toronto, Canwest Media Inc. (Canwest) enfreindrait ses obligations à l'égard de la diffusion d'émissions locales ainsi que la politique du Conseil sur la publicité locale.

2009-118 *Le 5 mars 2009*

Diffusion communautaire des Îles inc.
Îles-de-la-Madeleine (Québec)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de télévision communautaire de langue française aux Îles-de-la-Madeleine.

<p>2009-119</p> <p>Canwest Television GP Inc. (the general partner) and Canwest Media Inc. (the limited partner), carrying on business as Canwest Television Limited Partnership Calgary, Alberta</p> <p>Approved — Broadcasting licence to operate an English-language transitional digital television programming undertaking associated with CICT-TV Calgary.</p>	<p>March 5, 2009</p>	<p>2009-119</p> <p>Canwest Television GP Inc. (l'associé commandité) et Canwest Media Inc. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Canwest Television Limited Partnership Calgary (Alberta)</p> <p>Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de télévision numérique de transition de langue anglaise associée à CICT-TV Calgary.</p>	<p>Le 5 mars 2009</p>
<p>2009-120</p> <p>Canwest Television GP Inc. (the general partner) and Canwest Media Inc. (the limited partner), carrying on business as Canwest Television Limited Partnership Edmonton, Alberta</p> <p>Approved — Broadcasting licence to operate an English-language transitional digital television undertaking associated with CITV-TV Edmonton.</p>	<p>March 5, 2009</p>	<p>2009-120</p> <p>Canwest Television GP Inc. (l'associé commandité) et Canwest Media Inc. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Canwest Television Limited Partnership Edmonton (Alberta)</p> <p>Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de programmation de télévision numérique de transition de langue anglaise associée à CITV-TV Edmonton.</p>	<p>Le 5 mars 2009</p>
<p>2009-121</p> <p>Glassbox Television Inc. Across Canada</p> <p>Approved — Broadcasting licence to operate a national, English-language Category 2 specialty service to be known as AUX TV.</p>	<p>March 6, 2009</p>	<p>2009-121</p> <p>Glassbox Television Inc. L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise devant s'appeler AUX TV.</p>	<p>Le 6 mars 2009</p>
<p>2009-122</p> <p>Glassbox Television Inc. Across Canada</p> <p>Approved — Broadcasting licence to operate a national, English-language Category 2 specialty service to be known as TREK TV.</p>	<p>March 6, 2009</p>	<p>2009-122</p> <p>Glassbox Television Inc. L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise devant s'appeler TREK TV.</p>	<p>Le 6 mars 2009</p>
<p>2009-123</p> <p>Sex-Shop Television Inc. Across Canada</p> <p>Approved — Broadcasting licence to operate a new Category 2 pay television programming undertaking to be known as Vanessa.</p>	<p>March 6, 2009</p>	<p>2009-123</p> <p>Télévision Sex-Shop inc. L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une nouvelle entreprise de programmation de télévision payante de catégorie 2 devant s'appeler Vanessa.</p>	<p>Le 6 mars 2009</p>

[11-1-o]

[11-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-104

Notice of application received

Across Canada

Deadline for submission of interventions and/or comments:
April 6, 2009

The Commission has received the following application:

1. Rogers Broadcasting Limited
Across Canada

To amend the broadcasting licence for the national, English-language specialty television programming undertaking known as Outdoor Life Network.

March 2, 2009

[11-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-104

Avis de demande reçue

L'ensemble du Canada

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 6 avril 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Rogers Broadcasting Limited
L'ensemble du Canada

En vue de modifier la licence de l'entreprise nationale de programmation de télévision spécialisée de langue anglaise appelée Outdoor Life Network.

Le 2 mars 2009

[11-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-109

Notice of application received

Trois-Pistoles, Quebec

Deadline for submission of interventions and/or comments:
April 7, 2009

The Commission has received the following application:

1. Cablevision TRP-SDM inc.
Trois-Pistoles, Quebec

To amend the Class 3 broadcasting licence for its multipoint distribution system (MDS) radiocommunication distribution undertaking in Trois-Pistoles.

March 3, 2009

[11-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-109

Avis de demande reçue

Trois-Pistoles (Québec)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 7 avril 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Cablevision TRP-SDM inc.
Trois-Pistoles (Québec)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de classe 3 de son entreprise de distribution de radiocommunication par système de distribution multipoint (SDM) à Trois-Pistoles.

Le 3 mars 2009

[11-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-113

Notice of hearing

April 27, 2009

Gatineau, Quebec

Licence renewals for private conventional television stations

Deadline for submission of interventions and/or comments:
March 30, 2009

In *Scope of licence renewal hearings for private conventional television stations*, Broadcasting Notice of Consultation CRTC 2009-70, February 13, 2009 (Broadcasting Notice of Consultation 2009-70), the Commission stated that it would be predisposed to issue short-term licences, and reduced the scope of the hearing scheduled for the spring of 2009 to the following key issues:

- the appropriate contributions to Canadian programming (local, priority and independently produced programming), given the current economic conditions;
- the terms of administration and delivery of the Local Programming Improvement Fund (LPIF), including the method of establishing the base-level expenditures for the purpose of determining incrementality;
- whether to impose a 1:1 ratio requirement between Canadian and non-Canadian programming expenditures, both on a trial basis during a short-term licence, and on a longer-term basis; and
- consideration of the terms for the digital transition by August 2011, in light of an industry working group report being prepared for the current public process.

The Commission set out various questions in regard to its review of the scope of the licence renewal public hearings for private conventional television stations.

The Commission has received, from private conventional television broadcasters, responses to those questions.

The private conventional television broadcasters were directed to indicate if they are requesting amendments to any existing conditions of licence, and the reasons for these requests, as the Commission intends to retain all other conditions of licence as they currently apply.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-113

Avis d'audience

Le 27 avril 2009

Gatineau (Québec)

Renouvellements de licences de stations privées de télévision traditionnelle

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 30 mars 2009

Dans *Portée des audiences de renouvellement de licences de stations privées de télévision traditionnelle*, avis de consultation de radiodiffusion CRTC 2009-70, 13 février 2009 (l'avis de consultation de radiodiffusion 2009-70), le Conseil a déclaré qu'il serait predisposé à attribuer des licences de courte durée et a réduit la portée de l'audience prévue au printemps 2009 aux questions principales ci-dessous :

- évaluer les contributions appropriées à la programmation canadienne (locale, prioritaire et créée par des producteurs indépendants) à la lumière de la situation économique actuelle;
- établir les modalités d'administration et de fonctionnement du Fonds pour l'amélioration de la programmation locale (FAPL), y compris la méthode de fixation des dépenses de base pour mieux déterminer l'apport différentiel;
- envisager la possibilité d'imposer un rapport de 1:1 pour les dépenses de programmation canadienne et non canadienne, tant à titre d'essai pour une courte période de licence que pour une période de temps plus longue;
- étudier les modalités de la transition au numérique en date d'août 2011, à la lumière d'un rapport du groupe de travail de l'industrie préparé pour l'instance publique en cours.

Le Conseil a énoncé diverses questions relatives à son examen de la portée des audiences de renouvellements de licences des stations privées de télévision traditionnelle.

Le Conseil a reçu des réponses à ces questions de la part des radiodiffuseurs de télévision traditionnelle.

Les radiodiffuseurs de télévision traditionnelle ont aussi dû faire part de leur intention de modifier une condition de licence existante et, le cas échéant, en expliquer les raisons, puisque le Conseil compte conserver toutes les autres conditions de licence telles qu'elles s'appliquent actuellement.

Supplementary briefs setting out the key aspects of the licence renewal applications have been organized by broadcast group.

Individual licence renewal applications by the private conventional television broadcasters will be examined in the context of this hearing:

TVA Group Inc.
Items 1 to 8
Télévision MBS inc.
Item 9
CHAU-TV Communications ltée
Item 10
CKRT-TV ltée
Item 11
Télé Inter-Rives ltée
Item 12
RNC MEDIA Inc.
Items 13 to 17
Sun TV Company
Items 18 and 19
CTV Television Inc.
Items 20 to 49
Rogers Broadcasting Limited
Items 50 to 63
Canwest Television GP Inc. (the general partner) and Canwest Media Inc. (the limited partner) carrying on business as Canwest Television Limited Partnership
Items 64 to 86

March 3, 2009

[11-1-0]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-114

Notice of applications received

Across Canada

Deadline for submission of interventions and/or comments:
April 8, 2009

The Commission has received the following applications:

1. World Fishing Network Ltd.
Across Canada

To amend the broadcasting licence for the national, Category 2 specialty programming undertaking known as World Fishing Network (also known as WFN TV and originally approved under the name of Global Fishing Network) in order to allow the service to be available for distribution in high-definition (HD) format as authorized in World Fishing Network — Licence amendment, Broadcasting Decision CRTC 2006-238, June 9, 2006.

2. Gol TV (Canada) Ltd.
Across Canada

To amend the broadcasting licence for the national, Category 2 specialty programming undertaking known as Gol TV (Canada Ltd.) [originally approved under the name of The Soccer Net] in order to allow the service to be available for distribution in high-definition (HD) format as authorized in Gol TV — Licence amendment, Broadcasting Decision CRTC 2006-239, June 9, 2006.

Des mémoires supplémentaires exposant les principaux aspects des demandes de renouvellement de licence ont été classés par groupe de radiodiffusion.

Les demandes de renouvellement de licences de chacun des radiodiffuseurs privés de télévision traditionnelle énumérées plus bas seront examinées dans le cadre de cette audience :

Groupe TVA inc.
articles 1 à 8
Télévision MBS inc.
article 9
CHAU-TV Communications ltée
article 10
CKRT-TV ltée
article 11
Télé Inter-Rives ltée
article 12
RNC MÉDIA inc.
articles 13 à 17
Sun TV Company
articles 18 à 19
CTV Television Inc.
articles 20 à 49
Rogers Broadcasting Limited
articles 50 à 63
Canwest Television GP Inc. (l'associé commandité) et Canwest Media Inc. (l'associé commanditaire) faisant affaires sous le nom de Canwest Television Limited Partnership
articles 64 à 86

Le 3 mars 2009

[11-1-0]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-114

Avis de demandes reçues

L'ensemble du Canada

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 8 avril 2009

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. World Fishing Network Ltd.
L'ensemble du Canada

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 appelée World Fishing Network (aussi connue sous le nom de WFN TV et approuvée à l'origine sous le nom de Global Fishing Network) afin d'en permettre la distribution en format haute définition (HD), tel qu'il est autorisé dans World Fishing Network — modification de licence, décision de radiodiffusion CRTC 2006-238, 9 juin 2006.

2. Gol TV (Canada) Ltd.
L'ensemble du Canada

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 appelée Gol TV (Canada) Ltd. (approuvée à l'origine sous le nom de The Soccer Net) afin d'en permettre la distribution en format haute définition (HD), tel qu'il est autorisé dans Gol TV — modification de licence, décision de radiodiffusion CRTC 2006-239, 9 juin 2006.

3. The GameTV Corporation
Across Canada

To amend the broadcasting licence for the national, Category 2 specialty programming undertaking known as GameTV (originally approved under the name of The Gaming Channel and formerly known as CGTV) in order to allow the service to be available for distribution in high-definition (HD) format as authorized in CGTV — Licence amendment, Broadcasting Decision CRTC 2006-240, June 9, 2006.

March 4, 2009

3. The GameTV Corporation
L'ensemble du Canada

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 appelée GameTV (approuvée à l'origine sous le nom de The Gaming Channel et autrefois connue sous le nom de CGTV) afin d'en permettre la distribution en format haute définition (HD), tel qu'il est autorisé dans CGTV — modification de licence, décision de radiodiffusion CRTC 2006-240, 9 juin 2006.

Le 4 mars 2009

MISCELLANEOUS NOTICES**CHAD AND OLIVE GALLANT****PLANS DEPOSITED**

Chad and Olive Gallant hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Chad and Olive Gallant have deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Queens County, at the Jones Building, 11 Kent Street, Charlottetown, Prince Edward Island, under deposit No. 34043, a description of the site and plans of the existing marine aquaculture site BOT-7281-L in the Foxley River, Prince County, Prince Edward Island.

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

Charlottetown, March 3, 2009

CHAD GALLANT

[11-1-o]

CONSOLIDATED THOMPSON IRON MINES LIMITED**PLANS DEPOSITED**

Consolidated Thompson Iron Mines Limited hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the works described herein. Under section 9 of the said Act, Consolidated Thompson Iron Mines Limited has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and at the Wabush and Labrador City town offices, in the electoral district of Labrador, Newfoundland and Labrador, and at the Fermont town office, in the electoral district of Manicouagan, Quebec, a description of the site and plans for the following works:

- Deposit No. 8200-08-1254: a 27.7-m span railway bridge across the Canning River, Newfoundland and Labrador; and
- Deposit No. 8200-08-1255: a 18.4-m span railway bridge across the Walsh River, Newfoundland and Labrador.

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

Montréal, March 5, 2009

RICHARD QUESNEL

[11-1-o]

AVIS DIVERS**CHAD ET OLIVE GALLANT****DÉPÔT DE PLANS**

Chad et Olive Gallant donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Chad et Olive Gallant ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Queens, situé à l'édifice Jones Building, 11, rue Kent, Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 34043, une description de l'emplacement et les plans du site aquacole marin actuel BOT-7281-L situé dans la rivière Foxley, dans le comté de Prince, à l'Île-du-Prince-Édouard.

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

Charlottetown, le 3 mars 2009

CHAD GALLANT

[11-1-o]

CONSOLIDATED THOMPSON IRON MINES LIMITED**DÉPÔT DE PLANS**

La société Consolidated Thompson Iron Mines Limited donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement des ouvrages décrits ci-après. La Consolidated Thompson Iron Mines Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et aux bureaux d'administration municipale de Wabush et de Labrador City, dans la circonscription électorale de Labrador (Terre-Neuve-et-Labrador), et au bureau d'administration municipale de Fermont, dans la circonscription électorale de Manicouagan (Québec), une description de l'emplacement et les plans des travaux suivants :

- Numéro de dépôt 8200-08-1254 : un pont ferroviaire d'une longueur de 27,7 m au-dessus de la rivière Canning, à Terre-Neuve-et-Labrador;
- Numéro de dépôt 8200-08-1255 : un pont ferroviaire d'une longueur de 18,4 m au-dessus de la rivière Walsh, à Terre-Neuve-et-Labrador.

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

Montréal, le 5 mars 2009

RICHARD QUESNEL

[11-1-o]

COUNTY OF PERTH

PLANS DEPOSITED

The County of Perth hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the County of Perth has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the County of Perth, Ontario, under deposit No. R387394, a description of the site and plans for the replacement of the Perth Line 9 Bridge which spans Trout Creek, along County of Perth Line 9, on Concession 14, Lot 3 (township of Perth South).

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

Stratford, March 5, 2009

BILL ARTHUR, P.Eng.
Chief Administrative Officer

[11-1-o]

COUNTY OF WELLINGTON

PLANS DEPOSITED

McCormick Rankin Corporation, on behalf of the County of Wellington, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the County of Wellington has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Wellington County, at Guelph, township of Centre Wellington, Ontario, under deposit No. R0820653, a description of the site and plans of the construction of a new bridge and the removal of the existing Rea Bridge carrying Wellington Road 16 over a tributary of the Irvine River, Lots 12 and 13, Concessions IV and V, township of Centre Wellington, geographic township of Peel, Wellington County, Ontario.

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

Mississauga, March 6, 2009

MCCORMICK RANKIN CORPORATION
R. S. STOFKO, P.Eng.

[11-1-o]

COUNTY OF PERTH

DÉPÔT DE PLANS

Le County of Perth donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le County of Perth a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Perth (Ontario), sous le numéro de dépôt R387394, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont Perth Line 9 au-dessus du ruisseau Trout, le long du chemin Line 9 dans le comté de Perth, concession 14, lot 3 (canton de Perth South).

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

Stratford, le 5 mars 2009

Le directeur municipal
BILL ARTHUR, ing.

[11-1]

COUNTY OF WELLINGTON

DÉPÔT DE PLANS

La McCormick Rankin Corporation, au nom du County of Wellington, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le County of Wellington a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Wellington, à Guelph, canton de Centre Wellington (Ontario), sous le numéro de dépôt R0820653, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'un nouveau pont et de l'enlèvement du pont Rea actuel sur le chemin Wellington 16 au-dessus d'un tributaire de la rivière Irvine, lots 12 et 13, concessions IV et V, canton de Centre Wellington, canton géographique de Peel, comté de Wellington, en Ontario.

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

Mississauga, le 6 mars 2009

MCCORMICK RANKIN CORPORATION
R. S. STOFKO, ing.

[11-1-o]

THE DOMINION ATLANTIC RAILWAY COMPANY**ANNUAL MEETING**

The annual meeting of the shareholders of The Dominion Atlantic Railway Company will be held in the Yale Room, Suite 920, 401 9th Avenue SW, Calgary, Alberta, on Tuesday, April 14, 2009, at 9:30 a.m., for presentation of the financial statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company, and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, February 20, 2009

By order of the Board

M. H. LEONG

Secretary

[10-4-o]

ERLA M. LAURIE**PLANS DEPOSITED**

Erla M. Laurie hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Erla M. Laurie has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Lunenburg County, at Bridgewater, Nova Scotia, under deposit No. 92687483, a description of the site and plans of the extension to the existing dock for protection from wind in Mahone Bay, Half Moon Cove, at Chester, Nova Scotia, in front of 211 Walker Road, Water Lot WL-4.

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

Halifax, March 2, 2009

ERLA M. LAURIE

[11-1-o]

JACQUES JAILLET AND DANNY COMEAU**PLANS DEPOSITED**

Jacques Jaillet and Danny Comeau hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Jacques Jaillet and Danny Comeau have deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kent, at Richibucto, New Brunswick, under deposit No. 26347790, a description of the site and plans of the mollusc culture in suspension in Bouctouche Bay, on Lease MS-0923.

**COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
DOMINION-ATLANTIC****ASSEMBLÉE ANNUELLE**

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic se tiendra dans la salle Yale, Bureau 920, 401 9th Avenue SW, Calgary (Alberta), le mardi 14 avril 2009, à 9 h 30, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 20 février 2009

Par ordre du conseil

Le secrétaire

M. H. LEONG

[10-4-o]

ERLA M. LAURIE**DÉPÔT DE PLANS**

Erla M. Laurie donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Erla M. Laurie a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Lunenburg, à Bridgewater (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 92687483, une description de l'emplacement et les plans de l'extension du quai actuel pour la protection contre le vent dans la baie Mahone, dans l'anse Half Moon, à Chester, en Nouvelle-Écosse, en face du 211, chemin Walker, dans le lot d'eau WL-4.

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

Halifax, le 2 mars 2009

ERLA M. LAURIE

[11-1]

JACQUES JAILLET ET DANNY COMEAU**DÉPÔT DE PLANS**

Jacques Jaillet et Danny Comeau donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Jacques Jaillet et Danny Comeau ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kent, à Richibucto (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 26347790, une description de l'emplacement et les plans de la culture de mollusques en suspension dans la baie de Bouctouche, sur le bail MS-0923.

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

Richibucto, March 5, 2009

JACQUES JAILLET AND DANNY COMEAU

[11-1-o]

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

Richibucto, le 5 mars 2009

JACQUES JAILLET ET DANNY COMEAU

[11-1-o]

LUCIE DOLAN CHAGNON FOUNDATION

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that LUCIE DOLAN CHAGNON FOUNDATION intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

February 24, 2009

LAVERY, DE BILLY, L.L.P.
Attorneys to the Corporation

[11-1-o]

FONDATION LUCIE DOLAN CHAGNON

ABANDON DE CHARTE

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

Le 24 février 2009

Les procureurs de la corporation
LAVERY, DE BILLY, S.E.N.C.R.L.

[11-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

PLANS DEPOSITED

The Ministère des Transports du Québec [the department of transportation of Quebec] hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministère des Transports du Québec has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Thetford, at 693 Saint-Alphonse Street N, Suite 1.23, Thetford Mines, Quebec, under deposit No. 15 953 868, a description of the site and plans for the rebuilding of the bridge on Road 112 over Aylmer Lake, in the municipality of Disraeli, in front of Lots 24C (Saint-Joseph Street W), 37B and 45 (Saint-Joseph Street E), in the cadastre of the township of Garthby.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 901 Du Cap-Diamant Street, Suite 310, Québec, Quebec G1K 4K1. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Lévis, February 17, 2009

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

[11-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Transports du Québec donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le ministère des Transports du Québec a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Thetford, au 693, rue Saint-Alphonse Nord, Bureau 1.23, Thetford Mines (Québec), sous le numéro de dépôt 15 953 868, une description de l'emplacement et les plans de la reconstruction du pont sur la route 112 au-dessus du lac Aylmer, dans la municipalité de Disraeli, situé en face des lots 24C (rue Saint-Joseph Ouest), 37B et 45 (rue Saint-Joseph Est) du cadastre du canton de Garthby.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 901, rue du Cap-Diamant, Bureau 310, Québec (Québec) G1K 4K1. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Lévis, le 17 février 2009

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

[11-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation of Ontario, Northeastern Region, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Transportation of Ontario, Northeastern Region, has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar for the Land Registry District of Algoma, at Sault Ste. Marie, Ontario, under deposit No. T468270, a description of the site and plans for the rehabilitation of the Fungus Lake culvert over Fungus Creek, on Highway 17, 48.2 km north of Highway 101, in the undivided geographic township of Dahl, in the district of Algoma.

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

Ottawa, March 6, 2009

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO

[11-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation of Ontario, Northeastern Region, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Transportation of Ontario, Northeastern Region, has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Algoma, at Sault Ste. Marie, Ontario, under deposit No. T468272, a description of the site and plans for the rehabilitation of the Kabenung Lake culvert (38C-061C) over Kabenung Lake, on Highway 17, 44.4 km north of Highway 101, in the undivided geographic township of Dahl, in the district of Algoma.

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

Ottawa, March 6, 2009

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO

[11-1-o]

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

Le ministère des Transports de l'Ontario, région du nord-est, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. En vertu de l'article 9 de ladite loi, le ministère des Transports de l'Ontario, région du nord-est, a déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement d'Algoma, à Sault Ste. Marie (Ontario), sous le numéro de dépôt T468270, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du ponceau Fungus Lake au-dessus du ruisseau Fungus, sur la route 17, à 48,2 km au nord de la route 101, dans le canton géographique non divisé de Dahl, dans le district d'Algoma.

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

Ottawa, le 6 mars 2009

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

[11-1-o]

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

Le ministère des Transports de l'Ontario, région du nord-est, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. En vertu de l'article 9 de ladite loi, le ministère des Transports de l'Ontario, région du nord-est, a déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement d'Algoma, à Sault Ste. Marie (Ontario), sous le numéro de dépôt T468272, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du ponceau Kabenung Lake (38C-061C) au-dessus du lac Kabenung, sur la route 17, à 44,4 km au nord de la route 101, dans le canton géographique non divisé de Dahl, dans le district d'Algoma.

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

Ottawa, le 6 mars 2009

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

[11-1-o]

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO**PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation of Ontario, Northeastern Region, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Transportation of Ontario, Northeastern Region, has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Algoma, at Sault Ste. Marie, Ontario, under deposit No. T468271, a description of the site and plans for the rehabilitation of the Red Rock River culvert over the Red Rock River, on Highway 17, 37.8 km south of Highway 101, in the undivided geographic township of Tierman, in the district of Algoma.

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

Ottawa, March 6, 2009

MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO

[11-1-o]

MUNICIPALITY OF NORTH PERTH**PLANS DEPOSITED**

Gamsby and Mannerow Limited, on behalf of the Municipality of North Perth, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Gamsby and Mannerow Limited has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Perth (No. 44), at 5 Huron Street, Stratford, Ontario, under deposit No. R387395, a description of the site and plans of the replacement of the Hilpert Bridge on North Perth Road 167, over the Little Maitland River, in the municipality of North Perth (Wallace Ward), county of Perth, Concession 4, in front of Lots 36 and 37.

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

North Perth, March 2, 2009

GAMSBY AND MANNEROW LIMITED
ZOLTAN L. TAKO, C.E.T.

[11-1-o]

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

Le ministère des Transports de l'Ontario, région du nord-est, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. En vertu de l'article 9 de ladite loi, le ministère des Transports de l'Ontario, région du nord-est, a déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement d'Algoma, à Sault Ste. Marie (Ontario), sous le numéro de dépôt T468271, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du ponceau Red Rock River au-dessus de la rivière Red Rock, sur la route 17, à 37,8 km au sud de la route 101, dans le canton géographique non divisé de Tierman, dans le district d'Algoma.

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

Ottawa, le 6 mars 2009

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

[11-1-o]

MUNICIPALITY OF NORTH PERTH**DÉPÔT DE PLANS**

La société Gamsby and Mannerow Limited, au nom de la Municipality of North Perth, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Gamsby and Mannerow Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière de Perth (n° 44), situé au 5, rue Huron, Stratford (Ontario), sous le numéro de dépôt R387395, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont Hilpert sur la route North Perth 167, au-dessus de la petite rivière Maitland, dans la municipalité de North Perth (quartier Wallace), comté de Perth, concession 4, en face des lots 36 et 37.

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

North Perth, le 2 mars 2009

GAMSBY AND MANNEROW LIMITED
ZOLTAN L. TAKO, C.E.T.

[11-1-o]

TOWNSHIP OF ALGONQUIN HIGHLANDS**PLANS DEPOSITED**

The Township of Algonquin Highlands hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Township of Algonquin Highlands has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Haliburton (No. 19), at Minden, Ontario, under deposit No. 279825, a description of the site and plans for the replacement of the Buckslide Dam Bridge located on Buckslide Road, approximately 2 km south of Boshkung Lake Road, over the Boshkung River, near the village of Carnarvon.

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

March 14, 2009

TOWNSHIP OF ALGONQUIN HIGHLANDS

[11-1-0]

TOWNSHIP OF ALGONQUIN HIGHLANDS**DÉPÔT DE PLANS**

Le Township of Algonquin Highlands donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Township of Algonquin Highlands a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement de la circonscription foncière de Haliburton (n° 19), à Minden (Ontario), sous le numéro de dépôt 279825, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont Buckslide Dam situé sur le chemin Buckslide, à environ 2 km au sud du chemin Boshkung Lake, au-dessus de la rivière Boshkung, près du village de Carnarvon.

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

Le 14 mars 2009

TOWNSHIP OF ALGONQUIN HIGHLANDS

[11-1]

ORDERS IN COUNCIL**DEPARTMENT OF INDIAN AFFAIRS AND NORTHERN DEVELOPMENT**

Champagne and Aishihik First Nations Final Agreement — Amendment to Chapter 10, Schedule A

P.C. 2009-134

January 29, 2009

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, and pursuant to section 2.3.5.1 of the Champagne and Aishihik First Nations Final Agreement, hereby consents to the amendments to the Champagne and Aishihik First Nations Final Agreement as set out in schedules I and II.

Schedule I

Replace the existing Schedule A to Chapter 10 of the Champagne and Aishihik First Nations Final Agreement with the following:

SCHEDULE A**KLUANE NATIONAL PARK****1.0 Objectives**

- 1.1 The objectives of this schedule are as follows:
- 1.1.1 to recognize Champagne and Aishihik First Nations history and culture, and the rights provided for in this schedule, in the establishment and operation of the CAFN Region;
 - 1.1.2 to recognize and protect the traditional and current use of the CAFN Region by Champagne and Aishihik People in the development and management of the CAFN Region;
 - 1.1.3 to protect for all time a representative natural area of Canadian significance in the North Coastal Mountains Natural Region;
 - 1.1.4 to encourage public understanding, appreciation and enjoyment of the CAFN Region in a manner which leaves it unimpaired for future generations;
 - 1.1.5 to provide economic opportunities to Champagne and Aishihik People in the development, operation and management of the CAFN Region;
 - 1.1.6 to recognize that oral history is a valid and relevant form of research for establishing the historical significance of Heritage Sites and Moveable Heritage Resources in the CAFN Region directly related to the history of Champagne and Aishihik People; and
 - 1.1.7 to recognize the interest of Champagne and Aishihik People in the interpretation of aboriginal place names and Heritage Resources in the CAFN Region directly related to the culture of Champagne and Aishihik People.

DÉCRETS EN CONSEIL**MINISTÈRE DES AFFAIRES INDIENNES ET DU NORD CANADIEN**

Entente définitive des premières nations de Champagne et de Aishihik — Modification du chapitre 10, annexe A

C.P. 2009-134

Le 29 janvier 2009

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 2.3.5.1 de l'Entente définitive des premières nations de Champagne et de Aishihik, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil consent aux modifications à l'Entente définitive des premières nations de Champagne et de Aishihik, lesquelles figurent aux annexes I et II.

Annexe I

Remplacez l'annexe A du chapitre 10 de l'Entente définitive des premières nations de Champagne et de Aishihik par ce qui suit :

ANNEXE A**PARC NATIONAL KLUANE****1.0 Objectifs**

- 1.1 La présente annexe vise les objectifs suivants :
- 1.1.1 reconnaître, aux fins de la constitution et de l'exploitation de la région des PNCA, l'histoire et la culture des premières nations de Champagne et de Aishihik, ainsi que les droits prévus dans la présente annexe;
 - 1.1.2 reconnaître et protéger, aux fins de la mise en valeur et de la gestion de la région des PNCA, l'utilisation traditionnelle et courante de la région des PNCA par les Indiens de Champagne et de Aishihik;
 - 1.1.3 protéger à perpétuité une aire naturelle d'importance nationale et caractéristique du nord de la chaîne Côtière;
 - 1.1.4 encourager le public à mieux connaître les attraits du parc, à les apprécier et à en jouir de façon à ce que la région des PNCA demeure intacte pour les générations futures;
 - 1.1.5 offrir aux Indiens de Champagne et de Aishihik des possibilités de développement économique liées à la mise en valeur, à l'exploitation et à la gestion de la région des PNCA;
 - 1.1.6 reconnaître que la tradition orale est une source valable et pertinente d'information aux fins d'établir l'importance intrinsèque des lieux historiques et des ressources patrimoniales mobilières de la région des PNCA se rapportant directement à l'histoire des Indiens de Champagne et de Aishihik;
 - 1.1.7 reconnaître l'intérêt que présente pour les Indiens de Champagne et de Aishihik l'interprétation des toponymes et des ressources patrimoniales autochtones de la région des PNCA se rapportant directement à la culture des Indiens de Champagne et de Aishihik.

2.0 Definitions

In this schedule, the following definitions shall apply.

- “Board” means the Kluane National Park Management Board established pursuant to this schedule.
- “CAFN Region” means that area of land depicted on map “Kluane National Park, (KNP)” in Appendix B — Maps, which forms a separate volume to this Agreement.
- “Champagne and Aishihik First Nations Burial Site” means a place outside a recognized cemetery where the remains of a cultural ancestor of the Champagne and Aishihik People have been interred, cremated or otherwise placed.
- “Conservation” means the management of the cultural and natural resources of the Park to ensure the protection of the Fish and Wildlife and their habitat and the natural evolution of the ecosystem as a priority while recognizing the traditional and continuing use of the CAFN Region’s resources by Champagne and Aishihik People.
- “Edible Fish or Wildlife Product” has the same meaning as in Chapter 16 — Fish and Wildlife.
- “Elder” means a Champagne and Aishihik Person defined as an elder in the Champagne and Aishihik First Nations Constitution.
- “Furbearer” has the same meaning as in Chapter 16 — Fish and Wildlife.
- “Harvest” and “Harvesting” means gathering, hunting, trapping or fishing in accordance with this schedule.
- “No Harvesting Zone” means an area designated pursuant to this schedule, in which Harvesting of some or all species of Fish, Wildlife or Plants is prohibited during part or all of the year.
- “Non-Edible By-Product” has the same meaning as in Chapter 16 — Fish and Wildlife.
- “Park” means that portion of the reserve for Kluane National Park depicted on map “Kluane National Park Boundary, (KNP)”, in Appendix B — Maps, which forms a separate volume to this Agreement, and any other land described in Part 11 of Schedule 1 of the *Canada National Parks Act*, S.C. 2000, c. 32.
- “Park Management Plan” means the management plan described in the *Canada National Parks Act*, S.C. 2000, c. 32 and includes the Kluane National Park Reserve Management Plan in effect on the Effective Date of this Agreement.
- “Park Reserve” means the Kluane National Park Reserve of Canada described in Schedule 2 of the *Canada National Parks Act*, S.C. 2000, c. 32.
- “Plants” means all flora in a wild state but does not include trees.
- “Sport Fishing” means angling as defined under the *Canada National Parks Act*, S.C. 2000, c. 32, but does not include angling for Subsistence by Champagne and Aishihik People.
- “Subsistence” means:
- the use of Edible Fish or Wildlife Products, or edible Plant products, by a Champagne and Aishihik Person for sustenance and for food for traditional ceremonial purposes including potlaches; and
 - the use by a Champagne and Aishihik Person of Non-Edible By-Products of harvests of Fish or Wildlife under
 - for such domestic purposes as clothing, shelter or medicine, and for domestic, spiritual and cultural purposes; but
 - except for traditional production of handicrafts and implements by a Champagne and Aishihik Person, does not include commercial uses of:
 - Edible Fish or Wildlife Products;
 - Non-Edible By-Products; or
 - Edible Plant products.
- “Tree” has the same meaning as in Chapter 17 — Forest Resources.

2.0 Définitions

Les définitions qui suivent s’appliquent à la présente annexe.

- « ancien » Indien de Champagne et de Aishihik ayant cette qualité selon la Constitution des premières nations de Champagne et de Aishihik.
- « animal à fourrure » S’entend au sens du Chapitre 16 — Ressources halieutiques et fauniques.
- « arbre » S’entend au sens du Chapitre 17 — Ressources forestières.
- « Commission » S’entend de la Commission de gestion du parc national Kluane constituée en application de la présente entente.
- « conservation » Gestion des ressources culturelles et naturelles du parc en vue d’assurer en priorité la protection des ressources halieutiques et fauniques et de leurs habitats ainsi que l’évolution naturelle de l’écosystème en place, tout en tenant compte des utilisations traditionnelles et courantes des ressources de la région des PNCA par les Indiens de Champagne et de Aishihik.
- « lieu de sépulture des premières nations de Champagne et de Aishihik » Endroit situé à l’extérieur d’un cimetière reconnu, où les restes d’un ancêtre culturel des Indiens de Champagne et de Aishihik ont été enterrés, incinérés ou déposés de quelque autre manière.
- « parc » La partie de la réserve à vocation de parc national de Kluane, représentée sur la carte des limites du parc national Kluane (Kluane National Park Boundary — KNP), à l’Appendice B — Cartes, qui constitue un volume distinct de la présente entente, et toute autre terre décrite dans la Partie 11 de l’Annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32.
- « pêche sportive » La pêche à la ligne selon la définition qui en est donnée en application de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32, à l’exclusion de la pêche à la ligne pratiquée par les Indiens de Champagne et de Aishihik à des fins de subsistance.
- « plan de gestion du parc » S’entend du plan de gestion mentionné dans la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32. Y est assimilé le plan de gestion de la réserve à vocation de parc national de Kluane qui est en vigueur à la date d’entrée en vigueur de la présente entente.
- « plantes » La flore, à l’exception des arbres.
- « produit animal comestible » S’entend au sens du Chapitre 16 — Ressources halieutiques et fauniques.
- « récolte » ou « récolter » Activités de cueillette, de chasse, de piégeage ou de pêche exercées conformément à la présente annexe.
- « région des PNCA » S’entend de la zone de terre représentée sur la carte du Parc national Kluane (PNK) à l’Appendice B — Cartes, qui constitue un volume distinct de la présente entente.
- « réserve à vocation de parc » S’entend de la réserve du Parc national Kluane du Canada décrite à l’Annexe 2 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32.
- « sous-produit non comestible » S’entend au sens du Chapitre 16 — Ressources halieutiques et fauniques.
- « subsistance » S’entend :
- de l’utilisation de produits animaux comestibles ou de plantes comestibles par un Indien de Champagne et de Aishihik, soit pour se nourrir, soit comme aliments à l’occasion de cérémonies traditionnelles, y compris des potlachs;
 - de l’utilisation par un Indien de Champagne et de Aishihik de sous-produits non comestibles des récoltes d’animaux visées à l’alinéa a) à des fins domestiques comme la fabrication de vêtements, d’abris ou de remèdes, ainsi qu’à d’autres fins domestiques, spirituelles et culturelles;

c) de l'utilisation par un Indien de Champagne et de Aishihik, à des fins commerciales, de produits animaux comestibles, de sous-produits non comestibles ou de plantes comestibles, mais uniquement en vue de la production traditionnelle d'ouvrages d'artisanat ou d'instruments divers.

« zone de récolte interdite » S'entend d'une zone désignée conformément à la présente annexe où la récolte de certaines espèces ou de la totalité des espèces de poissons, d'animaux sauvages ou de plantes est prohibée durant toute l'année ou une partie de celle-ci.

3.0 Park Establishment

3.1 Canada shall establish the CAFN Region as a National Park pursuant to the *National Parks Act*, R.S.C. 1985, c. N-14 in accordance with this schedule, on the Effective Date of this Agreement.

3.2 No lands forming part of the CAFN Region shall be removed from National Park status without the consent of the Champagne and Aishihik First Nations.

4.0 Harvesting Rights of Champagne and Aishihik People

4.1 Champagne and Aishihik People shall have the exclusive right to Harvest for Subsistence within the CAFN Region, all species of Fish and Wildlife for themselves and their families in all seasons of the year and in any numbers, subject only to limitations prescribed pursuant to this schedule.

4.1.1 Champagne and Aishihik People shall have the right to harvest edible Plant products for Subsistence within the CAFN Region for themselves and their families in all seasons of the year and in any number, subject only to limitations prescribed pursuant to this schedule.

4.2 Except as otherwise provided in this schedule, Harvesting and management of Fish and Wildlife in the CAFN Region shall be in accordance with the *Canada National Parks Act*, S.C. 2000, c. 32.

4.3 Champagne and Aishihik People shall have the right to employ traditional and current methods of and equipment for Harvesting for Subsistence pursuant to 4.1, whether limited to an allowable harvest or not, subject to limitations implemented following a recommendation from the Board pursuant to 6.3.2 or 6.3.3, in addition to any other limitations provided for in this schedule.

4.4 Nothing in this schedule shall be construed to grant Champagne and Aishihik People any right to buy, sell, or offer for sale any Migratory Game Bird, Migratory Game Bird's egg or parts thereof not authorized for sale by Legislation.

4.5 Champagne and Aishihik People shall have the right to give, trade, barter or sell among themselves and other Yukon Indian People all Edible Fish or Wildlife Products, and edible Plant products Harvested by them for Subsistence pursuant to 4.1, whether limited to an allowable harvest or not, in order to maintain traditional sharing among Champagne and Aishihik People and other Yukon Indian People, for domestic purposes but not for commercial purposes.

3.0 Création du parc

3.1 À la date d'entrée en vigueur de la présente entente, le Canada confère à la région des PNCA le statut de parc national, en application de la *Loi sur les parcs nationaux*, L.R.C. 1985, ch. N-14, et conformément à la présente annexe.

3.2 Le statut de parc national ne sera retiré à aucune terre qui fait partie de la région des PNCA sans le consentement des premières nations de Champagne et de Aishihik.

4.0 Droits de récolte des Indiens de Champagne et de Aishihik

4.1 Les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit exclusif de récolter toute espèce de poisson et d'animal sauvage dans la région des PNCA pour leur subsistance et celle de leur famille, en toute saison et sans limite de prises, sous réserve seulement des limites établies conformément à la présente annexe.

4.1.1 Les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit de récolter des plantes comestibles dans la région des PNCA pour leur subsistance et celle de leur famille, en toute saison et sans limite de quantité, sous réserve seulement des limites établies conformément à la présente annexe.

4.2 Sauf disposition contraire de la présente annexe, la récolte et la gestion des ressources halieutiques et fauniques dans la région des PNCA doivent se faire conformément à la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32.

4.3 Les Indiens de Champagne et de Aishihik peuvent dans l'exercice des droits de récolte pour fins de subsistance prévus par l'article 4.1 — que ces droits soient ou non visés par une récolte autorisée — utiliser des méthodes et des équipements traditionnels et modernes, sous réserve des limites imposées en application d'une recommandation faite par la Commission conformément à l'article 6.3.2 ou 6.3.3 et des autres limites imposées dans la présente annexe.

4.4 La présente annexe n'a pas pour effet d'accorder aux Indiens de Champagne et de Aishihik le droit d'acheter, de vendre ou de mettre en vente tout ou partie d'un oiseau migrateur considéré comme gibier, ou encore les œufs d'un tel oiseau, si aucune mesure législative n'en autorise la vente.

4.5 Les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit de donner, d'échanger, de troquer ou de vendre — que ces activités soient pratiquées entre eux ou avec d'autres Indiens du Yukon — des produits animaux comestibles et des plantes comestibles qu'ils récoltent pour leur subsistance conformément à l'article 4.1, que ce droit soit ou non visé par une récolte autorisée, dans le but de maintenir la pratique traditionnelle de partage entre Indiens de Champagne et de Aishihik et avec d'autres Indiens du Yukon, le tout à des fins domestiques mais non à des fins commerciales.

- 4.6 Subject to Laws of General Application, unless otherwise agreed to by the parties to this Agreement, Champagne and Aishihik People shall have the right to give, trade, barter, or sell to any person any Non-Edible By-Product of Fish and Wildlife that is obtained from Harvesting Furbearers or incidental to Harvesting for Subsistence pursuant to 4.1, whether limited to an allowable harvest or not.
- 4.7 The right to Harvest for Subsistence pursuant to 4.1, whether limited to an allowable harvest or not, includes the right to possess and transport the parts and products of Fish, Wildlife and edible Plants in the Yukon.
- 4.8 The exercise of rights under this schedule is subject to limitations provided for elsewhere in this schedule and to limitations provided for in Legislation enacted for purposes of Conservation, public health or public safety.
- 4.8.1 Any limitation provided for in Legislation pursuant to 4.8 must be consistent with this schedule, and must be reasonably required to achieve those purposes and may only limit those rights to the extent necessary to achieve those purposes.
- 4.8.2 Government shall Consult with the Champagne and Aishihik First Nations before imposing a limitation pursuant to 4.8.
- 4.9 Nothing in this schedule shall be construed as an admission by Government that the *Migratory Birds Convention Act*, R.S.C. 1985, c. 7 does not satisfy the terms of 4.8.
- 4.10 For the purposes of application of 4.8 to Harvesting rights of Champagne and Aishihik People for migratory birds in the CAFN Region, "Conservation" includes considerations related to conservation of Migratory Game Birds indigenous to the Yukon while those Migratory Game Birds are in other jurisdictions.
- 4.11 Where in accordance with this schedule, an allowable harvest in the CAFN Region is established for a species of Freshwater Fish or Wildlife, the following provisions shall apply:
- 4.11.1 the Champagne and Aishihik First Nations shall decide whether to allocate any part, or all, of that allowable harvest to Champagne and Aishihik People and shall notify the Park superintendent in writing of its decision;
- 4.11.2 where the Champagne and Aishihik First Nations decides to allocate part, or all, of that allowable harvest, the notice pursuant to 4.11.1 shall specify the allocation of Freshwater Fish or the number and species of Wildlife to be harvested; and
- 4.11.3 the right of a Champagne and Aishihik Person to Harvest Freshwater Fish or Wildlife for which an allowable harvest has been established is contingent upon that person being allocated part of the allowable harvest by the Champagne and Aishihik First Nations.
- 4.12 The Champagne and Aishihik First Nations may manage, administer, allocate or otherwise regulate the exercise of rights of Champagne and Aishihik People under 4.0 within
- 4.6 Sous réserve des lois d'application générale et sauf convention contraire entre les parties à la présente entente, les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit de se livrer, avec toute personne, à des activités de don, d'échange, de troc ou de vente visant des sous-produits animaux non comestibles provenant de la récolte d'animaux à fourrure ou tirés accessoirement de la récolte de subsistance visée à l'article 4.1, que ce droit soit ou non visé par une récolte autorisée.
- 4.7 Le droit de récolte de subsistance prévu à l'article 4.1, qu'il soit ou non visé par une récolte autorisée, emporte le droit d'avoir en sa possession et de transporter, au Yukon, des parties et des produits de poissons, d'animaux sauvages ainsi que de plantes comestibles.
- 4.8 L'exercice des droits visés à la présente annexe est assujéti aux limites qui y sont prévues et à celles prévues dans la législation édictée à des fins de conservation, de santé publique ou de sécurité publique.
- 4.8.1 Les limites prévues dans la législation et visées à l'article 4.8 doivent être compatibles avec la présente annexe. Elles doivent être raisonnablement nécessaires pour parvenir à ces fins et ne peuvent limiter les droits visés que dans la mesure indispensable pour y parvenir.
- 4.8.2 Le gouvernement doit consulter les premières nations de Champagne et de Aishihik avant d'imposer une limite visée à l'article 4.8.
- 4.9 Aucune disposition de la présente annexe ne constitue un aveu par le gouvernement que la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, L.R.C. 1985, ch. 7, ne répond pas aux conditions énoncées à l'article 4.8.
- 4.10 Pour l'application de l'article 4.8 aux droits des Indiens de Champagne et de Aishihik de récolter des oiseaux migrateurs dans la région des PNCA, l'objectif de conservation comporte aussi la prise en considération de facteurs relatifs à la conservation des oiseaux migrateurs considérés comme gibier indigène du Yukon, pendant qu'ils se trouvent à l'extérieur du Yukon.
- 4.11 Lorsqu'une récolte autorisée est établie dans la région des PNCA pour une espèce de poisson d'eau douce ou d'animal sauvage conformément à la présente annexe, les dispositions suivantes s'appliquent :
- 4.11.1 les premières nations de Champagne et de Aishihik décident si elles attribuent tout ou partie de la récolte autorisée aux Indiens de Champagne et de Aishihik et avisent par écrit le directeur du parc de leur décision;
- 4.11.2 lorsque les premières nations de Champagne et de Aishihik décident d'attribuer tout ou partie de la récolte autorisée, l'avis prévu à l'article 4.11.1 doit préciser le contingent de poissons d'eau douce ou le nombre et les espèces d'animaux sauvages visés;
- 4.11.3 le droit d'un Indien de Champagne et de Aishihik de récolter des poissons d'eau douce ou des animaux sauvages pour lesquels une récolte autorisée a été établie est subordonné à l'attribution à cette personne, par les premières nations de Champagne et de Aishihik, d'une partie de la récolte autorisée.
- 4.12 Les premières nations de Champagne et de Aishihik peuvent gérer, administrer, répartir ou réglementer l'exercice des droits visés à la section 4.0 et accordés aux Indiens de

- the CAFN Region, where not inconsistent with the regulation of those rights by Government in accordance with 4.8 and the other provisions of this schedule.
- 4.13 The Champagne and Aishihik First Nations shall establish and maintain a register of harvest information relating to Harvesting in the CAFN Region which contains a record of the allocation of Harvesting rights among Champagne and Aishihik People and a record of what is harvested, and such other harvest information as is prescribed by the Board.
- 4.13.1 The register of harvest information shall be made available to the Park superintendent on a regular and timely basis in a manner prescribed by the Board.
- 4.14 Upon the request of a Park warden, or other persons with lawful authority, Champagne and Aishihik People exercising their Harvesting rights in the CAFN Region shall show proof of enrollment under this Agreement.
- 4.15 The Minister, after Consultation with the Board, may require Champagne and Aishihik People to obtain a permit or licence for Harvesting within the CAFN Region but no fee or charge shall be imposed by Government for such permit or licence.
- 4.15.1 Upon the request of the Champagne and Aishihik First Nations, the Minister, after Consultation with the Board, may allow the Champagne and Aishihik First Nations to issue the permits or licences referred to in 4.15.
- 4.16 The Parks Canada Agency shall offer to the Champagne and Aishihik First Nations any Fish or Wildlife harvested within the CAFN Region for Park or Park Reserve management purposes, unless such Fish or Wildlife is required for scientific or Park or Park Reserve management purposes or as evidence in a court of law.
- 4.17 Subject to 4.18, Champagne and Aishihik People shall have the right to establish, expand and maintain cabins, camps, caches and trails in the CAFN Region that are necessary for, and which are to be used solely in relation to, exercising the Harvesting rights provided for in this schedule, provided that the location of such cabins, camps, caches and trails conforms with the Park Management Plan.
- 4.18 A Champagne and Aishihik Person proposing to establish or expand a cabin in the CAFN Region shall make a request to the Board.
- 4.18.1 The Board shall consider the request and determine:
- 4.18.1.1 whether the location of the proposed cabin conforms with the Park Management Plan; and
- 4.18.1.2 whether the cabin is necessary for the exercise of Harvesting rights provided for in this schedule.
- 4.18.2 Following consideration of the request, the Board shall make a recommendation to the Minister.
- 4.18.3 The provisions of 6.5 to 6.9.2 apply to a recommendation of the Board pursuant to 4.18.2.
- Champagne et de Aishihik dans la région des PNCA, lorsque ces activités ne sont pas incompatibles avec la réglementation de ces mêmes droits par le gouvernement, conformément à l'article 4.8 et aux autres dispositions de la présente annexe.
- 4.13 Les premières nations de Champagne et de Aishihik doivent établir et tenir un registre des données sur les récoltes faites dans la région des PNCA et y consigner la répartition des droits de récolte entre les Indiens de Champagne et de Aishihik, la nature des espèces récoltées et les autres données pertinentes prescrites par la Commission.
- 4.13.1 Le registre sur les récoltes doit être mis à la disposition du directeur du parc régulièrement et en temps utile, de la façon prescrite par la Commission.
- 4.14 À la demande d'un gardien du parc ou d'autres personnes légalement autorisées à le faire, les Indiens de Champagne et de Aishihik qui exercent leurs droits de récolte dans la région des PNCA doivent produire la preuve de leur inscription en vertu de la présente entente.
- 4.15 Le ministre, après consultation de la Commission, peut exiger des Indiens de Champagne et de Aishihik qu'ils obtiennent un permis ou une licence de récolte dans la région des PNCA. Toutefois, le gouvernement ne peut imposer de frais ou de droits à l'égard de tels permis ou licences.
- 4.15.1 À la demande des premières nations de Champagne et de Aishihik, le ministre, après consultation de la Commission, peut autoriser ces premières nations à délivrer les permis ou licences visés à l'article 4.15.
- 4.16 L'Agence Parcs Canada offre aux premières nations de Champagne et de Aishihik les poissons et animaux sauvages récoltés dans la région des PNCA, à des fins de gestion du parc ou de la réserve à vocation de parc à moins que les sujets ainsi récoltés ne soient nécessaires à des activités scientifiques, à la gestion de la région des PNCA ou de la réserve à vocation de parc, ou encore comme éléments de preuve devant un tribunal.
- 4.17 Sous réserve de l'article 4.18, les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit d'aménager, d'agrandir ou de prolonger et d'entretenir dans la région des PNCA des cabanes, camps, caches et pistes dont ils ont besoin à seule fin d'exercer les droits de récolte prévus dans la présente annexe, à la condition que l'emplacement de ces aménagements soit conforme au plan de gestion du parc.
- 4.18 Les Indiens de Champagne et de Aishihik qui se proposent d'aménager ou d'agrandir une cabane dans la région des PNCA en font la demande à la Commission.
- 4.18.1 La Commission examine la demande et détermine :
- 4.18.1.1 si l'emplacement de la cabane proposée est conforme au plan de gestion du parc;
- 4.18.1.2 si la cabane est nécessaire à l'exercice des droits de récolte prévus dans la présente annexe.
- 4.18.2 La Commission, après examen de la demande, soumet une recommandation au ministre.
- 4.18.3 Les dispositions des articles 6.5 à 6.9.2 s'appliquent à la recommandation de la Commission visée à l'article 4.18.2.

- 4.18.4 Subject to limitations prescribed pursuant to 4.8, the Board and the Minister shall approve the request referred to in 4.18, where the cabin conforms to the Park Management Plan and is necessary for the exercise of Harvesting rights provided for in this schedule.
- 4.19 Champagne and Aishihik People shall have the right, during all seasons of the year to harvest Trees in the CAFN Region for purposes incidental to the exercise of the Harvesting rights provided for in this schedule.
- 4.20 Each area depicted as a No Harvesting Zone on map “No Harvesting Zones, (NHZ)”, in Appendix B — Maps, which forms a separate volume to this Agreement, is hereby designated as a No Harvesting Zone. Modifications to a No Harvesting Zone may only be made by the Minister upon recommendation of the Board.
- 4.20.1 The Board shall review the boundaries and designation of each No Harvesting Zone three years after the Effective Date of this Agreement.
- 4.21 Upon a recommendation of the Board, the Minister may permit a pre-defined harvest in a No Harvesting Zone by an Elder or disabled Champagne and Aishihik Person.
- 4.22 Employees, contractors, and others employed in the CAFN Region who are Champagne and Aishihik People shall not exercise their Harvesting rights under 4.0 or 5.0 while on duty in the course of employment or while in the course of carrying on business in the CAFN Region.
- 4.23 The Parks Canada Agency and the Yukon shall share information on trapline use and Furbearer management, and on the harvest of other Wildlife, inside the CAFN Region and adjacent to the Park and Park Reserve in order to coordinate the management of Furbearer populations and other Wildlife.
- 4.24 Nothing in this schedule is intended to confer rights of ownership in any Fish or Wildlife.
- 4.25 Except as otherwise provided in Laws of General Application, no Person shall waste Edible Fish or Wildlife Products.
- 5.0 Trapping in the CAFN Region**
- 5.1 Champagne and Aishihik People shall have the exclusive right to Harvest Furbearers within the CAFN Region in accordance with this schedule for the purpose of selling the pelts.
- 5.2 The Board shall recommend to the Minister the area within the CAFN Region within which area trapping by Champagne and Aishihik People shall be permitted in accordance with this schedule.
- 5.3 The Minister shall make his or her decision on the Board’s recommendations under 5.2 in accordance with the provisions of 6.5 to 6.9.
- 5.4 The Champagne and Aishihik First Nations shall be responsible for allocating trapping opportunities in the area where trapping is permitted within the CAFN Region to Champagne and Aishihik People, and for the alignment, realignment and grouping of individual traplines within that area.
- 4.18.4 Sous réserve des limites prescrites conformément à l’article 4.8, la Commission et le ministre approuvent la demande visée à l’article 4.18 lorsque la cabane est conforme au plan de gestion du parc et nécessaire à l’exercice des droits de récolte prévus dans la présente annexe.
- 4.19 Les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit, en toute saison, de récolter des arbres dans la région des PNCA à des fins accessoires à l’exercice des droits de récolte prévus dans la présente annexe.
- 4.20 Sont désignées zones de récolte interdite les zones ainsi délimitées sur la carte des zones de récolte interdite (No Harvesting Zone — NHZ), à l’Appendice B — Cartes, qui constitue un volume distinct de la présente entente. Seul le ministre, sur la recommandation de la Commission, peut modifier une zone de récolte interdite.
- 4.20.1 Trois ans après la date d’entrée en vigueur de la présente entente, la Commission examine les limites et la désignation de chaque zone de récolte interdite.
- 4.21 Sur la recommandation de la Commission, le ministre peut autoriser un Indien de Champagne et de Aishihik invalide ou un ancien de ces premières nations à faire une récolte prédéfinie dans une zone de récolte interdite.
- 4.22 Les employés, entrepreneurs et autres personnes qui travaillent dans la région des PNCA et qui sont des Indiens de Champagne et de Aishihik ne peuvent exercer leurs droits de récolte prévus aux sections 4.0 ou 5.0 tandis qu’ils y sont de service ou qu’ils y exercent des fonctions.
- 4.23 L’Agence Parcs Canada et le Yukon échangent des renseignements sur l’utilisation des lignes de piégeage, la gestion des animaux à fourrure et la récolte des autres animaux sauvages — tant à l’intérieur de la région des PNCA que sur des terres qui lui sont adjacentes et de la réserve à vocation de parc — en vue de coordonner la gestion des populations d’animaux à fourrure et des autres animaux sauvages.
- 4.24 Aucune disposition de la présente annexe ne vise à conférer des droits de propriété visant des poissons ou des animaux sauvages.
- 4.25 Sauf disposition contraire prévue par des lois d’application générale, il est interdit de gaspiller des produits animaux comestibles.
- 5.0 Piégeage dans la région des PNCA**
- 5.1 Les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit exclusif de récolter des animaux à fourrure dans la région des PNCA, conformément à la présente annexe, en vue d’en vendre les peaux.
- 5.2 La Commission recommande au ministre le secteur de la région des PNCA où il sera permis aux Indiens de Champagne et de Aishihik de pratiquer le piégeage, conformément à la présente annexe.
- 5.3 Le ministre prend une décision, conformément aux dispositions des articles 6.5 à 6.9, au sujet des recommandations de la Commission visées à l’article 5.2.
- 5.4 Il incombe aux premières nations de Champagne et de Aishihik de répartir entre les Indiens de Champagne et de Aishihik le territoire du secteur de la région des PNCA où le piégeage est permis, ainsi que de déterminer ou de modifier le tracé des lignes de piégeage individuelles ou en-core de les regrouper.

- | | |
|---|---|
| <p>5.5 The Board may make recommendations to the Champagne and Aishihik First Nations on the allocation of trapping opportunities and on the alignment, realignment and grouping of individual traplines within the area where trapping is permitted within the CAFN Region.</p> <p>5.6 The Champagne and Aishihik First Nations shall maintain a register of allocation of trapping opportunities, and shall provide a copy of that register to the Park superintendent.</p> <p>5.7 The Board may make recommendations to the Minister on the management of Furbearers and on seasons, quotas and other matters related to trapping in the CAFN Region.</p> <p>5.8 Subject to this schedule, Champagne and Aishihik People shall comply with Laws of General Application when participating in commercial Harvesting in the CAFN Region.</p> <p>5.8.1 Champagne and Aishihik People shall have the right to use leg-hold drowning sets for Furbearer Harvesting unless the Minister, upon recommendation of the Board, determines that such sets are inhumane.</p> <p>6.0 The Kluane National Park Management Board</p> <p>6.1 The Kluane National Park Management Board shall be established no later than the Effective Date of this Agreement.</p> <p>6.2 The Board shall be comprised of six members appointed by the Minister, two of whom shall be nominees of the Champagne and Aishihik First Nations, two of whom shall be nominees of Kluane First Nation and two of whom shall be nominees of Government. In addition the Park superintendent or his or her designate shall be a non-voting member of the Board.</p> <p>6.2.1 Only Board members nominated by the Champagne and Aishihik First Nations and Canada may participate in the deliberations of the Board respecting the matters set out in 6.3.1 to 6.3.4 and 6.3.10.</p> <p>6.2.2 Members of the Board nominated by the Champagne and Aishihik First Nations shall not participate in the deliberations of the Board respecting the matters set out in 6.5.1 to 6.5.5 of Schedule C — Kluane National Park and Park Reserve of the Kluane First Nation Final Agreement.</p> <p>6.3 The Board may make recommendations to the Minister on all matters pertaining to the development and management of the Park and Park Reserve, including:</p> <p>6.3.1 routes, methods and modes of access for Harvesting within the CAFN Region;</p> <p>6.3.2 harvest limits and seasons for Harvesting in the CAFN Region;</p> <p>6.3.3 locations and methods of Harvesting within the CAFN Region;</p> <p>6.3.4 the management of Heritage Resources within the CAFN Region;</p> <p>6.3.5 revisions to the Park Management Plan;</p> | <p>5.5 La Commission peut soumettre des recommandations aux premières nations de Champagne et de Aishihik sur la répartition du territoire d'un secteur de la région des PNCA où le piégeage est autorisé ainsi que sur la détermination ou la modification du tracé des lignes de piégeage individuelles ou leur regroupement.</p> <p>5.6 Les premières nations de Champagne et de Aishihik tiennent un registre sur la répartition du territoire de piégeage et en remettent un double au directeur du parc.</p> <p>5.7 La Commission peut soumettre des recommandations au ministre sur la gestion des animaux à fourrure, sur les saisons et les contingents de piégeage ou sur d'autres questions touchant le piégeage dans la région des PNCA.</p> <p>5.8 Sous réserve de la présente annexe, les Indiens de Champagne et de Aishihik doivent se conformer aux lois d'application générale lorsqu'ils participent à une récolte commerciale dans la région des PNCA.</p> <p>5.8.1 Les Indiens de Champagne et de Aishihik ont le droit d'utiliser des pièges à ressort entraînant la noyade de l'animal afin de récolter des animaux à fourrure, sauf si le ministre, sur recommandation de la Commission, décide qu'il s'agit d'une méthode cruelle.</p> <p>6.0 Commission de gestion du parc national Kluane</p> <p>6.1 Est constituée, au plus tard à la date d'entrée en vigueur de la présente entente, la Commission de gestion du parc national Kluane.</p> <p>6.2 La Commission se compose de six membres nommés par le ministre, dont deux sont proposés par les premières nations de Champagne et de Aishihik, deux par la Première nation de Kluane et deux autres par le gouvernement. En outre, le directeur du parc ou la personne qu'il désigne y siège sans droit de vote.</p> <p>6.2.1 Seuls les membres de la Commission nommés par les premières nations de Champagne et d'Aishihik et le Canada peuvent participer aux travaux de la Commission concernant les questions décrites aux articles 6.3.1 à 6.3.4 et 6.3.10.</p> <p>6.2.2 Les membres de la Commission nommés par les premières nations de Champagne et d'Aishihik ne peuvent pas participer aux travaux de la Commission concernant les questions décrites aux articles 6.5.1 à 6.5.5 de l'annexe C — Parc national et réserve Kluane de l'Entente définitive de la Première nation de Kluane.</p> <p>6.3 La Commission peut soumettre des recommandations au ministre sur toute question touchant la mise en valeur ou la gestion du parc et de la réserve à vocation de parc, notamment au sujet :</p> <p>6.3.1 des voies, méthodes et modes d'accès des personnes autorisées à faire des récoltes dans la région des PNCA;</p> <p>6.3.2 des limites et des saisons de récolte dans la région des PNCA;</p> <p>6.3.3 des lieux et des méthodes de récolte de la région des PNCA;</p> <p>6.3.4 de la gestion des ressources patrimoniales dans la région des PNCA;</p> <p>6.3.5 des révisions du plan de gestion du parc;</p> |
|---|---|

- | | | | |
|--------|---|--------|---|
| 6.3.6 | matters related to the development or management of the Park Reserve and Park forwarded to the Board by the Minister; | 6.3.6 | des questions de mise en valeur ou de gestion de la réserve à vocation de parc et du parc adressées par le ministre à la Commission; |
| 6.3.7 | proposed Park Reserve and Park boundary adjustments; | 6.3.7 | des modifications proposées aux limites de la réserve à vocation de parc et du parc; |
| 6.3.8 | co-ordinating the management of Fish and Wildlife populations which cross the boundary of the Park and Park Reserve with the Fish and Wildlife Management Board, affected Renewable Resources Councils and other responsible agencies; | 6.3.8 | de la coordination, avec la Commission de gestion des ressources halieutiques et fauniques, les conseils des ressources renouvelables visés et les autres organismes responsables, de la gestion des populations de poissons et d'animaux sauvages qui franchissent les limites du parc et de la réserve à vocation de parc; |
| 6.3.9 | existing and proposed Legislation relating to the Park and Park Reserve; and | 6.3.9 | des mesures législatives existantes et proposées touchant le parc et la réserve à vocation de parc; |
| 6.3.10 | designating or modifying a No Harvesting Zone in the CAFN Region. | 6.3.10 | de la désignation ou de la modification d'une zone de récolte interdite dans la région des PNCA. |
| 6.4 | The provisions of 6.5 to 6.9.2 apply to recommendations made by the Board pursuant to 6.3.5 to 6.3.10. | 6.4 | Les dispositions des articles 6.5 à 6.9.2 s'appliquent aux recommandations soumises par la Commission conformément aux articles 6.3.5 à 6.3.10. |
| 6.4.1 | The provisions of 6.5 to 6.9.3 apply to recommendations made by the Board pursuant to 6.3.1 to 6.3.4. | 6.4.1 | Les dispositions des articles 6.5 à 6.9.3 s'appliquent aux recommandations soumises par la Commission conformément aux articles 6.3.1 à 6.3.4. |
| 6.5 | Unless the Minister directs otherwise, all recommendations of the Board shall be kept confidential until the process in 6.6 to 6.9 has been completed or the time for the process has expired. | 6.5 | Sauf directive contraire du ministre, toutes les recommandations de la Commission demeurent confidentielles jusqu'à ce que les mesures prévues aux articles 6.6 à 6.9 soient entièrement exécutées ou jusqu'à l'expiration du délai prévu pour leur exécution. |
| 6.6 | The Minister, within 60 days of the receipt of a recommendation of the Board, may accept, vary, set aside or replace the recommendation. Any proposed variation, replacement or setting aside shall be sent back to the Board by the Minister with written reasons. The Minister may consider information and matters of public interest not considered by the Board. | 6.6 | Le ministre peut, dans les 60 jours suivant la réception d'une recommandation de la Commission, entériner cette recommandation, la modifier, l'annuler ou la remplacer. Tout projet de modification, de remplacement ou d'annulation doit être transmis à la Commission par le ministre et être accompagné de ses motifs écrits. Le ministre peut prendre en considération des renseignements et des questions d'intérêt public qui n'ont pas été examinés par la Commission. |
| 6.6.1 | The Minister may extend the time provided in 6.6 by 30 days. | 6.6.1 | Le ministre peut prolonger de 30 jours le délai prévu à l'article 6.6. |
| 6.6.2 | Nothing in 6.6 shall be construed as limiting the application of 4.8. | 6.6.2 | Les dispositions de l'article 6.6 n'ont pas pour effet de limiter l'application de l'article 4.8. |
| 6.7 | The Board within 30 days of the receipt of a variation, replacement or setting aside by the Minister pursuant to 6.6, shall make a final recommendation and forward it to the Minister with written reasons. | 6.7 | Dans les 30 jours suivant la réception d'un projet de modification, de remplacement ou d'annulation visé à l'article 6.6, la Commission formule une recommandation définitive et la communique au ministre, accompagnée de ses motifs écrits. |
| 6.7.1 | The Minister may extend the time provided under 6.7. | 6.7.1 | Le ministre peut prolonger le délai prévu à l'article 6.7. |
| 6.8 | The Minister, within 45 days of receipt of a final recommendation, may accept or vary it, or set it aside and replace it. | 6.8 | Dans les 45 jours suivant la réception de la recommandation définitive, le ministre peut l'entériner ou la modifier, ou encore l'annuler et la remplacer. |
| 6.8.1 | The Minister shall provide the Board with notice of the Minister's final decision under 6.8. | 6.8.1 | Le ministre donne avis à la Commission de la décision définitive qu'il a prise conformément à l'article 6.8. |
| 6.9 | Government shall, as soon as practicable, implement: | 6.9 | Le gouvernement met en œuvre dans les meilleurs délais : |
| 6.9.1 | all recommendations of the Board that are accepted by the Minister under 6.6; | 6.9.1 | toutes les recommandations de la Commission qui ont été entérinées par le ministre aux termes de l'article 6.6; |
| 6.9.2 | all decisions of the Minister under 6.8; and | 6.9.2 | toutes les décisions prises par le ministre en vertu de l'article 6.8; |
| 6.9.3 | subject to 6.9.1 and 6.9.2, all recommendations of the Board pursuant to 6.3.1 to 6.3.4 after the expiry of the time provided in the process set out in 6.5 to 6.8. | 6.9.3 | sous réserve des articles 6.9.1 et 6.9.2, toutes les recommandations faites par la Commission conformément aux articles 6.3.1 à 6.3.4 après l'expiration du délai imparti pour l'exécution des mesures prévues aux articles 6.5 à 6.8. |

- | | |
|---|--|
| <p>6.10 Where the Board does not carry out one of its responsibilities, the Minister, after giving notice to the Board, may carry out that responsibility.</p> <p>6.11 The Board shall make reasonable provisions for public involvement in the development of its recommendations.</p> <p>7.0 CAFN Region Planning and Management</p> <p>7.1 Subject to the terms of this schedule, the CAFN Region shall be planned and managed according to the <i>Canada National Parks Act</i>, S.C. 2000, c. 32.</p> <p>7.2 Any management plan or policy for the CAFN Region shall:</p> <p>7.2.1 recognize the rights under this schedule of Champagne and Aishihik People to Harvest for Subsistence;</p> <p>7.2.2 provide for the protection of Fish and Wildlife habitat as a first priority;</p> <p>7.2.3 minimize interference to natural processes so that ecosystems and their associated plant and animal species will continue to evolve naturally;</p> <p>7.2.4 be applied in a manner that allows the continuation of natural Fish and Wildlife population levels;</p> <p>7.2.5 place particular emphasis on control, timing and location of visitor activities and Harvesting by Champagne and Aishihik People in order to ensure visitor safety and avoid conflicts; and</p> <p>7.2.6 recognize the long association of the Champagne and Aishihik First Nations with the area comprising the CAFN Region and the Champagne and Aishihik First Nations past and present use of it.</p> <p>7.3 Government shall ensure that information it issues regarding the CAFN Region shall recognize the long association of the Champagne and Aishihik First Nations with the area comprising the CAFN Region and the Champagne and Aishihik First Nations past and present use of it.</p> <p>7.4 Sport Fishing may be permitted according to <i>Canada National Parks Act</i>, S.C. 2000, c. 32, while recognizing that the right of Champagne and Aishihik People to Harvest Fish in the CAFN Region for Subsistence is a higher priority than Sport Fishing.</p> <p>7.5 Government shall make best efforts to coordinate the management of Fish and Wildlife in the CAFN Region with agencies responsible for the management of Fish and Wildlife outside the Park and Park Reserve.</p> <p>8.0 Heritage Resources</p> <p>8.1 The ownership of Moveable Heritage Resources and Documentary Heritage Resources found in the CAFN Region shall be determined in accordance with Chapter 13 — Heritage.</p> <p>8.2 In accordance with Government procedures on access to and duplication of records, and subject to access to information, protection of privacy and copyright Legislation</p> | <p>6.10 Le ministre peut, lorsque la Commission ne s'acquitte pas d'une responsabilité qui lui incombe, prendre en charge cette responsabilité après en avoir donné préavis à la Commission.</p> <p>6.11 La Commission prend des mesures raisonnables pour assurer la participation du public à l'élaboration de ses recommandations.</p> <p>7.0 Planification et gestion de la région des PNCA</p> <p>7.1 Sous réserve des dispositions de la présente annexe, la région des PNCA doit être planifiée et gérée conformément à la <i>Loi sur les parcs nationaux du Canada</i>, L.C. 2000, ch. 32.</p> <p>7.2 Tout plan ou toute politique de gestion de la région des PNCA doit :</p> <p>7.2.1 reconnaître les droits que les Indiens de Champagne et de Aishihik tiennent de la présente annexe de récolter à des fins de subsistance;</p> <p>7.2.2 accorder la priorité à la protection de l'habitat des poissons et des animaux sauvages;</p> <p>7.2.3 entraver le moins possible les processus naturels, afin que les écosystèmes, y compris leur flore et leur faune, poursuivent leur évolution naturelle;</p> <p>7.2.4 être appliqué de façon à permettre le maintien des niveaux des populations naturelles de poissons et d'animaux sauvages;</p> <p>7.2.5 attacher une importance particulière au contrôle, aux horaires et aux lieux des activités des visiteurs et des activités de récolte par les Indiens de Champagne et de Aishihik, en vue d'assurer la sécurité des visiteurs et d'éviter tout conflit;</p> <p>7.2.6 reconnaître la symbiose de longue date qui unit les premières nations de Champagne et de Aishihik au secteur géographique qui englobe la région des PNCA, ainsi que l'utilisation qu'elles en ont fait et qu'elles en font.</p> <p>7.3 Le gouvernement veille à ce que les renseignements qu'il diffuse relativement à la région des PNCA reconnaissent la symbiose de longue date qui unit les premières nations de Champagne et de Aishihik au secteur géographique qui englobe la région des PNCA, ainsi que l'utilisation qu'elles en ont fait et qu'elles en font.</p> <p>7.4 La pêche sportive peut être autorisée conformément à la <i>Loi sur les parcs nationaux du Canada</i>, L.C. 2000, ch. 32; il est toutefois entendu que le droit des Indiens de Champagne et de Aishihik de récolter du poisson dans la région des PNCA à des fins de subsistance a priorité sur la pêche sportive.</p> <p>7.5 Le gouvernement s'efforce de coordonner la gestion des ressources halieutiques et fauniques de la région des PNCA avec les organismes responsables de la gestion de ces ressources à l'extérieur du parc et de la réserve à vocation de parc.</p> <p>8.0 Ressources patrimoniales</p> <p>8.1 La propriété des ressources patrimoniales mobilières et des ressources patrimoniales documentaires découvertes dans la région des PNCA est déterminée conformément au Chapitre 13 — Patrimoine.</p> <p>8.2 Conformément à la procédure établie par le gouvernement en matière de consultation et de reproduction des documents, et sous réserve des mesures législatives en matière</p> |
|---|--|

and to any agreements respecting records or the information contained in them, Government shall provide the Champagne and Aishihik First Nations with a listing of all Heritage Sites directly related to the culture and heritage of the Champagne and Aishihik People, including information on their location and character, that are located within the CAFN Region and which have been documented at the Effective Date of this Agreement.

8.3 In accordance with Government procedures on access to and duplication of records, and subject to access to information, protection of privacy and copyright Legislation and to any agreements respecting records or the information contained in them, Government, within existing budgets, shall facilitate the preparation of an inventory of Moveable Heritage Resources and Heritage Sites within the CAFN Region which relate to the Champagne and Aishihik First Nations.

8.4 Government agrees that the Southern Tutchone language shall be included in any interpretive displays and signage that may be erected in the CAFN Region related to the history and culture of the Champagne and Aishihik First Nations.

8.5 When considering the naming or renaming of places or features located within the CAFN Region, the responsible agency shall Consult with the Champagne and Aishihik First Nations.

8.6 There shall be no access by Park visitors to Champagne and Aishihik First Nations Burial Sites in the CAFN Region without the express written consent of the Champagne and Aishihik First Nations.

9.0 Economic Opportunities

9.1 Canada, after Consultation with the Champagne and Aishihik First Nations, shall establish hiring procedures and policies with the objective that the ratio of Yukon Indian People employed in public service positions in the CAFN Region and the Park Reserve is at least equal to the ratio of the Yukon Indian People to the total population within the Champagne and Aishihik First Nations Traditional Territory.

9.2 Subject to any commercial horse riding operation existing in the CAFN Region at the time of the Effective Date of this Agreement, the Champagne and Aishihik First Nations shall have the exclusive opportunity to provide commercial horse riding operations that may be permitted within the CAFN Region.

9.2.1 The opportunity referred to in 9.2 shall include the opportunity to establish and use staging areas within the CAFN Region provided such uses conform to the Park Management Plan.

9.3 The Parks Canada Agency shall provide the Champagne and Aishihik First Nations with a right of first refusal to accept any contract offered by the Parks Canada Agency for the use of horses in the CAFN Region, which right of first refusal shall be offered in the following manner:

d'accès à l'information, de protection des renseignements personnels et de droits d'auteur ainsi que de toute entente relative aux documents ou aux renseignements qu'ils renferment, le gouvernement fournit aux premières nations de Champagne et de Aishihik une liste de tous les lieux historiques, à l'intérieur des limites de la région des PNCA, qui se rapportent directement à la culture et au patrimoine des Indiens de Champagne et de Aishihik et qui sont documentés à la date d'entrée en vigueur de la présente entente, y compris des renseignements sur leur emplacement et leur nature.

8.3 Conformément à la procédure établie par le gouvernement en matière de consultation et de reproduction des documents, et sous réserve des mesures législatives en matière d'accès à l'information, de protection des renseignements personnels et de droits d'auteur ainsi que de toute entente relative aux documents ou aux renseignements qu'ils renferment, le gouvernement, dans les limites des budgets existants, facilite la préparation d'un inventaire des ressources patrimoniales mobilières et des lieux historiques de la région des PNCA qui se rapportent aux premières nations de Champagne et de Aishihik.

8.4 Le gouvernement convient d'inclure la langue tutchone du sud sur tout support d'affichage et d'information interprétative se rapportant à l'histoire et à la culture des premières nations de Champagne et de Aishihik et pouvant être érigé dans la région des PNCA.

8.5 L'organisme responsable consulte les premières nations de Champagne et de Aishihik lorsqu'il est question de nommer ou de renommer des lieux ou des caractéristiques naturelles situés à l'intérieur de la région des PNCA.

8.6 Les visiteurs ne peuvent, sans le consentement écrit exprès des premières nations de Champagne et de Aishihik, accéder aux lieux de sépulture de ces premières nations qui sont situés dans la région des PNCA.

9.0 Possibilités économiques

9.1 Après consultation des premières nations de Champagne et de Aishihik, le Canada établit des processus et politiques en matière d'embauchage dont l'objectif est de veiller à ce que la proportion d'Indiens du Yukon à l'emploi de la fonction publique dans la région des PNCA et dans la réserve à vocation de parc soit au moins égale à leur proportion par rapport à la population totale du territoire traditionnel des premières nations de Champagne et de Aishihik.

9.2 Les premières nations de Champagne et de Aishihik ont la possibilité exclusive d'offrir les services commerciaux d'équitation éventuellement autorisés dans la région des PNCA, sous réserve de l'existence de tels services à la date d'entrée en vigueur de la présente entente.

9.2.1 La possibilité dont il est question à l'article 9.2 comprend l'établissement et l'utilisation de haltes dans la région des PNCA, pourvu que de telles pratiques soient conformes au plan de gestion du parc.

9.3 L'Agence Parcs Canada accorde un droit de premier refus aux premières nations de Champagne et de Aishihik à l'égard des marchés qu'elle propose et qui portent sur l'emploi de chevaux dans la région des PNCA, le tout selon les modalités suivantes :

- 9.3.1 the Parks Canada Agency shall provide notice to the Champagne and Aishihik First Nations specifying the terms and conditions of the contract;
- 9.3.2 where the Champagne and Aishihik First Nations does not tender acceptance, the Parks Canada Agency may offer the contract publicly on the same terms and conditions specified in the notice pursuant to 9.3.1; and
- 9.3.3 if the contract offered publicly is not accepted, the Parks Canada Agency may re-offer the contract on new terms and conditions in accordance with the procedure set out in 9.3.
- 9.4 The Parks Canada Agency shall provide the Champagne and Aishihik First Nations with a right of first refusal to accept any contract offered by the Parks Canada Agency for the construction of trails or construction or maintenance of roads in the CAFN Region, which right of first refusal shall be offered in the following manner:
- 9.4.1 the Parks Canada Agency shall provide notice to the Champagne and Aishihik First Nations specifying the terms and conditions of the contract;
- 9.4.2 where the Champagne and Aishihik First Nations does not tender acceptance within 30 days, the Parks Canada Agency may offer the contract publicly on the same terms and conditions specified in the notice pursuant to 9.4.1; and
- 9.4.3 if the contract offered publicly is not accepted, the Parks Canada Agency may re-offer the contract on new terms and conditions in accordance with the procedure set out in 9.4.
- 9.5 Public information programs which primarily relate to Yukon First Nation history or culture and which are part of the Park's interpretive program may include the sale by Champagne and Aishihik People of traditional handicrafts.
- 9.6 The Champagne and Aishihik First Nations shall have the right of first refusal to any new licences issued by the Parks Canada Agency for the commercial operation of private sector motor-assisted boat tours permitted in the CAFN Region under the Park Management Plan.
- 9.6.1 The motor-assisted boat tours referred to in 9.6 do not include commercial rafting operations which may be carried on in the CAFN Region.
- 9.7 The Champagne and Aishihik First Nations shall have the right of first refusal to any new licence or permit issued by the Parks Canada Agency for commercial operation of a regularly scheduled motor vehicle shuttle service to destinations within the CAFN Region permitted by the Park Management Plan.
- 9.7.1 In this section, motor vehicle means land-based motor-assisted vehicular transportation.
- 9.8 The Champagne and Aishihik First Nations shall have the right of first refusal to any new licence or permit issued by the Parks Canada Agency to develop and operate any retail outlets which may be permitted in Parks Canada Agency
- 9.3.1 l'Agence Parcs Canada donne avis aux premières nations de Champagne et de Aishihik des conditions d'un tel marché;
- 9.3.2 lorsque les premières nations de Champagne et de Aishihik n'acceptent pas le marché offert par l'Agence Parcs Canada, celle-ci peut procéder à une offre publique du marché, aux conditions précisées dans l'avis donné conformément à l'article 9.3.1;
- 9.3.3 si le marché faisant l'objet d'une offre publique n'est pas accepté, l'Agence Parcs Canada peut offrir à nouveau le marché à de nouvelles conditions, conformément au processus énoncé à l'article 9.3.
- 9.4 L'Agence Parcs Canada accorde un droit de premier refus aux premières nations de Champagne et de Aishihik à l'égard des marchés qu'elle propose en vue de l'aménagement de pistes ou de la construction et de l'entretien de chemins dans la région des PNCA, le tout selon les modalités suivantes :
- 9.4.1 l'Agence Parcs Canada avise les premières nations de Champagne et de Aishihik des conditions d'un tel marché;
- 9.4.2 lorsque les premières nations de Champagne et de Aishihik n'acceptent pas l'offre dans les 30 jours, l'Agence Parcs Canada peut procéder à une offre publique du marché, aux conditions précisées dans l'avis donné conformément à l'article 9.4.1;
- 9.4.3 si le marché faisant l'objet d'une offre publique n'est pas accepté, l'Agence Parcs Canada peut offrir à nouveau le marché à de nouvelles conditions, conformément au processus énoncé à l'article 9.4.
- 9.5 Les programmes d'information publique qui se rapportent principalement à l'histoire ou la culture de premières nations du Yukon et qui font partie du programme interprétatif du parc peuvent comporter la vente d'objets traditionnels d'artisanat par les Indiens de Champagne et de Aishihik.
- 9.6 Les premières nations de Champagne et de Aishihik disposent d'un droit de premier refus à l'égard des nouveaux permis délivrés par l'Agence Parcs Canada et autorisant le secteur privé à offrir des services commerciaux de visite du parc en bateau à moteur, lorsque de telles visites sont autorisées dans la région des PNCA par le plan de gestion du parc.
- 9.6.1 Les visites en bateau à moteur visées à l'article 9.6 excluent les activités commerciales de descente en eaux vives qui peuvent se tenir dans la région des PNCA.
- 9.7 Les premières nations de Champagne et de Aishihik disposent d'un droit de premier refus à l'égard des nouveaux permis ou licences délivrés par l'Agence Parcs Canada en vue de l'exploitation d'un service commercial régulier de navette par véhicule automobile entre des points situés à l'intérieur du parc et ce, lorsqu'un tel service est autorisé dans la région des PNCA par le plan de gestion du parc.
- 9.7.1 Dans le présent article, « véhicule automobile » s'entend d'un mode de transport terrestre au moyen d'un véhicule propulsé par un moteur.
- 9.8 Les premières nations de Champagne et de Aishihik disposent d'un droit de premier refus à l'égard des nouveaux permis ou licences délivrés par l'Agence Parcs Canada en vue de l'établissement ou de l'exploitation de points de

facilities located in the Champagne and Aishihik First Nations Traditional Territory.

9.9 If the Parks Canada Agency establishes a quota for commercial river rafting opportunities which originate and finish on the Alsek River, the Champagne and Aishihik First Nations shall have a right of first refusal to acquire new licences or permits as follows:

9.9.1 in the first year that the Parks Canada Agency establishes a quota, the Parks Canada Agency shall offer to the Champagne and Aishihik First Nations:

9.9.1.1 the number of licences or permits equal to 25 percent of the quota issued by the Parks Canada Agency, less the number of licences or permits which are required to allow existing operations which are held by a Champagne and Aishihik Firm to operate at their then existing level, or

9.9.1.2 the number of licences or permits which remains after the then existing operators which have commercial river rafting opportunities which start and finish on the Alsek River have received the permits or licences which are required to allow the existing operators to operate at their then existing level, whichever is less; and

9.9.2 in the second year, and each year thereafter, the Parks Canada Agency shall offer to the Champagne and Aishihik First Nations any new licences or permits issued by the Parks Canada Agency from time to time until the Champagne and Aishihik First Nations and Champagne and Aishihik Firms together have been allocated 25 percent of the quota in effect from time to time.

10.0 Conditions

10.1 The Parks Canada Agency shall Consult with the Board in deciding whether there should be a limit, or a change to an existing limit, on the number of licences or permits for commercial wilderness rafting opportunities in the CAFN Region, and on any terms and conditions or changes to the terms and conditions that should apply to those licences or permits.

10.2 The Champagne and Aishihik First Nations may enter into joint ventures or other arrangements with other Persons to use a licence or permit allocated to the Champagne and Aishihik First Nations pursuant to 9.0.

10.3 Subject to 10.3.2, the Champagne and Aishihik First Nations shall apply to the Parks Canada Agency within one year of the offer of a licence or permit under 9.0, failing which the right of first refusal for that licence or permit shall lapse.

vente dont l'aménagement peut être autorisé dans les installations de l'Agence Parcs Canada qui sont situées sur le territoire traditionnel des premières nations de Champagne et de Aishihik.

9.9 Si l'Agence Parcs Canada décide de continger les activités de services commerciaux de descente en eaux vives entre des points de départ et d'arrivée situés sur le fleuve Alsek, les premières nations de Champagne et de Aishihik disposent d'un droit de premier refus quant à l'obtention de nouveaux permis ou licences, le tout selon les modalités suivantes :

9.9.1 la première année où l'Agence Parcs Canada établit un contingent, elle offre aux premières nations de Champagne et de Aishihik le nombre le moins élevé de licences ou permis mentionné ci-après :

9.9.1.1 le nombre de licences ou permis représentant 25 p. 100 du contingent qu'elle établit, moins le nombre de permis et licences nécessaires pour permettre aux services de descente en eaux vives déjà exploités par une entreprise de Champagne et de Aishihik d'exercer leurs activités au même rythme qu'avant que le contingent ne soit établi;

9.9.1.2 le nombre de licences ou permis qui restent après que les exploitants existants de services commerciaux de descente en eaux vives entre des points de départ et d'arrivée sur le fleuve Alsek ont reçu les permis et licences nécessaires pour leur permettre d'exercer leurs activités au même rythme qu'avant que le contingent ne soit établi;

9.9.2 la deuxième année, puis chaque année subséquente, l'Agence Parcs Canada offre aux premières nations de Champagne et de Aishihik tout nouveau permis et toute nouvelle licence qu'elle délivre le cas échéant, jusqu'à ce qu'ensemble ces premières nations et les entreprises de Champagne et de Aishihik détiennent 25 p. 100 du contingent établi.

10.0 Conditions

10.1 L'Agence Parcs Canada consulte la Commission lorsqu'elle détermine s'il convient de continger le nombre de permis et licences de services commerciaux de descente en eaux vives offerts dans la région des PNCA, de modifier un contingent existant ou encore de modifier de quelque façon les conditions qui devraient s'appliquer aux licences et permis.

10.2 Les premières nations de Champagne et de Aishihik peuvent conclure avec d'autres personnes des ententes de coentreprise ou d'autres arrangements en vue d'utiliser un permis ou une licence dont sont devenues titulaires ces premières nations en application de la section 9.0.

10.3 Sous réserve de l'article 10.3.2, les premières nations de Champagne et de Aishihik doivent déposer une demande de permis ou de licence auprès de l'Agence Parcs Canada dans l'année suivant l'offre d'un tel permis ou d'une telle licence, conformément à la section 9.0, à défaut de quoi leur droit de premier refus à l'égard de ce permis ou de cette licence devient caduc.

- | | |
|--|--|
| <p>10.3.1 A licence or permit in respect of which a right of first refusal has lapsed under 10.3 shall not be considered a licence or permit offered to the Champagne and Aishihik First Nations under 9.0.</p> <p>10.3.2 The provisions of 10.3 do not apply to 9.2.</p> <p>10.4 The Parks Canada Agency shall issue to the Champagne and Aishihik First Nations a licence or permit offered to it under 9.0 upon application of the Champagne and Aishihik First Nations provided that the Champagne and Aishihik First Nations satisfies the requirements in effect from time to time applicable to other applicants for the issuance of such a licence or permit.</p> <p>10.5 A renewal or assignment of a licence or permit shall not be considered a new licence or permit for the purpose of calculating the number of licences or permits required to be offered under 9.0.</p> <p>10.6 Nothing in 9.0 shall be construed to obligate the Parks Canada Agency to replace any licence or permit obtained by the Champagne and Aishihik First Nations under the provisions of 9.0 which the Champagne and Aishihik First Nations has sold or assigned.</p> <p>10.7 Nothing in 9.0 shall be construed to prevent the Champagne and Aishihik First Nations or a Champagne and Aishihik Person from acquiring additional licences or permits through the normal regulatory process in the CAFN Region.</p> <p>10.8 Any Party to this Agreement may refer any dispute respecting the application of 9.0 to the dispute resolution process under 26.4.0.</p> <p>10.9 Where mediation under 26.4.0 does not result in agreement, the Minister may decide the issue.</p> <p>10.10 The right of first refusal pursuant to 9.9 shall expire on January 1, 2016, unless the parties to this Agreement agree to extend the period of the application of that provision.</p> | <p>10.3.1 Si le droit de premier refus à l'égard d'un permis ou d'une licence devient caduc en application de l'article 10.3, le permis ou la licence n'est pas réputé avoir été offert aux premières nations de Champagne et de Aishihik conformément à la section 9.0.</p> <p>10.3.2 Les dispositions de l'article 10.3 ne s'appliquent pas à l'article 9.2.</p> <p>10.4 L'Agence Parcs Canada délivre aux premières nations de Champagne et de Aishihik, à leur demande, un permis ou une licence qui leur aura été offert conformément à la section 9.0, à la condition qu'elles satisfassent aux exigences de délivrance de permis et de licences qui s'appliquent alors aux autres demandeurs.</p> <p>10.5 Le renouvellement ou la cession d'un permis ou d'une licence, pour le calcul du nombre de permis ou licences qui doivent être offerts conformément à la section 9.0, ne porte pas création d'une nouvelle licence ou d'un nouveau permis.</p> <p>10.6 La section 9.0 n'a pas pour effet d'obliger l'Agence Parcs Canada à remplacer les permis ou licences que les premières nations de Champagne et de Aishihik ont obtenus en vertu des dispositions de la section 9.0 et qu'elles ont vendus ou cédés.</p> <p>10.7 La section 9.0 n'a pas pour effet d'interdire aux premières nations de Champagne et de Aishihik ou aux Indiens de Champagne et de Aishihik d'acquiescer, en conformité avec le processus réglementaire couramment en vigueur dans la région des PNCA, des licences ou permis supplémentaires.</p> <p>10.8 Toute partie à la présente entente peut soumettre un différend touchant l'application de la section 9.0 au mécanisme de règlement des différends visé à la section 26.4.0.</p> <p>10.9 Si la médiation prévue à la section 26.4.0 ne permet pas d'en arriver à une entente, le ministre peut trancher le différend.</p> <p>10.10 Le droit de premier refus prévu par les dispositions de l'article 9.9 cesse de s'appliquer le 1^{er} janvier 2016, à moins que les parties à la présente entente ne conviennent de prolonger la période d'application de ces dispositions.</p> |
|--|--|

Schedule II

Add to the Champagne and Aishihik First Nations Final Agreement a new 8.0 in Schedule B Resolution of Overlapping Claims to chapter 2:

8.0 Alternative Proposals

- 8.1 Nothing in this schedule shall limit the ability of the parties to this Agreement and Kluane First Nation from agreeing to arrangements other than as set forth in 2.0 for resolving any overlapping claim, right, title and interest in a KFN-CAFN Overlapping Area.

Annexe II

Ajouter à l'Entente définitive des Premières nations de Champagne et d'Aishihik un point 8.0 à l'annexe B Règlement des revendications en cas de chevauchement des territoires traditionnels du chapitre 2.

8.0 Propositions de rechange

- 8.1 Rien dans la présente annexe ne doit limiter la capacité des parties à cette entente et la Première nation de Kluane d'accepter des ententes autres que celles établies à l'article 2.0 pour résoudre les revendications concernant un chevauchement, un droit, un titre et un intérêt dans une zone de chevauchement de PNK-PNCA.

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Canada Deposit Insurance Corporation		Société d'assurance-dépôts du Canada	
By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-Law	652	Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie.....	652
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations	655	Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire.....	655
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems)	674	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité).....	674

By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-Law

Statutory authority

Canada Deposit Insurance Corporation Act

Sponsoring agency

Canada Deposit Insurance Corporation

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the By-law.)

Description

The Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation (“CDIC”) made the *Joint and Trust Account Disclosure By-Law* (the “By-law”) on June 6, 1995, pursuant to paragraph 11(2)(g) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (the “CDIC Act”) and subsection 3(3.1) of the Schedule to the CDIC Act. Paragraph 11(2)(g) provides that the CDIC Board of Directors may make by-laws prescribing anything that by virtue of any provision of the CDIC Act is to be prescribed by the by-laws and subsection 3(3.1) of the Schedule to the CDIC Act provides that the Board may make by-laws prescribing the time by which and the form and manner in which a joint interest, a trusteeship or the interest of a beneficiary in a deposit is to be disclosed on the records of a member institution for the purposes of subsections (1) to (3) of section 3 of the Schedule to the CDIC Act. The CDIC Board of Directors subsequently made a technical amendment to the French version only of section 3 of the By-law on April 5, 2000.

The amending By-law addresses a technical anomaly in the application of the disclosure regime related to multiple beneficiary trust accounts and the disclosure required by the trustee to obtain coverage up to \$100,000 per beneficiary. The trustee must disclose the respective interest in the deposit of each beneficiary as at, and within 30 days after, April 30 in each year. Strict compliance with the Act and the By-law, including its disclosure deadlines, is required to qualify for separate insurance coverage. If the trustee has failed to update the member institution’s records on time or with the necessary information, then there is no separate coverage and filing of the necessary information in a subsequent year will not correct previous lack of filing.

The amending By-law does not alter the requirement to make the disclosure. Rather, the new subsection 6(2) to the By-law provides a remedy for situations where disclosure is not made in a year. Provided that the trustee discloses the respective interests of each beneficiary as at April 30 by May 30 immediately prior to the determination date, the disclosure requirements will have been met.

Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d’assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie

Fondement législatif

Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada

Organisme responsable

Société d’assurance-dépôts du Canada

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement administratif.)

Description

Le conseil d’administration de la Société d’assurance-dépôts du Canada (« SADC ») a pris le *Règlement administratif de la Société d’assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie* (le « Règlement ») le 6 juin 1995, conformément à l’alinéa 11(2)g de la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* (« Loi sur la SADC ») et au paragraphe 3(3.1) de l’annexe de la Loi sur la SADC. L’alinéa 11(2)g dispose que le conseil d’administration de la SADC peut, par règlement administratif, prendre toute mesure de l’ordre des règlements administratifs prévue par la Loi sur la SADC et le paragraphe 3(3.1) de l’annexe de la Loi sur la SADC prévoit que le conseil d’administration peut, pour l’application des paragraphes 3(1) à 3(3) de l’annexe de la Loi sur la SADC, prendre des règlements administratifs prévoyant le moment où doivent être indiqués dans les registres de l’institution l’existence d’une fiducie ou d’un droit de copropriété ou le droit d’un bénéficiaire, de même que les modalités relatives à cette indication. Le 5 avril 2000, le conseil d’administration a apporté une modification de forme à la version française de l’article 3 du Règlement.

Le règlement modificatif vient corriger un problème de forme qui touche au fait que, lorsqu’ils existent plusieurs bénéficiaires, le fiduciaire doit divulguer les renseignements nécessaires pour que le dépôt en fiducie soit assuré séparément jusqu’à concurrence de 100 000 dollars par bénéficiaire. Le fiduciaire doit divulguer le droit respectif de chaque bénéficiaire sur le dépôt au 30 avril de l’année dans les 30 jours suivant cette date, chaque année. Les dépôts en fiducie sont assurés séparément à la condition que les exigences en matière de divulgation prévues par la Loi sur la SADC et par le Règlement soient remplies, et ce, dans les délais prescrits. Si le fiduciaire omet de divulguer ou ne met pas à jour ces renseignements dans les registres de l’institution membre dans les délais prescrits, l’assurance-dépôts ne s’applique pas séparément; le fait de fournir ou de mettre à jour ces renseignements une autre année ne corrige pas l’omission.

Le règlement modificatif ne change pas l’obligation de divulgation. Le nouveau paragraphe 6(2) qu’il contient vient plutôt corriger les situations où l’information requise n’est pas communiquée une année. En vertu de ce nouveau paragraphe, si le fiduciaire divulgue le droit respectif de chaque bénéficiaire au 30 avril, au plus tard le 30 mai précédant immédiatement la date-règle, les exigences de divulgation seront alors remplies.

Alternatives

There are no available alternatives. The amendments must be done by way of by-law.

Benefits and costs

The implementation of the amending By-law will provide a mechanism for trustee depositors to remedy previous errors. No costs should be attributed directly to these changes.

Consultation

As the amendment is technical and closes a gap in the application of the by-law, only consultation by way of pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, is necessary.

Compliance and enforcement

There are no compliance or enforcement issues.

Contact

Sandra Chisholm
Director, Insurance
Canada Deposit Insurance Corporation
50 O'Connor Street, 17th Floor
P.O. Box 2340, Station D
Ottawa, Ontario
K1P 5W5
Telephone: 613-943-1976
Fax: 613-992-8219
Email: schisholm@cdic.ca

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autres solutions. Les modifications doivent être faites par voie de règlement administratif.

Avantages et coûts

Le règlement modificatif donnera au déposant agissant en qualité de fiduciaire le moyen de remédier à des erreurs antérieures. Cette modification ne devrait donner lieu à aucuns frais supplémentaires.

Consultation

Étant donné qu'il s'agit d'une modification de forme visant à combler une lacune dans l'application du Règlement, les consultations se résumeront à la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Respect et exécution

Aucun mécanisme visant à assurer le respect du règlement n'est requis.

Personne-ressource

Sandra Chisholm
Directrice de l'Assurance
Société d'assurance-dépôts du Canada
50, rue O'Connor, 17^e étage
Case postale 2340, Succursale D
Ottawa (Ontario)
K1P 5W5
Téléphone : 613-943-1976
Télécopieur : 613-992-8219
Courriel : schisholm@sadc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Board of Directors of the Canada Deposit Insurance Corporation, pursuant to paragraph 11(2)(g)^a of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*^b and subsection 3(3.1)^c of the schedule to that Act, proposes to make the annexed *By-law Amending the Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-Law*.

Interested persons may make representations concerning the proposed By-law within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Sandra Chisholm, Director, Insurance, Canada Deposit Insurance Corporation, 50 O'Connor Street, 17th Floor, Ottawa, Ontario K1P 5W5 (e-mail: schisholm@cdic.ca).

Ottawa, March 5, 2009

GUY L. SAINT-PIERRE
President and Chief Executive Officer
Canada Deposit Insurance Corporation

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le conseil d'administration de la Société d'assurance-dépôts du Canada, en vertu de l'alinéa 11(2)g^a de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*^b et du paragraphe 3(3.1)^c de l'annexe de cette loi, se propose de prendre le *Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Sandra Chisholm, directrice, Assurance, Société d'assurance-dépôts du Canada, 50, rue O'Connor, 17^e étage, Ottawa (Ontario) K1P 5W5 (courriel : schisholm@sadc.ca).

Ottawa, le 5 mars 2009

Le président et chef de la direction de la
Société d'assurance-dépôts du Canada
GUY L. SAINT-PIERRE

^a R.S., c. 18 (3rd Supp.), s. 51

^b R.S., c. C-3

^c R.S., c. 18 (3rd Supp.), s. 73(2)

^a L.R., ch. 18 (3^e suppl.), art. 51

^b L.R., ch. C-3

^c L.R., ch. 18 (3^e suppl.), par. 73(2)

**BY-LAW AMENDING THE CANADA DEPOSIT
INSURANCE CORPORATION JOINT AND
TRUST ACCOUNT DISCLOSURE
BY-LAW**

AMENDMENT

1. Section 6 of the *Canada Deposit Insurance Corporation Joint and Trust Account Disclosure By-Law*¹ is renumbered as subsection 6(1) and is amended by adding the following:

(2) A depositor may remedy a failure to disclose the information referred to in paragraph 6(1)(b) in respect of a particular year within the time required by that paragraph by disclosing, within 30 days after April 30 of any year following that year but before the determination date, the required information as of April 30 of the year in which it is disclosed.

COMING INTO FORCE

2. This By-law comes into force on the day on which it is registered.

[11-1-0]

**RÈGLEMENT ADMINISTRATIF MODIFIANT LE
RÈGLEMENT ADMINISTRATIF DE LA SOCIÉTÉ
D'ASSURANCE-DÉPÔTS DU CANADA CONCERNANT
LES RENSEIGNEMENTS SUR LES COMPTES EN
COPROPRIÉTÉ ET EN FIDUCIE**

MODIFICATION

1. L'article 6 du *Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie*¹ devient le paragraphe 6(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) S'il a omis de divulguer les renseignements visés à l'alinéa 6(1)b) à l'égard d'une année dans le délai prévu à cet alinéa, le déposant peut remédier à l'omission en divulguant, au plus tard le 30^e jour suivant le 30 avril de toute année suivant cette année, mais avant la date-repère, ces renseignements au 30 avril de l'année de divulgation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[11-1-0]

¹ SOR/95-279

¹ DORS/95-279

Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations

Statutory authority

Motor Vehicle Transport Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: The City of Ottawa, by motion of Council, has petitioned the federal government to amend these Regulations to remove the exemption for public transit services, as it applies to their particular transit system operations. The City wants to ensure that the work-rest rules are applicable to their municipal bus operations in order to ensure public safety. The Department has conducted a preliminary assessment and concluded that there is merit to considering the removal of the exemption as it applies to all extra-provincial transit undertakings.

Description: This proposed amendment modifies section 2, *Application*; to remove the exemption in paragraph 2(1)(d) thereby bringing Ottawa and the other two federally regulated transit systems under the full scope and application of these Regulations. This amendment will make it a legal requirement for the transit authorities under federal jurisdiction and their bus drivers to operate in compliance with these Regulations.

Cost-benefit statement: Transit bus operators are expected to be more rested and alert resulting in fewer critical safety incidents and collisions and improved safety for drivers, transit riders and other road users. It is estimated that the cost for the provinces of Ontario and Quebec to audit compliance with the Regulations would not exceed \$5,000 per periodic audit. After conforming to the rules, the Ottawa transit authority (OC Transpo) would save more than \$3.4 million in operating costs annually and an additional \$12 million in avoided capital costs for additional transit buses. It is not known what the cost and benefits would be for the other two affected transit authorities.

Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire

Fondement législatif

Loi sur les transports routiers

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : La Ville d'Ottawa, par motion en conseil, a soumis une demande au gouvernement fédéral lui demandant de modifier le règlement précité pour retirer l'exemption relative aux services de transport en commun, dans la mesure où celle-ci s'applique à ses activités particulières de transport en commun. La Ville veut s'assurer que les règles visant les heures de service et les heures de repos s'appliquent à ses opérations d'autobus municipaux afin d'assurer la sécurité du public. Le Ministère a réalisé une évaluation préliminaire et a conclu qu'il convient d'envisager le retrait de l'exemption, laquelle s'applique à toutes les entreprises de transport extraprovinciales.

Description : La modification proposée modifierait l'article 2, *Champ d'application*, en retirant l'exemption à l'alinéa 2(1)d), ce qui ferait en sorte que le système de transport en commun d'Ottawa ainsi que les deux autres systèmes de transport en commun réglementés par le gouvernement fédéral seraient visés par l'ensemble de la portée et du champ d'application du Règlement. En vertu de cette modification, les commissions de transport en commun qui sont de compétence fédérale et leurs conducteurs d'autobus auront l'obligation légale de respecter ce règlement dans le cadre de leurs activités.

Énoncé des coûts et avantages : Il est prévu que les conducteurs d'autobus du système de transport en commun seront plus reposés et plus vigilants, ce qui permettra de réduire le nombre d'incidents de sécurité graves et le nombre de collisions et d'accroître la sécurité des conducteurs, des utilisateurs du transport en commun et des autres usagers de la route. Le coût estimé que devront assumer les provinces de l'Ontario et du Québec pour vérifier la conformité au Règlement ne dépasserait pas 5 000 \$ par vérification périodique. En se conformant aux règles, la commission de transport d'Ottawa (OC Transpo) économiserait plus de 3,4 millions de dollars en coûts d'exploitation chaque année et une somme additionnelle de 12 millions de dollars en évitant des coûts d'immobilisation reliés à l'acquisition de nouveaux autobus pour le transport en commun. Le coût et les avantages pour les deux autres commissions de transport urbain touchées ne sont pas connus.

Business and consumer impacts: The transit authorities will be required to maintain records that demonstrate compliance with the driving, working and rest requirements. Ordinarily, this information can be obtained through traditional scheduling and pay records, which they already maintain.

Domestic and international trade and cooperation: There are no domestic or international trade issues associated with this proposal.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Les commissions de transport seront tenues de conserver des registres attestant que les exigences relatives aux heures de conduite, aux heures de service et aux heures de repos sont respectées. Normalement, les commissions de transport devraient pouvoir extraire ces données des registres traditionnels sur les horaires de travail et la rémunération, qu'elles conservent déjà.

Commerce et coopération à l'échelle nationale et internationale : Aucun enjeu de commerce international ou de commerce intérieur n'est associé à la proposition.

Issue

The City of Ottawa, by motion of Council on January 25, 2009, has petitioned the federal government to amend the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* to remove the exemption for public transit services, as it applies to their particular transit system operations. The City has advised that their transit operators are currently engaging in work-rest scheduling practices that would result in hundreds of serious violations if their transit authority had been subject to the federal regulations. The City indicated that they have serious concerns with respect to public safety because their transit bus drivers are working excessive hours and resting less than what is necessary to ensure the safety of passengers and reduce the risk of bus collisions caused by fatigue. The City of Ottawa notes that the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* were put in place to address safety concerns arising from driver fatigue and wants to ensure that municipal bus operators are subject to the same work-rest rules as other commercial vehicle drivers.

The safety concerns raised by the City are equally alarming to the federal government, who had been led to believe that transit systems were operating substantially in compliance with the proposed hours of service work-rest rules that were adopted by all governments in 1988. The Government has conducted a preliminary investigation into the issues associated with the work-rest scheduling of public transit service and has concluded that the current exemption for public transit service, as it applies to extra-provincial transit bus undertakings, is no longer in the public interest because it permits the occurrence of unacceptable risk to driver and public safety due to transit bus operator fatigue.

Objectives for government action

The purpose of this action is to ensure that extra-provincial undertakings that provide transit service are doing so in conformance with work-rest rules that promote the safety of drivers, transit riders and other road users. The Government believes this action will reduce risk of collisions as it relates to transit operator fatigue and will serve to meet the expectations of transit riders that they will arrive safely at their destination.

Question

Par voie de motion en conseil le 25 janvier 2009, la Ville d'Ottawa a demandé au gouvernement fédéral de modifier le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* afin d'en retirer l'exemption s'appliquant aux services de transport en commun, qui s'applique à ses activités particulières de transport en commun. La Ville a indiqué que les exploitants de son système de transport en commun appliquent actuellement des pratiques d'établissement des horaires de repos et de travail qui donneraient lieu à des centaines d'infractions graves si sa commission de transport était assujettie à la réglementation fédérale. La Ville a indiqué être très préoccupée par la sécurité publique, à cause du fait que les conducteurs d'autobus du réseau de transport en commun d'Ottawa travaillent pendant un nombre excessif d'heures et se reposent moins que ce qui est requis pour assurer la sécurité des passagers et réduire les risques de collisions causées par la fatigue. La Ville d'Ottawa signale que le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* a été établi pour traiter des préoccupations de sécurité résultant de la fatigue des conducteurs et elle veut s'assurer que les exploitants d'autobus faisant partie du réseau de transport en commun soient soumis aux mêmes règles sur les heures de service et de repos que les autres conducteurs de véhicule utilitaire.

Les préoccupations soulevées par la Ville quant à la sécurité sont également alarmantes pour le gouvernement fédéral, qui a été amené à croire que les systèmes de transport en commun étaient, dans une large mesure, exploités conformément aux règles sur les heures de service et de repos proposées et adoptées par tous les gouvernements en 1988. Le gouvernement a mené une enquête préliminaire relativement aux questions associées à l'établissement des horaires de repos et de travail pour les services de transport en commun et a conclu que l'exemption actuelle s'appliquant aux services de transport commun, dans la mesure où elle s'applique aux entreprises extraprovinciales de transport par autobus faisant partie d'un système de transport en commun, n'est plus dans l'intérêt public, car elle occasionne un risque inacceptable pour la sécurité des conducteurs et du public en raison de l'état de fatigue des conducteurs d'autobus du système de transport en commun.

Objectifs de l'action gouvernementale

Les mesures envisagées par le gouvernement ont pour but d'assurer que les services de transport en commun offerts par des entreprises extraprovinciales soient conformes aux règles sur les heures de service et de repos, de manière à favoriser la sécurité des conducteurs, des usagers du transport en commun et des autres usagers de la route. Le gouvernement croit que ces mesures réduiront le risque de collisions associées à la fatigue des conducteurs de véhicules du réseau de transport en commun et serviront à répondre aux besoins des usagers du transport en commun qui souhaitent se rendre à destination en toute sécurité.

Description

The Government is proposing to amend these Regulations to ensure that public transit services under federal jurisdiction are required to modify their work scheduling procedures, where necessary, in order to ensure full compliance with the Regulations.

Shared jurisdiction with provincial and territorial governments

The safety oversight of commercial vehicle operations in Canada is a responsibility shared by the federal, provincial and territorial governments. The federal government has jurisdiction over extra-provincial undertakings, which are motor carriers that operate beyond either provincial or territorial boundaries or our international border, whereas the provinces and territories have jurisdiction over intra-provincial undertakings, which are motor carriers that operate entirely within their respective boundaries. The provincial and territorial governments are responsible for enforcement as it applies to all motor carriers, including extra-provincial undertakings under federal jurisdiction.

The Ottawa transit service is under federal jurisdiction because it operates routes that travel outside of Ontario and into Quebec. Ottawa's transit service is one of only three municipal transit systems that operate under federal jurisdiction, with the other two being situated in the Outaouais region of Quebec, which has routes into Ontario, and in Windsor, Ontario, which has routes into the United States. The vast majority of public transit systems operate purely under provincial/territorial jurisdiction.

Regulatory framework for hours of service regulations

The safety rules that govern commercial motor vehicle operations are jointly developed under the auspices of the Canadian Council of Motor Transport Administrators, which is a non-profit organization composed of members from the federal, provincial and territorial governments as well as regulated stakeholders and other road safety organizations. The Council is responsible for the development and maintenance of the National Safety Code for Motor Carriers, which is a series of 15 standards that govern all aspects of commercial vehicle, driver and motor carrier safety. The standards are intended to serve as a template for the writing of federal, provincial and territorial regulations and to promote the harmonization and consistent application of the rules that govern the entire motor carrier industry, irrespective of whether the motor carrier falls under federal or provincial/territorial jurisdiction. The work-rest rules for commercial drivers are contained in the National Safety Code Hours of Service Standard No. 9.

Exemptions as they relate to public transit service

The National Safety Code Hours of Service Standard No. 9 was initially established in 1988, and at that time the Canadian Urban Transit Association (the "Association") successfully lobbied the governments for an exemption to the hours of service Regulations on behalf of its transit authority members. The Association was of the opinion that the National Safety Code was clearly intended to regulate long haul trucking and bussing and that urban transit should therefore be exempt from all aspects of the Code, including hours of service. The Association stated that their members

Description

Le gouvernement propose de modifier ce règlement pour s'assurer que les services de transport en commun de compétence fédérale soient tenus de modifier leurs procédures d'établissement des horaires de travail, au besoin, afin d'assurer la conformité intégrale au Règlement.

Jurisdiction partagée avec les gouvernements provinciaux et territoriaux

La supervision de la sécurité des véhicules utilitaires exploités au Canada est une responsabilité partagée par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le gouvernement fédéral a compétence sur les entreprises extraprovinciales, qui sont des transporteurs routiers exerçant leurs activités au-delà des frontières provinciales ou territoriales ou au-delà de nos frontières internationales, alors que les provinces et les territoires ont compétence sur les entreprises intraprovinciales, c'est-à-dire sur les transporteurs routiers qui mènent leurs activités entièrement à l'intérieur de leurs frontières respectives. Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont chargés de l'application de la réglementation visant tous les transporteurs routiers, y compris les entreprises extraprovinciales relevant de la compétence fédérale.

Le service de transport en commun d'Ottawa est de compétence fédérale parce qu'il est exploité sur des circuits menant à l'extérieur de l'Ontario à destination du Québec. Le service de transport en commun d'Ottawa est l'un des trois seuls systèmes de transport en commun municipaux relevant de la compétence fédérale. L'un des deux autres systèmes de transport en commun se trouve dans la région de l'Outaouais au Québec et comporte des circuits qui mènent en Ontario, l'autre se trouve à Windsor en Ontario et dispose de circuits qui mènent aux États-Unis. La plupart des systèmes de transport en commun relèvent exclusivement de la compétence d'une province ou d'un territoire.

Régime de réglementation sur les heures de service

Les règles de sécurité qui régissent l'exploitation des services de véhicules automobiles utilitaires sont établies conjointement sous les auspices du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, un organisme sans but lucratif formé de membres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux ainsi que des intervenants visés par la réglementation et d'autres organismes de sécurité routière. Le Conseil est chargé de l'établissement et de la mise à jour du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, composé d'une série de 15 normes régissant tous les aspects de la sécurité des véhicules utilitaires, des conducteurs et des transporteurs routiers. Les normes visent à servir de modèle pour la rédaction de la réglementation fédérale, provinciale et territoriale et à promouvoir l'harmonisation et l'application uniforme des règles qui régissent toute l'industrie du transport routier, indépendamment du fait que le transporteur routier relève de la compétence fédérale ou de la compétence provinciale ou territoriale. Les règles sur les heures de service et de repos visant les conducteurs de véhicules utilitaires sont contenues dans la norme n° 9 du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers.

Exemptions reliées au service de transport en commun

La norme n° 9 du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers a été établie à l'origine en 1988 et à ce moment-là, l'Association canadienne du transport urbain (l'« Association ») avait exercé des pressions sur les gouvernements et avait réussi à obtenir une exemption au règlement sur les heures de service au nom de ses membres, soit les commissions de transport. L'Association était d'avis que le Code canadien de sécurité visait clairement à réglementer le transport à longue distance par camion et autocar et estimait que le transport en commun devrait donc être

needed the exemption in order to retain scheduling flexibility to address absenteeism, peak times and to meet their obligations to the public. They also indicated that workplace schedules were already substantially in compliance with the proposed rules; however, in this industry split shifts were normal and any short breaks, if required, would totally disrupt service delivery. Finally, the Association indicated that if the exemption was not granted, it would add considerably to operational costs, estimated at \$300 million in extra payroll costs, and would create a service burden on transit users and funding agencies at the municipal and provincial levels.

In 1988, the hours of service rules were still under development and therefore, it was not possible for the Canadian Council of Motor Transport Administrators to conduct a safety risk assessment with respect to the transit association's request for exemption. At the time, the regulators were actively engaged in trying to complete the development of the 15 standards that make up the National Safety Code and their attention was focused on preparing for the safety challenges that were expected to arise in the for-hire bus and truck industry as a result of the imminent deregulation of market entry and exit controls. Regulating the government-owned and operated transit systems under the hours of service rules was not a priority safety issue at the time, so the regulators consequently endorsed the exemption request. The Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety subsequently approved the request and common wording for the exemption became part of the Hours of Service Standard in 1988 and was incorporated by the Government into section 2 of these Regulations in 1989. The exemption reads as follows:

2. (1) These Regulations apply to all commercial vehicles other than the following:

(d) a bus that is part of the public transit service that is provided in a municipality, in contiguous municipalities or within 25 km of the boundary of the municipality or contiguous municipalities in which the public transit service is provided;

Like the federal government, all provincial and territorial governments, with the exception of the province of British Columbia, have also enacted the same exemption for transit systems that operate within their own jurisdictions. British Columbia believes that exemptions to safety requirements contained within the 15 standards of the National Safety Code should be kept to a minimum or eliminated altogether. Consequently, transit operations within British Columbia are required to comply with all aspects of the National Safety Code, including hours of service.

Today, public transit services are exempt from all of the prescriptive work-rest rules in the Regulations, which are designed to combat fatigue and promote commercial vehicle safety. The exemption also completely removes their operations from any government monitoring and oversight with respect to hours of

exempté de tous les aspects du Code, y compris des normes visant les heures de service. L'Association avait alors allégué que ses membres avaient besoin de cette exemption pour conserver une certaine marge de manœuvre quant à l'établissement des horaires de travail afin de faire face aux situations causées par l'absentéisme et les heures de pointe et afin de répondre à ses obligations envers le public. Les représentants de l'Association avaient aussi indiqué que les horaires en milieu de travail étaient déjà conformes, dans une large mesure, aux règles proposées; les représentants avaient cependant ajouté que les postes fractionnés étaient chose courante dans cette industrie et que les interruptions de courte durée, si elles devenaient obligatoires, perturberaient complètement la prestation du service. Enfin, l'Association avait alors indiqué que si l'exemption n'était pas accordée, cela aurait pour effet d'accroître considérablement les coûts opérationnels, d'une somme estimée à 300 millions de dollars, en frais de rémunération supplémentaires. Elle avait ajouté que cela créerait un fardeau financier supplémentaire pour les usagers du service de transport en commun et les organismes de financement aux niveaux municipaux et provinciaux.

En 1988, les règles visant les heures de service étaient encore en voie d'élaboration et par conséquent, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé n'avait pu mener d'évaluation du risque pour la sécurité associée à la demande d'exemption de l'Association. À ce moment-là, les organismes de réglementation s'efforçaient activement de terminer l'élaboration des 15 normes précitées pour établir le Code canadien de sécurité; leur attention était donc accaparée par la préparation en prévision des problèmes de sécurité qu'ils s'attendaient à avoir dans l'industrie du transport par autobus et par camion pour compte d'autrui, en conséquence de la déréglementation imminente des contrôles de l'entrée sur le marché et de la sortie du marché. La réglementation des systèmes de transport en commun appartenant aux gouvernements et exploités par ceux-ci en vertu des règles visant les heures de service ne représentait pas un enjeu de sécurité prioritaire à ce moment-là, de sorte que les organismes de réglementation ont appuyé la demande d'exemption. Subséquemment, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé la demande et le libellé courant de l'exemption a été intégré à la norme visant les heures de service en 1988, pour être ensuite intégré en 1989 à l'article 2 du Règlement par le gouvernement. L'exemption se lit comme suit :

2. (1) Le présent règlement s'applique à tous les véhicules utilitaires, à l'exception des véhicules suivants :

d) les autobus qui font partie du service de transport en commun dans une municipalité ou des municipalités adjacentes, ou dans un rayon de 25 km des limites de la municipalité ou des municipalités adjacentes où le service de transport en commun est fourni;

Comme le gouvernement fédéral, tous les gouvernements provinciaux et territoriaux, à l'exception de la province de Colombie-Britannique, ont également adopté la même exemption pour les systèmes de transport en commun qu'ils exploitent dans leur propre champ d'application. La Colombie-Britannique estime que les exemptions à la sécurité contenues dans les 15 normes du Code canadien de sécurité devraient être réduites au strict minimum ou tout simplement éliminées. Par conséquent, les activités de transport en commun dans cette province doivent se conformer à tous les aspects du Code canadien de sécurité, y compris les heures de service.

À l'heure actuelle, les services de transport en commun sont exemptés de toutes les règles visant les heures de service et de repos du Règlement, qui visent à combattre la fatigue et à promouvoir la sécurité des véhicules utilitaires. En vertu de l'exemption, les exploitants de services de transport en commun sont

service and does not require the transit authority to provide any necessary monitoring and oversight in lieu of government. In fact, under the exemption the public transit services are not even required to maintain driving, on-duty and off-duty records, which would be necessary for monitoring and oversight purposes.

Furthermore, under the Regulations, all extra-provincial bus and truck undertakings are prohibited from requesting, requiring or allowing a driver to drive if the driver's faculties are impaired to the point where it is unsafe or if the driving would jeopardize or is likely to jeopardize the safety of the public, the driver or employees of the motor carrier. As well, motor carriers are also prohibited from requesting, requiring or allowing a driver to drive, if the driving would result in non-compliance with the Regulations or if the driver was already in a state of non-compliance. Public transit services have been completely exempted from all of these requirements.

The hours of service rules

The federal *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* govern the maximum driving and on-duty times and establish the minimum off-duty times of commercial truck and bus drivers employed or otherwise engaged in extra-provincial transportation. The Regulations represent a balanced approach that accounts for current fatigue research findings and the requirements of the motor carrier industry, and are the result of exhaustive consultations with bus and truck industry stakeholders. The current hours of service rules limit the number of hours that commercial drivers may operate a commercial vehicle during a workday, the length of the work shift within which driving may occur, the minimum off-duty period before starting the next work shift, and the cumulative number of hours during either a 7-day or 14-day cycle, after which a commercial vehicle may not be driven by that driver.

Commercial drivers may not drive after having accumulated 13 driving hours or being on-duty more than 14 hours. Drivers may not drive after 16 hours of elapsed time since first reporting to work. The elapsed time includes all driving and on-duty time as well as any off-duty time taken for meal or coffee breaks. As well, every driver must be off-duty for a minimum of 10 hours daily. Between work shifts, drivers must also take a minimum of eight consecutive hours off-duty in order to be able to obtain recuperative rest. Finally, drivers must be off-duty for least one 24-hour period within every 14 days.

Violations of these rules are considered very serious and would normally result in fines up to a maximum of \$5,000 and the driver being declared out-of-service. Being declared out-of-service would remove the driver from the road until such time that he or she has obtained sufficient rest to bring them back into compliance with the Regulations. Furthermore, a motor carrier that permits its drivers to operate under a work-rest schedule that systematically permits non-compliance with the Regulations, could also face severe sanctions, up to and including the loss of its licence to operate as an extra-provincial undertaking as well as fines up to a maximum of \$25,000. As mentioned, public transit

soustraits à tout contrôle et à toute supervision du gouvernement relativement aux heures de service et les commissions de transport ne sont pas tenues d'exercer de contrôle ou de supervision à la place du gouvernement. En réalité, en vertu de cette exemption, les services de transport en commun ne sont même pas tenus de conserver des registres sur les heures de conduite, de service et de repos, qui seraient nécessaires aux fins de contrôle et de supervision.

En outre, en vertu du Règlement, il est interdit aux entreprises de transport extraprovinciales par autobus et par camion de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire si les facultés du conducteur sont affaiblies au point qu'il est dangereux qu'il conduise, ou si le fait de conduire compromettrait la sécurité ou la santé du public, du conducteur ou des employés du transporteur routier. En outre, il est interdit aux transporteurs routiers de demander, d'imposer ou de permettre au conducteur de conduire si cela a comme effet de placer le conducteur en situation de non-conformité avec le Règlement ou si le conducteur se trouve déjà en situation de non-conformité avec le Règlement. Les services de transport en commun ont été complètement exemptés de toutes ces exigences.

Règles sur les heures de service

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral régit le nombre maximal d'heures de conduite et d'heures de service et établit le nombre minimal d'heures de repos des conducteurs de véhicule utilitaire et des conducteurs d'autobus qui sont des employés d'entreprises de transport extraprovinciales ou des conducteurs effectuant du transport pour ce genre d'entreprises. Le Règlement représente une approche pondérée tenant compte des conclusions des recherches actuelles sur la fatigue et des exigences de l'industrie du transport routier et résulte de consultations approfondies avec les intervenants de l'industrie du transport par autobus et par camion. Les règles actuelles visant les heures de service limitent le nombre d'heures pendant lesquelles les conducteurs de véhicule utilitaire peuvent conduire un véhicule utilitaire durant une journée de travail, la durée d'un quart de travail pendant laquelle on peut conduire un tel véhicule, la période minimale d'heures de repos avant le début du prochain quart de travail et le nombre cumulatif d'heures durant un cycle de 7 jours ou de 14 jours, après lesquelles le conducteur ne peut conduire de véhicule utilitaire.

Les conducteurs de véhicule utilitaire ne peuvent effectuer plus de 13 heures de conduite ou ne peuvent demeurer en service plus de 14 heures. Les conducteurs ne peuvent passer plus de 16 heures au volant à compter du début de leur journée de travail. Le temps écoulé comprend toutes les heures de conduite et les heures de service ainsi que les heures de repos prises pour prendre un repas ou une pause-café. En outre, les conducteurs sont tenus de prendre au moins 10 heures de repos au cours d'une journée. Entre les quarts de travail, les conducteurs doivent aussi prendre une période minimale de repos de 8 heures consécutives afin de profiter d'un temps de repos réparateur. Enfin, les conducteurs doivent prendre une période minimale de 24 heures de repos consécutives tous les 14 jours.

Tout manquement à ces règles est considéré comme une infraction grave et peut normalement entraîner des amendes pouvant atteindre 5 000 \$, et le conducteur peut être déclaré hors service. S'il est déclaré hors service, le conducteur ne pourra prendre le volant tant qu'il n'aura pas accumulé une période de repos suffisante pour se conformer aux exigences du Règlement. En outre, un transporteur routier qui permettrait à ses conducteurs de conduire selon un horaire offrant un rapport heures de service et heures de repos enfrenant de manière systématique le Règlement pourrait s'exposer à de graves sanctions, pouvant aller jusqu'à la perte de son permis d'exploitation à titre d'entreprise

authorities and their drivers who are under federal jurisdiction have been completely exempted from all of these requirements.

The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* also contain several provisions that provide extra-provincial undertakings with some degree of operational flexibility, by permitting additional driving and on-duty time in the event of adverse weather or an emergency situation. There are also provisions that permit a driver to utilize up to two additional hours of driving and on-duty time, by deferring the off-duty time utilized for short rest breaks, such as for meal and coffee, to the next period of recuperative sleep. As well, drivers that recover from the work demands by taking extended off-duty time in order to obtain two or more periods of eight consecutive hours of rest, may reset their accumulated on-duty hours in their 7-day or 14-day cycle back to zero.

Furthermore, in what appears to be a significant anomaly, it should be noted that the Government currently regulates the light rail portion of Ottawa's public transit service as it applies to hours of service under the rail safety rules and regulations. There are approved work-rest rules in place that are entitled "Work/Rest Rules For Capital Railway," which apply to all employees working for or on Capital Railway in safety critical positions. The rules state that employees have the responsibility to report for work rested and fit for duty and be in compliance with the rules at all times. The rules establish maximum time on duty, mandatory off-duty time and the requirement for the implementation of a fatigue management program. Ottawa currently is using employees who are selected from a large pool of transit bus operators, and after receiving appropriate training and certification, are assigned to work as light rail operators. Occasionally, drivers move back and forth between driving bus and working as a light rail operator. Under these rules, it is understood that all hours worked both in bus service as a driver and in rapid transit as a light rail operator are counted toward the maximum hours of work permitted for a light rail operator. This is a situation where an individual extra-provincial transit undertaking has the light rail portion of their operations regulated whereas the bus portion of that transit service is exempted. Furthermore, the working hours of a transit bus operator only count when they are operating light rail.

National consistency in the application of hours of service standards

The *Motor Vehicle Transport Act* is the enabling instrument that provides authority for the establishment of the *Commercial Vehicle Driver Hours of Service Regulations*. Parliament has enacted policy objectives within section 3 of the *Motor Vehicle Transport Act* that state that the operating standards that apply to extra-provincial undertakings be applied consistently across Canada. The *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* are one of the applicable operating standards referred to in section 3, so when considering the petition from the City of Ottawa, the federal government is obligated to do so within the

extraprovinciale de transport et à des amendes pouvant atteindre une somme maximale de 25 000 \$. Tel qu'il a été mentionné, les commissions de transport en commun et leurs conducteurs, qui relèvent de la compétence fédérale, ont été entièrement exemptés de ces exigences.

Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* contient de nombreuses dispositions qui accordent aux entreprises de transport extraprovinciales une certaine marge de manœuvre opérationnelle, notamment du fait qu'il autorise des heures de conduite et des heures de service additionnelles en cas de conditions météorologiques défavorables ou de situations d'urgence. Le Règlement comporte des dispositions permettant au conducteur d'utiliser jusqu'à deux heures additionnelles de conduite et de service, en reportant les heures de repos prévues pour les pauses de courte durée, comme les pauses repas et les pauses-café jusqu'à la prochaine période de sommeil réparateur. En outre, les conducteurs qui veulent récupérer de leur fatigue du travail en prenant des heures de repos prolongées de manière à obtenir deux périodes consécutives ou plus de repos d'une durée de huit heures, peuvent remettre leur caisse d'heures de repos accumulées à zéro en ce qui a trait au cycle de 7 ou de 14 jours.

En outre, ce qui semble une anomalie importante, il faut souligner que le gouvernement réglemente actuellement le secteur du train léger du service de transport en commun d'Ottawa en ce qui a trait aux heures de service, en vertu des règles et du règlement visant la sécurité ferroviaire. Des règles relatives aux heures de service et de repos ont été établies et sont désignées comme suit : « Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire de Capital Railway ». Ces règles s'appliquent à tous les employés travaillant pour Capital Railway à des postes importants pour la sécurité. Les règles indiquent que les employés ont la responsabilité de se présenter au travail reposés et aptes au travail et de se conformer aux règles en tout temps. Les règles établissent le nombre d'heures maximal en service, le nombre d'heures de repos obligatoires et les exigences relativement à la mise en œuvre d'un programme de gestion de la fatigue. À l'heure actuelle, la Ville d'Ottawa a recours à des employés choisis dans un vaste bassin de conducteurs d'autobus appartenant au système de transport en commun. Les conducteurs ainsi choisis se voient attribuer des tâches de conducteurs de train léger, une fois qu'ils ont reçu la formation et la certification appropriées. Occasionnellement, les conducteurs alternent entre les tâches de conducteurs d'autobus et les tâches de conducteurs de train léger. En vertu des règles précitées, il est entendu que toutes les heures de travail tant pour les services d'autobus en tant que conducteur que pour le transport rapide en tant que conducteur de train léger sont comptabilisées au titre des heures maximales de travail autorisées pour un conducteur de train léger. Voici une situation où le secteur du train léger d'une entreprise extraprovinciale de transport en commun est réglementé, alors que le secteur du transport par autobus du système de transport en commun est exempté. En outre, les heures de service d'un exploitant de transport en commun par autobus sont comptabilisées seulement lorsqu'il exploite un train léger.

Uniformité nationale dans l'application des normes relatives aux heures de service

La *Loi sur le transport par véhicule à moteur* est l'instrument habilitant qui confère le pouvoir d'établir le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*. Le Parlement a adopté des objectifs en matière de politiques à l'article 3 de la *Loi sur les transports routiers*, qui énonce que la Loi vise à appliquer uniformément, à l'échelle du Canada, les normes d'exploitation auxquelles sont assujetties les entreprises extraprovinciales de transport routier. Le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* est l'une des normes applicables dont il est fait mention à l'article 3, de sorte que pour

context of ensuring that operating standards are consistently applied to all extra-provincial transit bus undertakings. This policy direction from Parliament is the reason that the other two extra-provincial transit bus undertakings in Outaouais, Quebec, and Windsor, Ontario, must also be included as part of the Government's analysis and response to the City of Ottawa's petition to remove the exemption for their public transit system.

Ottawa transit system work-rest scheduling practices

The transit system in Ottawa serves more than 850 000 people, operates over approximately 6 500 km of routes and has buses in service for nearly 2.5 million hours per year. In response to the petition from the City, the Government requested and received information regarding the work-rest scheduling practices of its transit system. The work schedules of the 1 684 Ottawa drivers were reviewed for a period that covered a recent two-week period, and the review revealed that 135 drivers, or 8.5% of the workforce, had been working more than 14 hours in a day before having an opportunity for recuperative rest. In some cases, that recuperative rest was as little as four hours from the last shift to the next shift on the next day. Some drivers are working and driving as long as 22 hours in a 24-hour period.

When the focus of the review shifted to various weekends during 2008, it showed that the problem was even worse and that some drivers were working double shifts (back to back) with no rest break. On statutory holidays, a total of 50 drivers were shown to drive/work more than 14 hours and rest less than 8 consecutive hours between work shifts, and in some cases they were doing both. As well, during 2008 there were 10 operators who worked more than 45 continuous workdays without a day off for rest, and of these, one operator worked for 101 consecutive workdays. This information demonstrates that the transit system in Ottawa is engaging in work-rest practices that run contrary to science-based regulations and would be considered serious violations of those rules.

Scheduling practices of other public transit services

The Government does not possess similar work-rest scheduling data to assess the safety of the Windsor and Outaouais public transit systems. When consulted, the transit service in Windsor indicated that it does not believe that safety has been compromised under its existing structure for work-rest scheduling. Windsor believes that conforming to the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* would require that it hire additional full-time staff to meet service needs and conform to the Regulations. Furthermore, the administrative requirements necessary for tracking hours of service would require additional staff as Windsor is currently operating at capacity. The transit authority in the Outaouais indicated that while it does not plan to exceed the on-duty hours, doing so occasionally happens. The transit system advised that it needs flexibility in its scheduling to deal with special events. It does not permit a driver to drive if he or she looks

l'examen de la demande de la Ville d'Ottawa, le gouvernement fédéral doit procéder à l'examen en s'assurant que les normes d'exploitation sont appliquées uniformément à toutes les entreprises extraprovinciales de transport par autobus faisant partie d'un système de transport en commun. Cette directive stratégique du Parlement est la raison pour laquelle les deux autres entreprises extraprovinciales de transport en commun par autobus qui se trouvent respectivement en Outaouais, au Québec, et à Windsor, en Ontario, doivent également être intégrées à l'analyse qui sera faite par le gouvernement, de même qu'à la réponse qui sera faite à la demande de la Ville d'Ottawa visant le retrait de l'exemption s'appliquant à leur système de transport en commun.

Pratiques d'établissement des horaires de travail et de repos dans le cadre du système de transport en commun de la Ville d'Ottawa

Le système de transport en commun d'Ottawa dessert plus de 850 000 personnes et compte quelque 6 500 km de routes. Par ailleurs, le système dispose d'autobus en service pendant une période représentant une durée totale de service de 2,5 millions d'heures par année. En réponse à la demande de la Ville, le gouvernement a demandé et reçu de l'information relativement aux pratiques d'établissement des horaires de travail et de repos de son système de transport en commun. Les horaires de travail des 1 684 conducteurs d'Ottawa ont fait l'objet d'un examen pendant une période récente de deux semaines et l'examen a révélé que 135 conducteurs, soit 8,5 % de la main-d'œuvre, avaient travaillé plus de 14 heures par jour avant de bénéficier d'un temps de repos réparateur. Dans certains cas, le temps de repos réparateur n'avait duré que quatre heures et il s'agissait de la seule période ayant suivi immédiatement leur dernier quart de travail et précédé leur prochain quart de travail le jour suivant. Certains conducteurs travaillent et conduisent pendant aussi longtemps que 22 heures d'affilée sur une période de 24 heures.

Lorsque l'examen a porté sur diverses périodes de fins de semaine en 2008, il s'est avéré que le problème était encore pire et que certains conducteurs travaillaient pendant deux quarts de travail consécutifs sans s'accorder de repos. Lors des jours de congé fériés, on a déterminé que 50 conducteurs en tout avaient conduit ou travaillé plus de 14 heures, s'étaient reposés moins de 8 heures consécutives entre des quarts de travail et, dans certains cas, avaient connu les deux situations. En outre, en 2008, 10 conducteurs ont travaillé plus de 45 jours continus sans une journée de congé pour se reposer et, de ce nombre, un conducteur a travaillé pendant 101 jours de travail consécutifs. Ces données illustrent le fait que le système de transport en commun d'Ottawa a des pratiques de travail et de repos qui vont à l'encontre de la réglementation fondée sur des bases scientifiques et qui seraient considérées comme étant des manquements sérieux à ces règles.

Pratiques d'aménagement des horaires d'autres services de transport en commun

Le gouvernement ne possède pas de données similaires d'aménagement des horaires de travail et de repos pour évaluer la sécurité des réseaux de transport en commun de Windsor et de l'Outaouais. Lorsque consulté, le service de transport en commun de Windsor a indiqué qu'il ne croit pas que la sécurité a été compromise dans le cadre de sa structure existante pour l'aménagement des horaires de travail et de repos. Windsor croit que la conformité au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* exigerait l'embauche d'employés supplémentaires à temps plein pour répondre aux besoins du service et se conformer au Règlement. De plus, les exigences administratives nécessaires pour faire le suivi des heures de service nécessiteraient du personnel supplémentaire, car Windsor fonctionne actuellement à pleine capacité. La commission de transport en Outaouais a indiqué que, même si elle ne prévoit pas excéder les

fatigued. While having such a prohibition is a good recommended practice, it is not very effective when it comes to preventing fatigued drivers from operating a commercial vehicle. The identification of fatigue is a science unto itself and is very difficult to achieve using only subjective measures. Consequently, fatigue usually goes undetected.

Commercial driver fatigue research

In discussing the development of the science-based work-rest rules, it is important to note that the Regulations were developed with considerable time and effort by federal, provincial and territorial regulators. The Government worked with researchers, stakeholders and the community at large, spanning a period of over 10 years, to develop consensus-based hours of service rules that are guided by science and balanced with economic and social impacts. The principal research that guided the development of the Regulations consisted of a unique \$6.5-million joint research program between Canada and the United States, known as the Driver Fatigue and Alertness Study,¹ which was at the time of publication the largest on-the-road commercial driver fatigue study ever conducted in the world and took six years to complete.

The Government also assembled a panel of experts on shift work, sleep and human performance to assist in converting the science into principles that guided the development of the National Safety Code Hours of Service Standard. The goals were to reduce fatigue-related collisions by decreasing the duration of the work shift; by more closely aligning the body's sleep and rest cycle with the natural circadian rhythm; and by increasing opportunities for daily rest, which is the only way to recover from the effects of fatigue.

The Driver Fatigue and Alertness Study found that commercial drivers are poor judges of their own fatigue impairment. Furthermore, even under ideal conditions, the drivers did not manage their time to obtain adequate rest, regardless of the amount of off-duty hours that were made available to them. The research indicates that every person's sleep needs are unique; however, over 90% of the population needs between 7.5 and 8.5 hours of sleep per 24-hour day in order to maintain alertness. Some Ottawa transit drivers are obtaining as little as six consecutive hours off-duty. When one accounts for off-duty time utilized for meals, family, hygiene, and commuting to and from work, etc., this means that some drivers are getting as few as four to five hours of recuperative sleep between work shifts, thereby creating acute sleep loss and increasing by five times their risk of being in a sleep-related crash.

As well, the science shows that going without any sleep beyond the normal 14- to 16-hour waking day will result in a cumulative sleep debt if continued over several consecutive days. This cumulative sleep debt creates fatigue and adversely affects the level of alertness during the next work shift, which in turn determines

heures de service, cela se produit occasionnellement. Le réseau de transport en commun a fait savoir qu'il a besoin de souplesse dans l'aménagement des horaires pour s'occuper des événements spéciaux. La commission ne permet pas à un conducteur de conduire s'il semble fatigué. Bien que le fait d'avoir une telle interdiction soit une bonne pratique, qui est recommandée, cette pratique n'est pas très efficace lorsqu'il s'agit d'empêcher les conducteurs fatigués de conduire un véhicule utilitaire. La détermination de la fatigue est une science en elle-même et il est très difficile d'y parvenir en utilisant seulement des mesures subjectives. La plupart du temps, la fatigue n'est donc pas détectée.

Recherche sur la fatigue des conducteurs de véhicules utilitaires

En discutant de l'élaboration des règles relatives aux heures de service et de repos basées sur la science, il est important de noter que les organismes de réglementation fédéraux, provinciaux et territoriaux ont investi énormément de temps et d'effort dans l'élaboration du Règlement. Le gouvernement a travaillé avec des chercheurs, des intervenants et l'ensemble de la collectivité, sur une période de plus de 10 ans, afin d'élaborer des règles relatives aux heures de service basées sur un consensus. Ces règles sont guidées par la science et équilibrées avec les impacts économiques et sociaux. La recherche principale qui a guidé l'élaboration du Règlement se compose d'un programme de recherche commun unique de 6,5 millions de dollars entre le Canada et les États-Unis, connu sous le nom de Driver Fatigue and Alertness Study¹, qui était au moment de sa publication la plus importante étude sur la fatigue des conducteurs de véhicules utilitaires sur la route jamais effectuée au monde; il a fallu six ans pour la terminer.

Le gouvernement a aussi mis sur pied un groupe d'experts sur le travail par quarts, le sommeil et la performance humaine pour aider à convertir la science en principes qui ont guidé l'élaboration de la Norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité. Les buts étaient de réduire les collisions liées à la fatigue en diminuant la durée du quart de travail; en alignant davantage le cycle de sommeil et de repos du corps avec le rythme circadien naturel et en augmentant les possibilités de repos quotidien, ce qui est le seul moyen de récupérer des effets de la fatigue.

La Driver Fatigue and Alertness Study a conclu que les conducteurs de véhicules utilitaires sont de mauvais juges de leur propre fatigue. De plus, même dans des conditions idéales, les conducteurs n'ont pas géré leur temps pour obtenir le repos adéquat, peu importe la quantité d'heures hors travail qui leur ont été accordées. L'étude montre que les besoins de sommeil de chaque personne sont uniques. Toutefois, plus de 90 % de la population a besoin de 7,5 à 8,5 heures de sommeil par période de 24 heures afin de garder sa vivacité d'esprit. Certains conducteurs de transport en commun d'Ottawa n'obtiennent que six heures consécutives de repos. Lorsque l'on tient compte des heures de repos utilisées pour les repas, la famille, l'hygiène et le temps pour se rendre au travail et en revenir, etc., cela signifie que certains conducteurs n'ont que quatre à cinq heures de sommeil réparateur entre les quarts de travail, créant ainsi une perte de sommeil aiguë, et une multiplication par cinq du risque de collision due au manque de sommeil.

La science démontre aussi que lorsqu'une personne est éveillée pendant une période plus longue que les heures d'éveil normales de 14 à 16 heures, cela peut entraîner une dette cumulative de sommeil si cela se poursuit sur plusieurs jours consécutifs. Cette dette cumulative de sommeil crée de la fatigue et a un impact

¹ C. D. Wylie, T. Shultz, J. C. Miller, M. M. Mitler and R. R. Mackie (1996). *Commercial motor vehicle driver fatigue and alertness study: technical summary*, Transport Canada (Transportation Development Centre - Safety and Security, Publication Number TP 12876E) and U.S. Department of Transportation (Federal Highway Administration, Report Number FHA-MC-97-001).

¹ C. D. Wylie, T. Shultz, J. C. Miller, M. M. Mitler et R. R. Mackie (1996), *Commercial motor vehicle driver fatigue and alertness study: technical summary*, Transports Canada (Centre de développement des transports - Sécurité et Sûreté, Numéro de publication TP 12876E) et U.S. Department of Transportation (Federal Highway Administration, Report Number FHA-MC-97-001).

how well one does a job. Fatigue can affect a driver's ability to respond to changing driving conditions as it can take longer to perceive, understand and react to changing sensory stimuli. Furthermore, fatigue affects the ability to judge distance, speed and time, an ability which is critical to safe driving.

According to one study, the two most important contributing factors in distinguishing between fatigue- and non-fatigue-related accidents are the duration of the last sleep period and the amount of sleep in the last 24 hours. The duration of continuous wakefulness, acute sleep loss, and the cumulative sleep debt contribute significantly to fatigue-related accidents.

There is also significant research emerging that shows that commercial drivers are operating in a work environment that has an elevated risk for sleep disorders relative to that of non-commercial drivers. Long hours of driving can lead to a sedentary life style and a prevalence towards obesity, which can in turn contribute to sleep apnea. Scheduling practices associated with long shifts or split shifts combined with irregular schedules can double the risk for insomnia, which also contributes to fatigue and poor driver health.

Fatigue research directly related to bus and transit

The Government also conducted a search for all available studies that were directly related to fatigue in transit bus operations and found that there were very few throughout the world. The Government found three studies from Australia and the United States. Two of the studies addressed self-reported fatigue by transit bus drivers and another consisted of a meta-analysis on stress, fatigue and health-related issues. The studies pertained to transit systems and bus operations where the drivers were operating under work-rest schedules that were consistent with hours of service rules.

One study, titled *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*,² was a survey-based study to assess relationships between work schedules, sleep duration, and before and after measures of tiredness, alertness and mental exhaustion. The study noted that all drivers slept less during workdays than rest days. Split-shift operators, who work at least two blocks of time separated by off-duty time, were found to get less sleep than straight-shift operators on workdays. These split-shift workers were found to be more mentally exhausted than the straight-shift workers. All drivers were more alert, less tired and less exhausted before commencing work than after completion of their workday, which demonstrated that there is evidence of fatigue in this passenger transport sector.

Another study, titled *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications for quantitative and qualitative research for*

négligé sur le niveau de vivacité d'esprit lors du prochain quart de travail, qui à son tour détermine le soin que l'on met pour s'acquitter de son travail. La fatigue peut avoir un impact sur la capacité d'un conducteur de réagir au changement de conditions routières, puisqu'il faudra peut-être plus de temps pour percevoir, comprendre et réagir à des stimuli sensoriels changeants. En outre, la fatigue nuit à la capacité de juger les distances, la vitesse et le temps, une capacité essentielle à la conduite sécuritaire.

Selon une étude, les deux facteurs contributifs les plus importants dans la distinction entre les accidents liés ou non à la fatigue sont la durée de la dernière période de sommeil et le nombre d'heures de sommeil au cours des 24 dernières heures. La durée de vigilance continue, la perte de sommeil aiguë et le déficit de sommeil accumulé contribuent de manière importante aux accidents liés à la fatigue.

De nombreuses nouvelles recherches démontrent aussi que les conducteurs de véhicules utilitaires fonctionnent dans un milieu de travail comportant un risque élevé de troubles du sommeil par rapport à celui des conducteurs non professionnels. Les longues heures de conduite peuvent mener à un style de vie sédentaire et les conducteurs risquent davantage de développer une tendance à l'obésité, ce qui peut ensuite contribuer à l'apnée du sommeil. Les pratiques d'aménagement des horaires associées aux longs quarts ou aux quarts fractionnés combinés à des horaires irréguliers peuvent doubler le risque d'insomnie, qui contribue aussi à la fatigue et à la mauvaise santé des conducteurs.

Recherche sur la fatigue directement liée aux autobus et au transport en commun

Le gouvernement a aussi cherché toutes les études disponibles portant sur la fatigue et les services de transport en commun par autobus et n'en a trouvé que très peu ailleurs dans le monde, dont trois provenant de l'Australie et des États-Unis. Deux des études traitaient de la fatigue signalée volontairement par les conducteurs d'autobus de transport en commun et une autre était une méta-analyse sur les questions de stress, de fatigue et de santé. Les études concernaient les réseaux de transport en commun et les autobus, là où les conducteurs travaillaient selon des horaires de travail et de repos qui étaient conformes aux règles sur les heures de service.

Une étude, intitulée *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*,² était basée sur un sondage afin d'évaluer la relation entre les horaires de travail, la durée du sommeil et les mesures avant-après de la fatigue, de la vivacité d'esprit et de la fatigue mentale. L'étude notait que tous les conducteurs dormaient moins lors des jours de travail que lors des jours de repos. L'étude a montré que les conducteurs qui effectuent des quarts de travail fractionnés, travaillant au moins deux tranches horaires séparées par des heures de repos, dorment moins que les conducteurs qui effectuent des quarts de travail continus lors des jours ouvrables. Les travailleurs de quarts de travail fractionnés étaient plus fatigués mentalement que les travailleurs de quarts de travail continus. Tous les conducteurs étaient plus alertes, moins fatigués et moins épuisés avant de commencer le travail qu'après leur journée de travail, ce qui a démontré qu'il y a des preuves de fatigue dans le secteur des transports des passagers.

Une autre étude, intitulée *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications for quantitative and qualitative research*

² H. D. Howarth (2002), *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*, doctoral thesis, University of Connecticut.

² H. D. Howarth (2002), *An investigation of sleep and fatigue in transit bus operators on different work schedules*, thèse de doctorat, University of Connecticut.

safety management,³ was a focus-group and survey-based study to identify contributing factors to transit bus drivers' fatigue. The study noted that the fatigue issues were mainly related to stress on the job and heavy workloads. The authors introduced the notion of a natural conflict between rigid timetables and safety. Driver participants perceived that management was typically authoritative and rigid with a focus on achieving deadlines, restricting time for breaks and pressuring drivers to prioritize operational efficiency over safety, all of which can significantly contribute to driver fatigue. Furthermore, other typical driver duties related to ensuring the collection of fares, interacting with passengers and other road users, and shift irregularities were also moderate contributors to fatigue. The recommendations arising from this study were mainly directed towards changes that should be made at the management level to foster a more positive safety-oriented climate, to implement more realistic and flexible schedules, and to increase opportunities for drivers to take rest breaks.

Finally, a review titled *Bus driver well-being review: 50 years of research*⁴ consisted of a meta-analysis of 27 separate studies related to the issues of stress and health of bus drivers. Like in other studies, fatigue and stress were found to be central to the issue of driver health, and poor cabin ergonomics, rotating shift patterns and unrealistic running times were identified as main factors. In terms of recommendations, the emphasis was again on creating a positive management style oriented towards health and safety for the drivers and the public. In other words, the bus operator should create a working culture that is not at odds with employee health.

Safety as it relates to fatigue

Overall, the assessment of the research suggests that there is a fatigue problem in the transit bus industry. This problem is mainly related to stress and heavy workload. It stems from the nature of the job itself (e.g. split shifts, limited possibility to take breaks, rigid timetables, conflict between operational efficiency and safety, interactions with passengers, other road users, traffic density) and from a management style that is perceived as rigid, task-oriented and unsupportive. The main recommendations are oriented towards creating stable shifts, realistic and more flexible schedules and timetables, creating more opportunities for breaks and promoting a positive safety culture where drivers feel they are supported by management and where their safety, fatigue and health are genuinely identified as a top priority in the organization.

The findings suggest that many transit drivers face significant fatigue and safety related issues. While these particular drivers were exempt from work-rest rules, they were working work-rest schedules that would have been considered compliant with hours of service regulations had they been subject to them. The research indicates that the problems of stress and fatigue are salient and

*for safety management*³, a été menée auprès d'un groupe de consultation (*focus group*). L'étude s'est basée sur un sondage afin de déterminer les facteurs qui contribuaient à la fatigue des conducteurs d'autobus de transport en commun. L'étude notait que les questions de fatigue étaient principalement liées au stress de l'emploi et aux lourdes charges de travail. Les auteurs ont présenté la notion d'un conflit naturel entre les horaires rigides et la sécurité. Les conducteurs participants percevaient que la direction était typiquement autoritaire et rigide et se concentrait sur le respect des échéances, la restriction des temps de pause et la pression des conducteurs pour qu'ils préfèrent l'efficacité opérationnelle à la sécurité, des éléments qui peuvent contribuer de façon importante à la fatigue des conducteurs. De plus, d'autres tâches typiques des conducteurs relatives à la collecte des tarifs, à l'interaction avec les passagers et les autres usagers de la route et aux irrégularités de quart contribuaient aussi modérément à la fatigue. Les recommandations tirées de cette étude étaient principalement dirigées vers des changements qui devraient être apportés au niveau de la direction pour encourager un climat plus positif et axé sur la sécurité, pour mettre en œuvre des horaires plus réalistes et flexibles, et pour augmenter les occasions de pause pour les conducteurs.

Enfin, un examen intitulé *Bus driver well-being review: 50 years of research*⁴ était composé d'une méta-analyse de 27 études distinctes relatives aux questions du stress et de la santé des conducteurs d'autobus. Comme dans d'autres études, il a été conclu que la fatigue et le stress sont au centre de la question de la santé des conducteurs, et la mauvaise ergonomie des cabines, les quarts alternatifs et les temps de parcours qui ne sont pas réalistes ont été définis comme principaux facteurs. En ce qui concerne les recommandations, l'accent a encore été mis sur la création d'un style de direction positif orienté vers la santé et la sécurité des conducteurs et du public. En d'autres mots, l'exploitant d'autobus devrait créer une culture de travail qui ne va pas à l'encontre de la santé de l'employé.

Le rapport entre la sécurité et la fatigue

En somme, l'évaluation des études indique la présence d'un problème de fatigue au sein des conducteurs d'autobus de l'industrie du transport en commun. Ce problème est lié en grande partie au stress et à une charge de travail élevée. Il découle de la nature du travail en soi (par exemple postes fractionnés, possibilité limitée de prendre des pauses, horaires inflexibles, conflit entre l'efficacité opérationnelle et la sécurité, interactions avec les passagers, les autres usagers de la route, la densité de la circulation) et d'un style de gestion perçu comme étant rigide, centré sur la tâche et n'apportant pas de soutien. Les principales recommandations visent à créer des périodes de travail stables, des horaires réalistes et plus souples, à susciter plus d'occasions pour prendre des pauses et promouvoir une culture de sécurité favorable où les conducteurs se sentent appuyés par la direction et où leur sécurité, leur fatigue et leur santé ont été véritablement identifiées comme étant prioritaires pour l'organisation.

Les conclusions permettent de constater que plusieurs conducteurs de services de transport en commun font face à d'importants problèmes en matière de fatigue et de sécurité. Bien que ces conducteurs soient exemptés des règles relatives au temps de service et de repos, ils respectent un horaire prévoyant des cycles de travail et de repos qui serait jugé conforme au règlement sur les

³ H. C. Biggs, D. P. Dingsdag and N. J. Stenson (2006), *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications of quantitative and qualitative research findings for safety management*. In: 2006 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, 25–27 October 2006. Surfers Paradise, Queensland.

⁴ L. M. Tse, R. Flin and K. Mearns (2006), *Bus driver well-being review: 50 years of research*, *Transportation Research Part F*, 9, 89–114.

³ H. C. Biggs, D. P. Dingsdag et N. J. Stenson (2006), *Fatigue issues for metropolitan bus drivers: Ramifications of quantitative and qualitative research findings for safety management*. Dans : 2006 Australasian Road Safety Research, Policing and Education Conference, 25-27 octobre 2006. Surfers Paradise, Queensland.

⁴ L. M. Tse, R. Flin et K. Mearns (2006), *Bus driver well-being review: 50 years of research*, *Transportation Research Part F*, 9, 89-114.

need to be addressed even in transit systems where drivers are operating under prescriptive work-rest rules and regulations. The Government believes that in the interest of public safety, extra-provincial undertakings, including public transit systems, still need to employ additional tools beyond simple conformance with hours of service regulations, such as incorporating fatigue management programs and proactive safety management systems within their organizations and operations.

The City of Ottawa has been able to provide the Government with detailed information regarding work-rest practices that elevate the risk of collision due to fatigue; however, it could provide little information that directly links transit driver fatigue to collisions. The City is not alone when it comes to the challenge of linking fatigue as a causal factor to collisions. Information regarding the causal factors of collisions is collected by the Department of Transport and is derived from police collision reports, as provided by the provinces and territories. It is difficult for police to recognize and evaluate driver fatigue at the scene of a collision. As well, a fatigued driver is usually wide-awake right after a collision, when dealing with the police and the aftermath of the collision. Consequently, it is widely felt by researchers and officials that fatigue-related collisions are grossly under-reported today. The U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration suggests that fatigue could be a causal factor in about 15% of annual road fatalities, while other sources suggest that the number could be considerably higher — up to 40%. With respect to the driving population at large, recent data from Quebec indicates that driver fatigue is one of the top three causal factors for collisions within their province, with involvement rates just below that of driving under the influence of alcohol. Overall, the Québec data indicates that 21.6% of collisions had driver fatigue as a causal factor. As well, recent Canadian statistics indicate that driver fatigue is a causal factor in 19% of fatal collisions and in 23% of overall crashes, including those with serious injuries.⁵

The Société de l'assurance automobile du Québec reports that it paid out more than \$1 billion for road crashes in 2007. In light of the above, fatigue-related crashes are associated with an estimated \$200 million payout for Quebec alone. While by no means scientific, one can extrapolate from the Quebec experience that the cost of fatigue-related crashes in Canada could well be in the magnitude of \$800 million annually. If that same assumption is applied to the collision experience for the transit system in Ottawa, one could conclude that approximately 300 of their 1 500 collisions annually could well have fatigue present as a causal factor.

As a result, the absence of collision data that are directly attributable to fatigue as a causal factor does not necessarily correlate into a risk that is acceptable in terms of public safety and the corresponding economic and social costs. Today, drivers in many transit systems regularly travel on higher speed roads and controlled access highways. A fatigue-related crash involving a transit bus that is travelling at a posted speed of 100 km/h, with

heures de service si ces conducteurs y étaient assujettis. Les recherches démontrent que les problèmes de stress et de fatigue sont majeurs et doivent être réglés, même dans le cas des réseaux de transport en commun où les conducteurs exercent leurs fonctions en vertu de règles et de règlements normatifs s'appliquant au temps de travail et de repos. Le gouvernement estime que dans l'intérêt public, les entreprises extraprovinciales, y compris les réseaux de transport en commun, doivent continuer d'avoir recours à d'autres outils, au-delà du simple respect du règlement sur les heures de service, comme l'intégration de programmes de gestion de la fatigue et de systèmes de gestion de la sécurité proactifs au sein de leurs organisations et dans le cadre de leurs activités.

La Ville d'Ottawa a été en mesure de fournir au gouvernement des renseignements détaillés sur les pratiques relatives au temps de travail et de repos où la fatigue augmente le risque de collision. Toutefois, la Ville a fourni peu de détails permettant d'établir un lien direct entre la fatigue des conducteurs de services de transport en commun et les collisions. La Ville n'est pas la seule à tenter d'établir des liens de causalité entre la fatigue et les collisions. Les données concernant les facteurs de causalité des collisions sont recueillies par le ministère des Transports et sont tirées des rapports de police sur les collisions qui sont fournis par les provinces et territoires. Il est difficile pour la police de reconnaître et d'évaluer la fatigue d'un conducteur sur les lieux d'un accident. De plus, un conducteur fatigué est habituellement bien éveillé immédiatement après une collision lorsqu'il est en interaction avec la police et réagit aux conséquences de la collision. Par conséquent, les chercheurs et les autorités estiment que la majorité des collisions liées à la fatigue ne sont pas déclarées comme telles. La Federal Motor Carrier Safety Administration des États-Unis avance que la fatigue serait la cause de près de 15 % des accidents routiers mortels chaque année, alors que d'autres sources pensent que ce nombre serait nettement supérieur et atteindrait jusqu'à 40 %. Pour ce qui est de l'ensemble de la population en âge de conduire, des données récentes du Québec indiquent que la fatigue chez les conducteurs est l'un des trois plus importants facteurs de causalité pour les collisions dans la province; les taux se retrouvent tout juste en dessous de ceux de la conduite en état d'ébriété. En général, les données du Québec indiquent que 21,6 % des collisions mettaient en cause la fatigue. De plus, de récentes statistiques canadiennes indiquent que la fatigue chez les conducteurs est un facteur en cause dans 19 % des collisions mortelles et dans 23 % de l'ensemble des collisions, y compris celles causant des blessures graves⁵.

La Société de l'assurance automobile du Québec signale avoir payé plus de 1 milliard de dollars en raison des collisions routières en 2007. Compte tenu de ce qui précède, les collisions liées à la fatigue sont associées à un paiement approximatif de 200 millions de dollars pour le Québec seulement. En se fondant sur la situation au Québec, il est possible d'extrapoler, sans que cela n'ait de valeur scientifique, que le coût des collisions liées à la fatigue au Canada pourrait s'élever à environ 800 millions de dollars par année. Si la même hypothèse s'applique aux collisions dans le réseau de transport à Ottawa, il serait possible de conclure qu'environ 300 collisions sur les 1 500 collisions annuelles sont en partie attribuables à la fatigue.

Par conséquent, l'absence de données sur les collisions qui mettent directement en cause la fatigue n'est pas nécessairement liée à un risque acceptable sur le plan de la sécurité publique et aux coûts économiques et sociaux connexes. De nos jours, les conducteurs dans plusieurs réseaux de transport en commun ont à se déplacer sur des routes à vitesses plus élevées et des routes à accès limité. Un accident lié à la fatigue mettant en cause un

⁵ Council of Motor Transport Administrators, *National Collision Data Base*, April 2007.

⁵ Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, *Base nationale de données sur les collisions*, avril 2007.

80 passengers on board, and with many of them typically standing, would in all likelihood be catastrophic. This risk is further aggravated by the fact that, transit buses do not provide the same passenger compartmentalization protection that is required to be built into motor coaches and school buses. Even a low-speed crash with a transit bus can result in serious injuries, especially to standing passengers.

Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo

This alternative would have the government ignore the petition from the City of Ottawa to remove the exemption for transit service as it applies to their operations. The Government would take no further action.

The Government believes that this option would allow a continuation of the elevated risk for occurrence of a fatigue-related bus collision during normal transit operations both in Ottawa and in the other transit systems as well. This risk could result in a crash causing serious injury or death to the riders who utilize transit service daily. The present workplace scheduling practices would likely continue without anticipation of change that would see the adoption of an acceptable fatigue management program that respects the science-based work and rest rules. Consequently, transit riders will not have confidence that their bus driver is operating as safely as possible, which in turn could discourage the public from utilizing transit service to its fullest potential. This in turn would undermine other important government policy and funding efforts to promote transit in order to reduce urban congestion, fuel consumption and greenhouse gas and particulate matter emissions.

The Government believes that the landscape for commercial driver fatigue has changed over the 20 years since the exemption was originally adopted into the National Safety Code Hours of Service Standard. Regulators know a lot more now about workplace scheduling as it relates to commercial driver fatigue because of ground-breaking research that has since been conducted. That research has led to major changes to the hours of service standard, which in turn have been incorporated into the federal regulations that went into effect on January 1, 2007. Finally, the federal Government now knows that not all transit systems (e.g. Ottawa transit system) are operating substantially in compliance with the work-rest rules, as was initially believed when the exemption was originally granted. The Government feels that this issue needs to be revisited as the original decision to grant the exemption in 1988 is no longer relevant or in the public interest.

In addition, the Canadian Council of Motor Transport Administrators intends to review the issues related to hours of service exemptions in late 2009 or more likely in 2010. It is estimated that it would take a minimum of one year before this issue could be addressed through that process and perhaps a total of two to three years for the federal, provincial and territorial regulators to conclude regulatory amendments that would coincide with that work. The Government believes that the risk associated with the public transit service issue is much too urgent for it to wait that long in order to be addressed.

autobus assurant un service de transport en commun voyageant à la vitesse affichée de 100 km/h, et ayant à bord 80 passagers dont plusieurs sont généralement debout, risquerait d'être catastrophique. Ce risque est aggravé par le fait que les autobus utilisés pour le transport en commun n'assurent pas aux passagers la même protection offerte par le compartimentage qui est exigé dans la conception des autocars et des autobus scolaires. Un accident avec ce type d'autobus, même à basse vitesse, pourrait causer des blessures importantes, surtout aux passagers qui se tiennent debout.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Statu quo

Cette option aurait pour effet que le gouvernement ignore la demande de la Ville d'Ottawa visant le retrait de l'exemption pour le service de transport en commun qu'elle exploite. Le gouvernement ne prendrait pas d'autres mesures.

Le gouvernement estime que cette option ferait en sorte de maintenir le niveau de risque élevé de collisions d'autobus causées par la fatigue pendant les activités normales de transport en commun, tant à Ottawa que dans d'autres réseaux. Ce risque pourrait entraîner un accident causant des blessures graves ou des morts parmi les usagers qui utilisent le transport en commun quotidiennement. Les pratiques actuelles d'aménagement des horaires de travail se poursuivraient probablement sans qu'il soit envisagé d'adopter un programme acceptable de gestion de la fatigue respectant les règles en matière de repos basées sur des études scientifiques. Par conséquent, les usagers du transport en commun ne seront pas confiants que leur conducteur d'autobus exerce son travail en toute sécurité, ce qui pourrait faire en sorte que le public n'utilise pas les services de transport en commun à leur plein potentiel. Cela aurait aussi pour conséquence de miner d'autres efforts importants déployés par le gouvernement en termes de politiques et de financement afin de promouvoir le transport en commun pour réduire la congestion urbaine, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre et de particules en suspension.

Le gouvernement est d'avis que le contexte entourant la fatigue des conducteurs de véhicule utilitaire n'est plus le même qu'il y a 20 ans au moment où l'exemption a été adoptée initialement dans la norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité. Les organismes de réglementation en savent maintenant beaucoup plus à propos de l'aménagement des horaires de travail et des effets sur la fatigue des conducteurs de véhicule utilitaire, en raison des études novatrices qui ont été menées depuis sur cette question. Ces études ont entraîné d'importants changements à la norme sur les heures de service, qui ont été incorporés dans le Règlement fédéral entré en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Enfin, le gouvernement fédéral sait maintenant que ce ne sont pas tous les services de transport en commun (par exemple, celui d'Ottawa) qui exercent leurs activités en respectant dans une large mesure les règles relatives aux heures de service et de repos, comme il le pensait initialement lorsque l'exemption a été accordée. Le gouvernement estime que cette question doit être revue, car la décision initiale d'accorder une exemption en 1988 n'est plus pertinente ni dans l'intérêt du public.

De plus, le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé entend se pencher sur les questions liées aux exemptions touchant les heures de service vers la fin de 2009 ou plus vraisemblablement en 2010. Il est prévu qu'il faudra au moins un an avant que cette question ne soit abordée dans le cadre de ce processus, et peut-être de deux à trois ans pour que les organismes de réglementation du fédéral, des provinces et des territoires apportent des modifications réglementaires qui coïncideraient avec ces travaux. Le gouvernement estime que les risques associés à la question du service de transport en commun sont trop urgents pour attendre si longtemps avant de s'en occuper.

Repeal the transit service exemption paragraph 2(1)(d)

This alternative would amend section 2, *Application*; to remove the exemption in paragraph 2(1)(d) thereby bringing Ottawa and the other two extra-provincial transit undertakings under the full scope and application of the federal hours of service regulations. This amendment would make it a legal requirement for the transit authorities and their bus drivers to modify their work scheduling procedures to conform to the regulations.

The Government believes in taking a precautionary approach when there are serious threats to the safety of drivers, riders and other road users. The actual impact of driver fatigue is most likely much worse than the collision statistics would indicate. The identification of fatigue is a science unto itself and is very difficult to achieve by using only subjective measures. It is widely believed that there are a large number of collisions in which the initial cause of the loss of vehicle control is drowsiness but is reported as something else because fatigue usually goes undetected. Consequently, the Government believes that the lack of full scientific certainty should not be used as a reason for postponing action to manage the risk due to driver fatigue in our public transit systems.

The utilization of work-rest scheduling practices such as those described herein, do not adhere to either the best practices as determined by the fatigue science or the hours of service science-based work-rest rules. This results in an unacceptable level of risk to public safety being borne by drivers, transit riders and other road users. To address this problem, the Government considered the implementation of voluntary education and public awareness programs directed at reducing driver fatigue, however the Government concluded that these types of programs are not particularly effective in countering the monetary incentives for drivers to work longer hours. The Government believes that the only effective way to manage the risks associated with the operational and scheduling demands of a public transit system is to ensure that the services provided are done so in conformance with science-based work-rest rules.

Certainly, based on the research, there is a persuasive and compelling argument that transit drivers should be expected to operate under the same safety rules that other truck and bus passenger operations must follow. The Government further believes that the present situation cannot be permitted to continue during the estimated two to three years that it would take to remove the exemption through the normal standard setting process. By proceeding with this proposed amendment, road safety is expected to improve as the risk in transit operations is reduced.

The Government is of the view that granting a complete exemption from the Regulations for an entire class of undertakings, such as the current exemption for public transit service, may not be in the public interest unless the exemption also includes such terms and conditions that are considered necessary to mitigate risk of serious injury or death, and to ensure an equivalent level of safety for the travelling public as would be provided via full regulation. Regulating commercial vehicle safety is particularly challenging because the size and weight of commercial vehicles present a greater risk of serious injury or death to the driver and other

Abrogation de l'exemption prévue à l'alinéa 2(1)d) visant les services de transport en commun

Cette solution de rechange viendrait modifier l'article 2, *Champ d'application*, en vue de retirer l'exemption de l'alinéa 2(1)d), afin que les entreprises d'Ottawa et les deux autres entreprises extra-provinciales de transport en commun soient entièrement visées par l'application du règlement fédéral sur les heures de service des conducteurs. Par cette modification, les autorités de transport en commun et leurs conducteurs seraient tenus par la loi de modifier leurs procédures d'établissement des horaires de travail afin de se conformer au règlement.

Le gouvernement croit en une approche prudente lorsqu'il y a des risques graves à la sécurité des conducteurs, des usagers du transport en commun et d'autres usagers de la route. L'impact réel de la fatigue des conducteurs est probablement pire que ce qu'indiquent les statistiques sur les collisions. La détermination de la fatigue est une science en elle-même et est très difficile à mener à bien en utilisant seulement des mesures subjectives. On estime généralement que la somnolence est la cause initiale d'un grand nombre de collisions dues à une perte de contrôle, mais que ces accidents sont attribués dans les faits à une autre cause parce que la fatigue passe habituellement inaperçue. Le gouvernement est donc d'avis que le manque de certitudes scientifiques ne devrait pas être un motif pour remettre à plus tard des mesures visant à gérer les risques que représente la fatigue des conducteurs pour nos réseaux de transport en commun.

L'utilisation de pratiques d'aménagement des heures de service et de repos comme celles ici décrites ne sont pas conformes aux pratiques exemplaires fondées sur les études scientifiques sur la fatigue ou sur les règles en la matière fondées sur des critères scientifiques. Cela entraîne un niveau de risque inacceptable pour la sécurité du public que doivent subir les conducteurs, les usagers du transport en commun et les autres usagers de la route. Pour corriger ce problème, le gouvernement a envisagé la mise en œuvre de programmes volontaires d'éducation et de sensibilisation publique visant à réduire la fatigue des conducteurs; toutefois, il a conclu que ces types de programmes ne sont pas particulièrement efficaces par rapport à l'incitatif monétaire qui amène les conducteurs à travailler un plus grand nombre d'heures. Le gouvernement estime que le seul moyen efficace pour gérer les risques associés aux besoins quant à l'exploitation et à l'aménagement des horaires d'un réseau de transport en commun est de veiller à ce que les services fournis le soient conformément aux règles relatives aux heures de service et aux heures de repos basées sur des critères scientifiques.

Certes, si l'on se fonde sur la recherche, il existe un argument convaincant selon lequel les chauffeurs d'autobus devraient obéir aux mêmes règles de sécurité que celles des entreprises de camionnage et d'autobus pour le transport de passagers. Le gouvernement croit aussi qu'on ne peut laisser la situation actuelle se poursuivre pendant les deux à trois années qu'il faudrait pour retirer l'exemption par le processus normal. Si l'on accepte cette modification, la sécurité routière devrait s'améliorer, car le risque dans les opérations de transport en commun serait réduit.

Le gouvernement est d'avis que le fait d'exclure complètement toute une catégorie d'entreprises de l'application du Règlement, comme c'est le cas de l'exemption actuelle pour les services de transport en commun, ne serait pas dans l'intérêt public, à moins que l'exemption englobe également les conditions qui sont jugées nécessaires pour atténuer les risques de blessures graves ou de décès et garantir un niveau équivalent de sécurité des passagers, comme ce serait le cas avec un règlement complet. La réglementation de la sécurité des véhicules commerciaux est particulièrement difficile, car la taille et le poids de ces véhicules posent un

road users, in the event of a collision. The associated risks are further exacerbated when it involves the transport of bus passengers and its greater potential for multiple injuries and deaths. Consequently, for the Government, the safety regulation of bus passenger service is taken very seriously.

In proposing to remove the transit exemption for hours of service, the federal government is encouraged by the fact that the province of British Columbia has for many years required that all transit systems under their provincial jurisdiction comply with all of the National Safety Standards, including hours of service. British Columbia has advised that they have no significant issues with regulating transit bus undertakings like any other bus or truck undertaking. The Province also indicated that they have no apparent safety concerns with transit system operations within their province.

The importance of ensuring passenger safety is equally applicable to all transit systems that fall under federal jurisdiction. Through preliminary consultation, the transit systems in both Windsor and the Outaouais have indicated that they are opposed to the removal of their exemption. However, if both of these transit systems are currently operating substantially in compliance with the current work-rest rules, as the Government has been led to believe by their national association, then the changes and their associated cost to adapt to the rules should be minimal. Furthermore, the research now shows that the issue of driver fatigue is not confined to the type of service rendered or the vehicle driven. Fatigue is a common physiological state that can affect all human operators.

The Government believes that the rationale and justification for applying these science-based work-rest rules to transit service under federal jurisdiction is equally applicable to those operating under provincial and territorial jurisdiction. Consequently, in the interest of road safety in Canada, the Government also intends to propose changes to the other provincial and territorial regulators that would amend the National Safety Code Hours of Service Standard No. 9 to remove the transit service exemption for all transit service operations across Canada. If successful, that work would likely be completed in approximately two to three years and would result in all of the approximately 140 public transit systems in Canada being subject to nationally consistent work-rest limitations as set out in federal, provincial and territorial hours of service regulations.

The Government also notes that the Federal Transit Administration of the United States Department of Transportation is currently contemplating the adoption of hours of service regulations for application to public transit services under federal jurisdiction. This proposed amendment is consistent with the direction being contemplated by our federal counterparts in the United States.

It is also worth noting that the exemption for public transit systems has had an impact on competition within the bus sector. While issues related to competition within the motor carrier industry are not part of the over-arching objective for a safety regulation such as *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*, they are nonetheless a matter of interest to the Government. Public transit services frequently transport students and offer charter-type services for special events and venues, thereby placing them in direct competition with other bus sector groups

risque plus grand de blessures graves ou de décès pour le chauffeur et les autres usagers de la route, en cas de collision. Les risques associés s'accroissent lorsque des passagers sont transportés à bord d'autobus, signifiant un plus grand potentiel de blessures multiples, voire de décès. Par conséquent, le gouvernement prend très au sérieux le règlement sur la sécurité des services de transport des voyageurs par autobus.

En proposant de retirer l'exemption pour le transport en commun relativement aux heures de service, le gouvernement fédéral est encouragé par le fait que la Colombie-Britannique a, pendant de nombreuses années, exigé que tous les réseaux de transport en commun de sa compétence soient conformes à l'ensemble des normes nationales de sécurité, y compris les heures de service. La province a indiqué n'avoir aucun problème important avec la réglementation des entreprises de transport en commun comme toutes les autres entreprises de camionnage ou d'autobus. Elle a également fait savoir qu'elle n'avait pas d'inquiétude apparente à propos de la sécurité des opérations du réseau de transport en commun sur son territoire.

L'importance d'assurer la sécurité des passagers s'applique de manière uniforme à tous les réseaux de transport en commun de compétence fédérale. Au moyen de consultations préliminaires, les responsables des réseaux de transport en commun à Windsor et en Outaouais ont signifié leur désaccord quant au retrait de l'exemption. Toutefois, si les deux réseaux respectent dans une large mesure les règles actuelles sur les heures de service et de repos, comme le gouvernement est porté à le croire selon les dires de leur association nationale, alors les changements et les coûts qui y sont associés pour s'adapter aux règles devraient être minimes. De plus, les études montrent maintenant que la question de la fatigue du conducteur ne concerne pas seulement le type de service fourni ou de véhicule conduit. La fatigue est un état physiologique commun qui peut affecter tous les conducteurs.

Le gouvernement est d'avis que ce qui justifie l'application de règles sur les heures de service et de repos, fondées sur des données scientifiques, aux services de transport en commun de compétence fédérale s'applique tout autant à ceux qui sont offerts dans les provinces et les territoires. C'est pourquoi le gouvernement, dans l'intérêt de la sécurité routière au Canada, entend aussi proposer à d'autres autorités de réglementation provinciales et territoriales des modifications à la norme n° 9 sur les heures de service du Code canadien de sécurité en vue de retirer l'exemption visant le service de transport en commun pour toutes les opérations de service de transport en commun du Canada. Si la proposition est adoptée, les travaux pourraient être terminés dans environ deux ou trois ans et feraient en sorte que les quelque 140 réseaux de transport en commun du pays seraient assujettis à des limites d'heures de service et de repos uniformes à l'échelle nationale, comme le prévoient les règlements fédéral, provincial et territorial sur les heures de service.

Le gouvernement fait également remarquer que la Federal Transit Administration du département des transports des États-Unis envisage adopter un règlement sur les heures de service qui viserait les services de transport en commun de compétence fédérale. Cette modification proposée cadre avec l'orientation qu'envisagent nos homologues du gouvernement américain.

Il faut aussi noter que l'exemption pour les réseaux de transport en commun a une incidence sur la concurrence dans le secteur du transport par autobus. Les questions rattachées à la concurrence dans l'industrie du transport routier ne font pas partie de l'objectif général d'avoir en place un règlement de sécurité comme le *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, mais intéressent quand même le gouvernement. Les services de transport en commun assurent fréquemment le déplacement d'étudiants et offrent des services d'affrètement pour des

such as school bus and motor coach. They are able to operate under the exemption while offering and providing charter service inside their community boundaries and within 25 km of those boundaries without having to operate under the same scheduling limitations and associated cost that non-exempt bus sector groups have to contend with in order to conform to the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*.

As mentioned, the *Motor Vehicle Transport Act* is the enabling instrument for the establishment of these Regulations. The Act contains policy objectives in section 3 to ensure that the National Transportation Policy outlined within the *Canada Transportation Act* is carried out with respect to extra-provincial bus and truck undertakings. It is the responsibility of the Department of Transport to consider the contribution or impact that the application of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations* can have with respect to furtherance of the National Transportation Policy and the objective of a competitive transportation system for all Canadians.

The motor coach industry provides passenger charter service and this group in particular, has long argued that transit services should be subject to the hours of service regulations, just like the school bus and motor coach sectors. Unlike transit systems, bus companies are not subsidized and are privately operated. Their trade organization, Motor Coach Canada, has pointed out in the past that adapting the operations of their member companies to the hours of service regulations has had a substantial economic impact on their industry and they believe that it is unfair that they have to compete with public transit service that is exempt from the work-rest rules.

As well, the Canadian Bus Association provided comments when the transit service exemption was first being contemplated by the Canadian Council of Motor Transport Administrators in 1988. At that time, they had no disagreement to granting the exemption for municipal transit drivers provided it was confined to transit service per se, and did not extend to transit drivers engaged in other (non-transit) services, such as charters outside the municipal area. They argued that if allowed, it would result in an inequitable situation with transit drivers being exempted whereas other non-transit bus drivers, operating in a similar situation, would have to follow the rules. However, despite their arguments, the exemption was adopted and today, the exemption as worded permits transit systems to remain exempted while engaged in any type of bus service including charters, while operating "within 25 km of the boundary of the municipality."

In addition to the safety and research arguments, which are both persuasive and equally applicable to all transit systems, the Government notes that this option provides the indirect benefit of ensuring that all charter service provided by the bus sector will be done on a more competitive basis both within and near municipalities.

It should also be noted that there is an unintended impact on Yukon territorial jurisdiction as it applies to the regulation of

événements spéciaux, les plaçant donc en concurrence directe avec les autres types de groupes sectoriels d'autobus comme les autobus scolaires et les autocars. Ils peuvent mener à bien leurs activités en vertu d'une exemption tout en assurant des services d'affrètement dans les limites de leur collectivité et à moins de 25 km de ces limites, sans avoir à fonctionner selon les mêmes contraintes d'horaires et à composer avec les coûts connexes des groupes sectoriels d'autobus non exemptés afin d'être conformes au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*.

Comme indiqué, la *Loi sur les transports routiers* constitue l'instrument habilitant pour l'établissement de ce règlement. L'article 3 de la Loi présente les objectifs stratégiques visant la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée dans la *Loi sur les transports au Canada* à l'égard des entreprises extraprovinciales de transport par autobus et par camion. Il incombe au ministère des Transports d'examiner la contribution ou l'incidence de l'application du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* pour faire avancer la politique nationale des transports et l'objectif d'un réseau de transport concurrentiel pour tous les Canadiens.

L'industrie du transport routier assure des services d'affrètement aux passagers et soutient depuis longtemps que les services de transport en commun devraient être assujettis au règlement sur les heures de service, comme les autobus scolaires et les autocars. Contrairement aux réseaux de transport, les compagnies d'autobus ne sont pas subventionnées et sont exploitées en entreprises privées. Leur association corporative, Motor Coach Canada, a souligné par le passé que l'adaptation des activités des compagnies membres au règlement sur les heures de service a une incidence économique importante sur leur industrie et estime qu'il est injuste d'avoir à être en concurrence avec un service de transport en commun qui est exempté des règles relatives au temps de travail et de repos.

De plus, l'Association canadienne de l'autobus a transmis ses commentaires lorsque l'exemption relative aux services de transport en commun était envisagée par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé en 1988. À ce moment-là, elle ne s'opposait pas à l'octroi de l'exemption pour les conducteurs des services municipaux de transport à condition que cela s'applique aux services de transport en soi et non aux conducteurs exploitant des services autres que de transport en commun, comme les services d'affrètement à l'extérieur de la zone de la municipalité. L'Association affirmait que si l'exemption était permise, cela entraînerait une situation inéquitable où des conducteurs de services de transport en commun seraient exemptés alors que d'autres conducteurs d'autobus ne servant pas au transport en commun, services exploités dans des situations semblables, n'auraient pas à respecter les règles. Toutefois, malgré ses arguments, l'exemption a été accordée et aujourd'hui, l'exemption telle qu'elle est libellée permet aux réseaux de transport en commun de continuer d'être assujettis à l'exemption en continuant d'assurer tous les types de services de transport par autobus, y compris les services d'affrètement, et ce, « dans les limites de 25 km d'une municipalité ».

Outre les arguments en matière de sécurité et les arguments s'appuyant sur la recherche, qui sont aussi convaincants les uns que les autres et qui s'appliquent de manière uniforme à tous les réseaux de transport en commun, le gouvernement fait remarquer que cette option apporte l'avantage indirect de garantir que tous les services de location fournis par le secteur des autobus seront plus concurrentiels, tant à l'intérieur qu'à proximité des municipalités.

Il convient aussi de noter qu'il existe une conséquence involontaire sur l'administration territoriale du Yukon, en ce qui a trait à

transit systems in their jurisdiction. All of the provinces and territories, with the exception of Nunavut, have hours of service regulations that are also based on the National Safety Code Hours of Service Standard and are very consistent with, if not identical to, the federal *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*. The provincial and territorial regulations are applied to intra-provincial undertakings, which are truck and bus motor carriers that operate entirely within the boundaries of a particular province or territory. As mentioned previously, of the 12 provinces and territories that have hours of service regulations, all have an exemption for public transit service, with the exception of British Columbia.

Most jurisdictions have enacted the prescriptive work-rest regulations in a similar approach as taken by the federal government; however, three jurisdictions have chosen the approach of adopting the federal Regulations by reference “as amended from time to time” for application to intra-provincial undertakings within their own jurisdiction. This means that when the federal Government changes its Regulations from time to time, it automatically results in concurrent changes to the jurisdiction’s regulations. Yukon alone has adopted the federal Application provisions in section 2 by reference, which as mentioned, also contains the exemption provisions for public transit service. Consequently, the repeal of the exemption for public transit service in this proposed amendment will inadvertently result in the removal of the exemption as it applies to the intra-provincial transit authorities based within their jurisdiction.

Currently, Yukon Territory has only one public transit service operating within their jurisdiction. The capital City of Whitehorse has a 10-bus transit system that serves their population of approximately 25 000 people. Preliminary information indicates that this public transit system is likely offering a level of service that would already comply with the current work-rest rules. This inadvertent consequence would ordinarily occur at the same time as this proposed amendment goes into effect, unless the Yukon government, should they decide to do so, takes earlier steps to amend their regulations to retain their own exemption for public transit service. The Yukon government will most likely have to conduct a review to determine if the 20-year-old exemption for public transit service continues to be relevant to the public interest in Yukon. While the federal government regrets this unintended consequence of this proposed amendment, it also believes that the issues and safety concerns addressed in this proposed amendment are no less relevant for the approximately 140 public transit systems that are under provincial and territorial jurisdiction than they are for those under federal jurisdiction. The Government is interested in hearing the views of the Yukon government with respect to how they intend to respond to this situation and the time needed to prepare for the changes that would occur if this amendment goes into effect.

Benefits and costs

The primary benefit of this proposed amendment is that road safety is expected to improve as the risk in transit operations is reduced. Transit bus operators are expected to be more rested and alert resulting in fewer critical safety incidents and collisions and improved safety for drivers, transit riders and other road users.

la réglementation des réseaux de transport en commun qui sont de sa compétence. Toutes les provinces et tous les territoires, à l’exception du Nunavut, ont un règlement sur les heures de service fondé sur la norme sur les heures de service du Code canadien de sécurité, qui est très semblable, voire identique, au *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire* du gouvernement fédéral. Les règlements provinciaux et territoriaux s’appliquent aux entreprises intraprovinciales, soit les entreprises de transport par autocar ou de camionnage dont l’exploitation se limite aux frontières de la province ou du territoire. Comme indiqué précédemment, les 12 provinces et territoires qui ont un règlement sur les heures de service prévoient une exemption pour le service de transport en commun, sauf la Colombie-Britannique.

La plupart des administrations ont mis en œuvre leur règlement sur les heures de service et les heures de repos suivant une démarche semblable à celle adoptée par le gouvernement fédéral; toutefois, trois administrations ont choisi d’adopter le Règlement fédéral par renvoi « avec ses modifications successives » pour l’appliquer aux entreprises intraprovinciales de leur province ou territoire. C’est ainsi que lorsque le gouvernement fédéral modifie de temps à autre son Règlement, les règlements des administrations sont automatiquement modifiés en conséquence. Le Yukon a adopté par renvoi les dispositions de l’article 2 sur le champ d’application, qui prévoit aussi une exemption pour le service de transport en commun. Par conséquent, l’abrogation de l’exemption pour le service de transport en commun prévue dans ce projet de modification entraînera involontairement le retrait de l’exemption qui s’applique aux administrations de transport intraprovinciales établies dans le territoire.

À l’heure actuelle, le Territoire du Yukon ne compte qu’un seul service de transport en commun exerçant ses activités. Le réseau de transport en commun de la capitale, Whitehorse, compte 10 autobus qui desservent une population d’environ 25 000 habitants. Selon des données préliminaires, le réseau de transport en commun semble offrir un niveau de service qui serait déjà conforme aux règles actuelles relatives aux heures de service et de repos. Cette répercussion involontaire devrait normalement survenir lorsque la modification proposée entrera en vigueur, à moins que le gouvernement du Yukon décide au préalable de modifier son règlement de manière à conserver sa propre exemption pour le service de transport en commun. Le gouvernement du Yukon devra probablement effectuer un examen pour déterminer si l’exemption, vieille de 20 ans, pour le service de transport en commun continue d’être pertinente pour l’intérêt public du Yukon. Le gouvernement fédéral regrette la répercussion involontaire de la modification proposée, mais il est aussi d’avis que les questions et les préoccupations de sécurité qu’elle vise à régler sont tout aussi pertinentes pour les quelque 140 réseaux de transport en commun qui sont du ressort des provinces et des territoires qu’elles ne le sont pour ceux qui sont du ressort fédéral. Le gouvernement souhaite connaître le point de vue du gouvernement du Yukon quant à la manière dont il entend répondre à la situation et au temps requis pour se préparer en vue des changements qu’entraînerait l’entrée en vigueur de cette modification.

Avantages et coûts

Le principal avantage de ce projet de modification est que la sécurité routière devrait s’améliorer du fait que le risque pour les opérations de transport en commun serait réduit. Les conducteurs d’autobus devraient être plus reposés et plus vigilants, réduisant du coup le nombre d’incidents critiques de sécurité et de collisions, et améliorant la sécurité des conducteurs, des passagers du transport en commun et des autres usagers de la route.

After conforming to the rules, the Ottawa transit authority advises that it would save more than \$3.4 million in annual operating costs and an additional \$12 million in avoided capital costs by not having to buy an additional 20 buses. It is not yet known what the cost and benefits would be for the other affected transit authorities in order to adapt to the work-rest rules; however, the Department is interested in hearing their views regarding the benefits and costs of adapting to these Regulations.

The provinces of Ontario and Quebec would be responsible for enforcement of the Regulations. It is expected that, based on the relative size of each transit system, it would require 6 to 10 person-days of audit effort to conduct a periodic facility audit of a transit system's scheduling and work records, with an estimated cost of \$5,000 per audit.

If transit riders knew that their transit system was subject to work-rest rules that are designed to combat driver fatigue and improve safety, it would increase public confidence in the safety of the transit operations. This in turn should increase usage by transit riders and the corresponding efficiency of the transit system. This in turn would improve the efficiency of the transit system thereby supporting the financial investments made by all three levels of government in order to promote transit to reduce urban traffic congestion, fuel consumption and its associated emissions of greenhouse gas and particulate matter.

Consultation

The Government has conducted preliminary consultations with some stakeholders. These consultations were held with the federally regulated transit operators, labour representatives, the industry's national association and some provincial and territorial regulatory agencies. With the exception of the City of Ottawa, all other stakeholders were either not supportive of the possibility of repealing the transit exemption or cautioned that, given the potential effect it could eventually have on intra-provincial transit operators, unilateral action at the federal level should be avoided.

The provincial and territorial governments noted that further consultations with stakeholders were both necessary and required. The Government agrees with them and given the systemic difficulty in conclusively linking transit driver fatigue to the causal factors associated with collisions, the Government is requesting that all affected stakeholders, as identified in this Regulatory Impact Analysis Statement, submit detailed information to support their position.

Selected option and cooperation

After careful consideration, the Government proposes to react favourably to the petition from the City of Ottawa to place their transit service under the application of the Regulations by removing the exemption. Furthermore, the Government is also proposing to remove the exemption as it applies to the other two transit systems that fall under federal jurisdiction. The Government is therefore very interested in hearing the views of the provinces, territories, affected cities, their transit system operators and riders regarding this proposed amendment.

The Government notes that these specific rules have been in place since January 1, 2007, and all bus and truck sectors have now adapted their operations to conform to the requirements of the Regulations. The Government believes that there is enough flexibility built into the *Commercial Vehicle Drivers Hours of*

En se conformant aux règles, la commission de transport en commun d'Ottawa indique qu'elle économiserait plus de 3,4 millions de dollars en coûts d'exploitation chaque année et une somme additionnelle de 12 millions de dollars en évitant des coûts d'immobilisation liés à l'achat de 20 autres autobus. Les coûts et les avantages, pour les autres commissions de transport en commun touchées, de s'adapter au Règlement sur les heures de service et de repos sont encore inconnus mais le Ministère aimerait connaître leurs opinions à ce sujet.

Les provinces de l'Ontario et du Québec seraient chargées d'appliquer le Règlement. Il est prévu que, selon la taille relative de chaque réseau de transport en commun, il faudra 6 à 10 jours-personnes pour effectuer les vérifications périodiques des horaires et des dossiers de travail d'un réseau, pour un coût approximatif de 5 000 \$ par vérification.

Si les usagers du transport en commun savaient que leur réseau était assujéti à des règles en matière d'heures de service et de repos établies pour contrer la fatigue des conducteurs et améliorer la sécurité, le public aurait plus confiance dans la sécurité des opérations de transport en commun. Ce sentiment de confiance devrait faire croître le nombre des usagers et, par le fait même, l'efficacité du réseau. Comme le réseau serait plus efficace, les investissements financiers des trois ordres de gouvernement visant à promouvoir le transport en commun pour réduire la congestion, la consommation de carburant et les émissions connexes de gaz à effet de serre et de particules seraient protégés.

Consultation

Le gouvernement a tenu des consultations préliminaires avec certains intervenants, notamment des exploitants de services fédéraux de transport en commun, des représentants syndicaux, l'association nationale de l'industrie et certains organismes provinciaux et territoriaux de réglementation. À l'exception de la Ville d'Ottawa, tous les autres intervenants étaient ou bien en désaccord avec la possibilité d'abroger l'exemption, ou bien étaient d'avis que, compte tenu de l'effet potentiel que la mesure pourrait avoir sur les exploitants de services intraprovinciaux de transport en commun, il faudrait éviter une action unilatérale au niveau fédéral.

Les gouvernements provinciaux et territoriaux estiment qu'il est nécessaire et obligatoire de mener d'autres consultations auprès des intervenants. Le gouvernement en convient et exige, compte tenu de la difficulté systémique de lier de manière irréfutable la fatigue des conducteurs aux facteurs de causalité associés aux collisions, que tous les intervenants touchés, tels qu'ils sont identifiés dans le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation, déposent des renseignements détaillés pour étayer leur position.

Option choisie et coopération

Après l'avoir soigneusement étudiée, le gouvernement propose d'accéder en faveur de la demande de la Ville d'Ottawa, afin que son service de transport en commun soit visé par le Règlement en retirant l'exemption. Il propose par ailleurs de retirer l'exemption qui s'applique aux deux autres réseaux de transport en commun de compétence fédérale. Le gouvernement est donc très intéressé à connaître le point de vue des provinces, des territoires et des villes concernées, de même que celui des exploitants de services de transport en commun et de leurs clients, concernant la modification proposée.

Le gouvernement indique que ces règles particulières sont en place depuis le 1^{er} janvier 2007 et que tous les secteurs de transport par autobus et par camions ont maintenant adapté leurs opérations pour se conformer aux exigences du Règlement. Le gouvernement estime que le *Règlement sur les heures de service des*

Service Regulations to accommodate the scheduling and operational challenges that are unique to public transit service operations that fall under federal jurisdiction.

The Government also acknowledges that this proposed amendment could create public pressure on provincial and territorial governments, other than British Columbia, to review the continued relevance of their own exemption for public transit service within their own regulations. It will also have unintended consequences for the Yukon who has adopted these Regulations and the Application section by reference, which will result in the removal of the intra-provincial transit authority based within Whitehorse, unless they take earlier steps to reinstate the exemption for their jurisdiction.

As well, the Government intends to propose removal of the transit exemption from the National Safety Code Hours of Service Standard No. 9. Should that proposal be accepted, it would result in a consistent national approach towards regulating all of the other public transit systems within Canada that fall under the jurisdiction of the provincial and territorial governments. Consequently, the Government is very interested in hearing the views of provincial and territorial governments regarding this proposed amendment.

Implementation, enforcement and service standards

The transit operator in Ottawa has advised that they are committed to making the necessary changes to be able to comply with the Regulations although they are facing numerous operational challenges posed by their need to provide service for special events and charters, and to bring their labour agreements into conformity. This proposed amendment would therefore come into force six months after the date of registration in order to provide Ottawa and the other transit authorities with sufficient time to amend their administrative processes, train employees as to their new work-rest obligations arising from the Regulations, and to ensure that sufficient audit procedures and record-keeping are in place.

Under the *Motor Vehicle Transport Act*, the provincial and territorial governments are delegated the authority to enforce these Regulations. It is anticipated that enforcement would consist of a periodic audit of the workplace scheduling system and of the records kept by each transit authority. The Department of Transport will work with each province affected to verify that the necessary resources are in place to ensure compliance with this proposed amendment.

Contact

Brian Orrbine
Chief, Motor Carriers
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 17th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: brian.orrbine@tc.gc.ca

Please note: It is important that your submission be provided to the attention of the person noted above before the closing date. Submissions not sent directly to the person noted may not be considered as part of this regulatory proposal. Individual responses

conducteurs de véhicule utilitaire est suffisamment souple pour régler les questions d'horaire et de fonctionnement qui sont uniques aux opérations des services de transport en commun de compétence fédérale.

Le gouvernement est également conscient que cette modification pourrait entraîner une pression publique sur les gouvernements provinciaux et territoriaux, autres que la Colombie-Britannique, afin qu'ils voient à ce que leur propre exemption au titre des services de transport en commun de leur propre règlement reste pertinente. Il y aura également des conséquences non intentionnelles pour le Yukon, qui a adopté ce règlement et la partie du champ d'application par renvoi, ce qui entraînera le retrait de l'autorité de transport en commun intraprovincial basée à Whitehorse, à moins que son gouvernement prenne rapidement des mesures pour rétablir l'exemption qui la visait.

En outre, le gouvernement entend proposer le retrait de l'exemption pour les services de transport en commun de la norme n° 9 sur les heures de service du Code canadien de sécurité. Si cette proposition est acceptée, l'approche nationale de réglementation serait uniforme pour tous les autres réseaux de transport en commun du Canada de compétence provinciale et territoriale. Le gouvernement est donc très intéressé à connaître les points de vue des gouvernements provinciaux et territoriaux concernant la modification proposée.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'exploitant de service de transport en commun d'Ottawa a signifié qu'il s'engagerait à apporter les modifications nécessaires pour pouvoir se conformer au Règlement, même s'il fait face à de nombreux défis opérationnels que pose le besoin de fournir des services pour des événements spéciaux et de location d'autobus, et de faire en sorte que leurs conventions collectives soient conformes. Cette modification proposée entrerait donc en vigueur six mois après la date de son enregistrement afin que la commission de transport en commun d'Ottawa et les autres commissions disposent de suffisamment de temps pour modifier leurs processus administratifs, pour former leurs employés de manière à ce que ceux-ci connaissent leurs nouvelles obligations sur les heures de service et de repos qui découlent du Règlement, et pour voir à ce que suffisamment de procédures de vérification et de tenue de livres soient en place.

En vertu de la *Loi sur les transports routiers*, les gouvernements provinciaux et territoriaux ont l'autorité déléguée pour faire respecter ce règlement. Il est prévu que l'application de la Loi se fasse sous forme de vérification périodique du système d'établissement des horaires et des dossiers tenus par chaque commission de transport en commun. Le ministère des Transports travaillera avec chaque province touchée pour vérifier que les ressources nécessaires sont en place afin que la modification proposée soit respectée.

Personne-ressource

Brian Orrbine
Chef, Groupe des transporteurs routiers
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 17^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : brian.orrbine@tc.gc.ca

Remarque : Il est important que vos commentaires soient portés à l'attention de la personne-ressource précitée avant la date limite. Les commentaires qui n'auront pas été envoyés directement à cette personne pourraient ne pas être pris en considération dans le

will not be sent to your submission. Any subsequent final regulation that is published in the *Canada Gazette*, Part II, would contain any changes that are made, along with a summary of the comments received. Please indicate in your submission if you do not wish to be identified or if you do not wish to have your comments published in the *Canada Gazette*, Part II.

cadre de la révision du règlement proposé. Il n'y aura pas de réponse individuelle à vos commentaires; l'avis de la version définitive du Règlement qui paraîtra dans la Partie II de la *Gazette du Canada* contiendra plutôt toutes les modifications apportées et un résumé des commentaires pertinents reçus. Veuillez indiquer dans votre exposé si vous ne désirez pas que vos observations y paraissent ou que votre nom y figure.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 16.1(1)^a of the *Motor Vehicle Transport Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Brian Orrbine, Chief, Motor Carriers, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Department of Transport, 17th Floor, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-990-8855; fax: 613-990-2913; e-mail: brian.orrbine@tc.gc.ca).

Ottawa, March 5, 2009

MARY PICHETTE
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 16.1(1)^a de la *Loi sur les transports routiers*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*, 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 Brian Orrbine, chef, Transporteurs routiers, Sécurité routière et Réglementation automobile, ministère des Transports, 17^e étage, 275, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-990-8855; téléc. : 613-990-2913; courriel : brian.orrbine@tc.gc.ca).

Ottawa, le 5 mars 2009

La greffière adjointe du Conseil privé
MARY PICHETTE

REGULATIONS AMENDING THE COMMERCIAL VEHICLE DRIVERS HOURS OF SERVICE REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsection 2(1) of the *Commercial Vehicle Drivers Hours of Service Regulations*¹ is amended by adding "and" at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

COMING INTO FORCE

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

[11-1-o]

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES HEURES DE SERVICE DES CONDUCTEURS DE VÉHICULE UTILITAIRE

MODIFICATION

1. L'alinéa 2(1)d du *Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur six mois après la date de son enregistrement.

[11-1-o]

^a S.C. 2001, c. 13, s. 6

^b R.S., c. 29 (3rd Supp.); S.C. 2001, c. 13, s. 1

¹ SOR/2005-313

^a L.C. 2001, ch. 13, art. 6

^b L.R., ch. 29 (3^e suppl.); L.C. 2001, ch. 13, art. 1

¹ DORS/2005-313

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems)

Statutory authority

Motor Vehicle Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: Proposed is a new Canada Motor Vehicle Safety Standard requiring electronic stability control (ESC) systems on prescribed vehicles with a gross vehicle weight rating of 4 536 kilograms or less and manufactured on or after September 1, 2011. The current safety standard of the United States for ESC would be incorporated by reference through the use of a Technical Standards Document, thus creating harmonized requirements between Canada and the United States.

Description: ESC is a technology designed primarily to assist the driver in maintaining control of a vehicle during emergency manoeuvres, such as swerving or braking suddenly to avoid an obstacle. ESC can also help the driver maintain control in such situations as when cornering on slippery surfaces. ESC works by monitoring, on a continuous basis, steering wheel activity and vehicle direction by utilizing wheel-speed, yaw rate and steering angle sensors. The ESC system works by automatically activating the brake on one or several wheels as needed to maintain vehicle control.

Multiple international studies have shown that ESC has the potential of reducing fatal crashes involving loss of control of light-duty vehicles of 20%–40%. Analyses of Canadian crash data by the Department of Transport indicate that ESC could prevent approximately 29% of these types of crashes.

Cost-benefit statement: The cost-benefit analysis examined the estimated cost of implementing ESC on all new light-duty vehicles versus the potential benefit of lives saved in vehicle crashes resulting from loss of control. Based on 2006 vehicles sales, the estimated installation costs are \$353 million for that year. The cost to industry is expected to decrease in the subsequent years as more and more vehicles become fitted with ESC, and as economies of scale improve.

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité)

Fondement législatif

Loi sur la sécurité automobile

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Une nouvelle Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada est proposée, selon laquelle il est exigé que des systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) soient installés sur les véhicules prescrits dont le poids nominal brut du véhicule est de 4 536 kilogrammes ou moins et fabriqués en date du 1^{er} septembre 2011 ou subséquemment. La norme de sécurité actuelle des États-Unis pour les ESC serait incorporée par renvoi à l'aide d'un document de normes techniques, permettant ainsi d'harmoniser les exigences réglementaires entre le Canada et les États-Unis.

Description : L'ESC est une technologie conçue principalement pour aider le conducteur à conserver la maîtrise d'un véhicule lors de manœuvres d'urgence, telles que braquer ou freiner brusquement afin d'éviter un obstacle. L'ESC peut aider également le conducteur à conserver la maîtrise dans des situations telles que lors de virages sur des surfaces glissantes. L'ESC fonctionne en surveillant de façon continue l'activité du volant et la direction du véhicule au moyen de capteurs de vitesse de roue, de vitesse de lacet et de l'angle du volant. L'ESC fonctionne automatiquement en commandant le freinage d'une ou de plusieurs roues, au besoin, afin de conserver la maîtrise du véhicule.

Il a été démontré dans de multiples études internationales que les ESC ont le potentiel de réduire le nombre de collisions mortelles causées par la perte de contrôle de véhicules légers à raison de 20 % à 40 %. Des analyses des données sur les collisions au Canada effectuées par le ministère des Transports indiquent que les ESC pourraient empêcher environ 29 % de ces types de collisions.

Énoncé des coûts et avantages : Dans l'analyse des coûts-avantages, on examine les coûts prévus pour la mise en place d'ESC sur tous les nouveaux véhicules légers par rapport à l'avantage éventuel du nombre de vies épargnées lors de collisions résultant d'une perte de contrôle. Selon les ventes de véhicules réalisées en 2006, les coûts d'installation prévus s'élèvent à 353 millions de dollars pour cette année. Le coût pour l'industrie devrait diminuer lors des années à venir alors que de plus en plus de véhicules seront équipés d'ESC, et que cela permettra de réaliser de plus grandes économies d'échelle.

The estimated benefits are based on 2006 vehicle crashes where about 768 fatalities of vehicle occupants involving loss of control occurred. With an estimate of 29% effectiveness in reduction of fatal and injury crashes involving loss of control with light-duty vehicles, ESC could have prevented approximately 225 fatalities if all light-duty vehicles were equipped with ESC that year. At a statistical value to society of \$6.11 million per fatality, the potential benefit to society is estimated at \$1.375 billion for an overall benefit/cost ratio of 3.9.

Business and consumer impacts: Harmonizing with the safety standard of the United States would facilitate regulatory acceptance by the industry and would remove any potential impediment to trade and compliance between these countries. As such, it will facilitate the industries' ability to import and export products by standardizing vehicle requirements and compliance testing, which in turn would offer a wider variety of vehicles fitted with ESC to Canadian consumers.

Domestic and international coordination and cooperation: As stated above, harmonization with the safety standard of the United States would remove any potential impediment to trade between Canada and the United States.

Canada has also participated in the development of a global technical regulation for ESC under the auspices of the United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, which was adopted in June 2008. This proposal would be in alignment with the global technical regulation for ESC. This would allow the requirements for ESC to be globally harmonized, creating potential for further international trade.

Les avantages prévus se fondent sur le taux de collisions de 2006 où environ 768 décès d'occupants de véhicule ont eu lieu lors de collisions résultant d'une perte de contrôle. D'après une estimation de 29 % de réduction du nombre de collisions mortelles et de collisions causant des blessures qui résultent de la perte de contrôle de véhicules légers, les ESC auraient pu empêcher approximativement 225 décès si tous les véhicules légers avaient été munis d'ESC pour l'année en cause. Selon une valeur statistique pour la société de 6,11 millions de dollars par décès, l'avantage éventuel pour la société est estimé à 1,375 milliard de dollars pour un ratio global coûts-avantages de l'ordre de 3,9.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : L'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis favoriserait l'acceptation de la réglementation par l'industrie et permettrait de supprimer tout obstacle éventuel au commerce et à la conformité entre ces pays. Ainsi, en normalisant les exigences pour les véhicules et les essais de conformité, cela faciliterait la capacité des entreprises d'importer et d'exporter des produits et permettrait en retour d'offrir une plus grande diversité de véhicules équipés d'ESC aux consommateurs canadiens.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Comme il est susmentionné, l'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis permettrait de supprimer tout obstacle éventuel aux échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis.

Le Canada a également participé à l'élaboration d'un règlement technique mondial pour les ESC sous l'égide du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies, lequel a été adopté en juin 2008. Cette proposition sera alignée sur le règlement technique mondial sur les ESC. Ceci permettra d'harmoniser les exigences réglementaires pour les ESC à l'échelle mondiale, en favorisant l'accroissement des échanges internationaux.

Issue

This proposed amendment would modify Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations* to introduce a new Canada Motor Vehicle Safety Standard, Standard 126, entitled "Electronic Stability Control Systems," hereafter referred to as the Canadian safety standard 126. This proposed Canadian safety standard would require electronic stability control (ESC) systems on new light-duty vehicles (vehicles with a gross vehicle weight rating of 4 536 kg or less) manufactured after August 31, 2011.

Implementation of this Canadian safety standard is expected to reduce the number of crashes in which the driver loses directional control of the vehicle. It is proposed that the Canadian safety standard be harmonized to the safety standard of the United States' requirements pertaining to ESC. Harmonizing with United States standard would provide Canadians the benefits obtainable with ESC, and would remove any potential impediment to trade between the two countries.

Description

ESC is a technology designed primarily to assist the driver in maintaining control of a vehicle during emergency manoeuvres, such as swerving or braking suddenly to avoid an obstacle. ESC can also help the driver maintain control in such situations as when cornering on slippery surfaces. ESC works by monitoring,

Question

Cette modification proposée vise l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* afin d'instaurer une nouvelle Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada, soit la Norme 126, intitulée « Systèmes de contrôle électronique de la stabilité », ci-après désignée comme la norme de sécurité canadienne 126. Selon cette norme de sécurité canadienne proposée, il serait exigé d'installer des systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) sur les nouveaux véhicules légers (véhicules dont le poids nominal brut du véhicule est de 4 536 kg ou moins) fabriqués après le 31 août 2011.

La mise en vigueur de cette norme de sécurité canadienne permettra de réduire le nombre de collisions lors desquelles le conducteur perd la maîtrise de la direction du véhicule. Il est proposé que la norme de sécurité canadienne soit harmonisée selon les exigences de la norme de sécurité des États-Unis relatives aux ESC. L'harmonisation avec la norme des États-Unis permettrait d'offrir aux Canadiens les avantages que procurent les ESC et de supprimer tout obstacle éventuel aux échanges commerciaux entre les deux pays.

Description

L'ESC est une technologie conçue principalement pour aider le conducteur à conserver la maîtrise d'un véhicule lors de manœuvres d'urgence, telles que braquer ou freiner brusquement afin d'éviter un obstacle. L'ESC peut aider également le conducteur à conserver la maîtrise dans des situations telles que lors de virages

on a continuous basis, steering wheel activity and vehicle direction by utilizing wheel-speed, yaw rate and steering angle sensors. The ESC system works by automatically activating the brake on one or several wheels as needed to maintain vehicle control; in some cases, current ESC systems also reduce engine power simultaneously with the application of the brakes.

Recent studies, including those completed by the Insurance Institute for Highway Safety and the US National Highway Traffic Safety Administration, estimate that ESC would reduce the number of fatal or serious crashes by 43% in the United States. Studies in Europe and Japan report reductions of 20% to 40% in the number of fatal crashes. ESC can prevent many types of crashes, but it is especially effective in preventing vehicle crashes that result from a loss of control. Analyses of Canadian crash data by the Department of Transport indicate that ESC could prevent approximately 29% of fatal and injury-causing crashes involving loss of control for light-duty vehicles. In 2006, it is estimated that loss of control resulted in the death of 768 vehicle occupants in Canada, as well as causing serious injuries to 2 578 vehicle occupants. The Department of Transport estimates that there would have been approximately 225 fewer deaths and 755 fewer people seriously injured on our roads if all light-duty vehicles had been fitted with ESC systems that year.

Since 2004, Canadian research and testing has shown that ESC improves the stability of vehicles in emergency avoidance manoeuvres. Various vehicles with proprietary variants of ESC systems were tested. As of April 2008, seventeen vehicles had been tested under two scenarios: a sudden lane change on a straight highway and a sudden increase in steering on a highway exit ramp. Testing is planned on five more vehicles by the end of 2008 and during winter 2009. Test results using the safety requirements of the United States have also shown that these requirements are effective since they demonstrated that vehicles fitted with ESC were significantly more stable than vehicles with this safety technology disabled. Thus, it demonstrated that most vehicles not fitted with ESC could not comply with the standard. Testing done on snow and on wet pavement also showed that ESC is effective under Canadian driving conditions.

On April 6, 2007, the United States adopted the new Federal Motor Vehicle Safety Standard 126 for vehicle stability and control, entitled "Electronic Stability Control Systems," which includes equipment and performance requirements, a phase-in schedule as well as the implementation of tell-tales for ESC systems. The standard of the United States requires a phase-in by which 55% of vehicles manufactured by each company on or after September 1, 2008, until August 31, 2009, inclusively, 75% of vehicles manufactured on or after September 1, 2009, until August 31, 2010, inclusively, 95% of vehicles manufactured on or after September 1, 2010, until August 31, 2011, inclusively, and 100% of vehicles manufactured on or after September 1, 2011, must be equipped with an ESC system meeting the standard's requirements.

sur des surfaces glissantes. Le système ESC fonctionne en surveillant de façon continue l'activité du volant et la direction du véhicule au moyen de capteurs de vitesse de roue, de vitesse de lacet et de l'angle du volant. Le système ESC fonctionne automatiquement en commandant le freinage d'une ou de plusieurs roues, au besoin, afin de conserver la maîtrise du véhicule. Dans certains cas, les systèmes ESC actuels diminuent également la puissance du moteur en même temps que l'application des freins.

Dans le cadre d'études récentes, notamment celles de l'Insurance Institute for Highway Safety et de la US National Highway Traffic Safety Administration, il est estimé que les ESC pourraient réduire le nombre de collisions mortelles ou graves de 43 % aux États-Unis. Des études réalisées en Europe et au Japon indiquent des réductions du nombre de collisions mortelles allant de 20 % à 40 %. Les ESC peuvent prévenir de nombreux types de collisions, mais ces systèmes sont tout particulièrement efficaces pour la prévention de collisions résultant d'une perte de contrôle. Des analyses des données sur les collisions au Canada effectuées par le ministère des Transports indiquent que les ESC pourraient empêcher approximativement 29 % des collisions mortelles et des collisions causant des blessures qui résultent de la perte de contrôle de véhicules légers. En 2006, on estime que la perte de contrôle a causé le décès de 768 occupants de véhicules au Canada et occasionné des blessures graves à 2 578 personnes occupant un véhicule. Le ministère des Transports estime qu'il aurait pu y avoir environ 225 décès de moins et 755 personnes grièvement blessées en moins sur nos routes si tous les véhicules légers avaient été équipés d'ESC pour l'année en cause.

Depuis 2004, les recherches et les essais menés au Canada indiquent que l'ESC améliore la stabilité des véhicules lors de manoeuvres d'évitement d'urgence. Divers véhicules équipés de différentes variantes de systèmes ESC commercialisées ont été mis à l'essai. En date d'avril 2008, dix-sept véhicules avaient été mis à l'essai d'après deux scénarios : un changement de voie brusque sur une route droite et une augmentation soudaine du braquage à l'intérieur d'une bretelle de sortie d'autoroute. Des essais sont prévus pour cinq autres véhicules d'ici la fin de 2008 et à l'hiver 2009. Les résultats des essais effectués à l'aide des exigences de sécurité des États-Unis indiquent également que ces exigences sont efficaces, puisqu'ils ont démontré que les véhicules équipés d'ESC sont notablement plus stables que les véhicules dont le système a été désactivé. Ainsi, il a été mis en évidence que la plupart des véhicules qui ne sont pas équipés d'ESC ne peuvent être conformes à la norme. Les essais effectués sur la chaussée enneigée et mouillée ont démontré également que les ESC sont utiles pour les conditions de conduite au Canada.

Le 6 avril 2007, les États-Unis ont adopté une nouvelle norme fédérale régissant la sécurité des véhicules automobiles pour la stabilité et le contrôle des véhicules, la *Federal Motor Vehicle Safety Standard 126*, intitulée « Electronic Stability Control Systems » (Systèmes de contrôle électronique de la stabilité), qui comprend des exigences en matière d'équipement et de performance, un calendrier d'entrée en vigueur progressive ainsi que la mise en place de témoins lumineux pour les systèmes ESC. La norme des États-Unis requiert une mise en vigueur progressive, au cours de laquelle 55 % des véhicules fabriqués par chaque constructeur à partir du 1^{er} septembre 2008 jusqu'au 31 août 2009 inclusivement, 75 % des véhicules fabriqués à partir du 1^{er} septembre 2009 jusqu'au 31 août 2010 inclusivement, 95 % des véhicules fabriqués à partir du 1^{er} septembre 2010 jusqu'au 31 août 2011 inclusivement et la totalité des véhicules fabriqués en date du 1^{er} septembre 2011 ou subséquemment, doivent être équipés d'un système ESC répondant aux exigences réglementaires.

The proposed Canadian safety standard 126 would require ESC on new vehicles, and would apply to passenger cars, multi-purpose passenger vehicles, trucks, and buses with a gross vehicle weight rating of 4 536 kg or less, manufactured on or after September 1, 2011. However, as in the standard of the United States, vehicles that are manufactured in two or more stages or that are altered will have one additional year to comply with the new Canadian safety standard 126. This proposed standard would harmonize its regulatory requirements governing ESC with those of the United States,¹ which would be incorporated by reference through the use of a Technical Standards Document.

An ESC system would be defined in Technical Standards Document 126 as having the following attributes:

- Augments vehicle directional stability by applying and adjusting the vehicle brake torques individually to induce a correcting yaw moment to a vehicle;
- Is computer-controlled with the computer using a closed-loop algorithm to limit both vehicle oversteer and understeer;
- Has a means to determine the vehicle's yaw rate and to estimate its side slip or side slip derivative with respect to time;
- Has a means to monitor driver steering inputs;
- Has an algorithm to determine the need, and a means to modify engine torque, as necessary, to assist the driver in maintaining control of the vehicle; and
- Is operational over the full speed range of the vehicle (except at vehicle speeds less than 20 km/h, when being driven in reverse, or during system initialization).

Furthermore, there are three main requirements within the proposed Regulations: equipment requirements, performance requirements and implementation of tell-tales.

Under the equipment requirements, an ESC system provided with a vehicle to which the Canadian safety standard 126 applies must:

- Be capable of applying brake torques individually to all four wheels and have a control algorithm that utilizes this capability;
- Be operational during all phases of driving including acceleration, coasting, and deceleration (including braking), except when the driver has disabled ESC, the vehicle speed is below 20 km/h, the vehicle is being driven in reverse, or during system initialization; and
- Remain capable of activation even if the antilock brake system (ABS) or traction control system is also activated.

The performance requirements are tested through the use of a Sine With Dwell steering manoeuvre test. This performance test simulates a sudden lane change. The Sine With Dwell test, which is conducted with a prescribed automated steering machine, provides consistent, repeatable results across the range of vehicles stipulated within the Canadian safety standard 126. The performance requirements contain two criteria: stability criterion and

La norme de sécurité canadienne 126 proposée exigerait l'ESC sur les nouveaux véhicules, et elle s'appliquerait aux voitures de tourisme, aux véhicules de tourisme à usages multiples, aux camions et aux autobus ayant un poids nominal brut du véhicule de 4 536 kg ou moins, fabriqués en date du 1^{er} septembre 2011 ou subséquemment. Toutefois, tel qu'il est stipulé dans la norme des États-Unis, les véhicules qui sont construits en deux étapes ou plus ou qui sont modifiés disposeront d'une année supplémentaire pour être conformes à la nouvelle norme de sécurité canadienne 126. Les exigences réglementaires régissant les ESC de la norme proposée seront harmonisées avec celles des États-Unis¹, qui seront incorporées par renvoi à l'aide d'un document de normes techniques.

Un système ESC serait défini dans le document de normes techniques 126 comme étant un système qui possède tous les attributs suivants :

- Système qui augmente la stabilité directionnelle du véhicule en appliquant et en réglant individuellement les couples de freinage du véhicule de manière à produire un moment de lacet de correction sur un véhicule;
- Système commandé par ordinateur qui exécute un algorithme en boucle fermée destiné à limiter le survirage et le sousvirage du véhicule;
- Système qui est capable de déterminer la vitesse de lacet du véhicule et d'évaluer la dérive latérale ou la dérivée de la dérive latérale en fonction du temps;
- Système qui est capable de surveiller l'angle du volant;
- Système qui possède un algorithme qui permet de déterminer la nécessité de modifier le couple du moteur et un mécanisme qui modifie ce couple, le cas échéant, afin d'aider le conducteur à conserver la maîtrise de son véhicule;
- Système qui fonctionne dans la plage complète de vitesse du véhicule (sauf aux vitesses inférieures à 20 km/h, en marche arrière, ou lors de l'initialisation du système).

De plus, il y a trois dispositions principales dans le cadre du règlement proposé, soit les exigences en matière d'équipement, les exigences de performance et la mise en place de témoins lumineux.

En vertu des exigences en matière d'équipement, un système ESC fourni avec un véhicule auquel la norme de sécurité canadienne 126 s'applique doit :

- pouvoir appliquer des couples de freinage individuellement aux quatre roues et doit comporter un algorithme de commande qui utilise cette capacité;
- être opérationnel durant toutes les phases de la conduite, dont l'accélération, la marche en roue libre et la décélération (y compris le freinage), sauf lorsque le conducteur a désactivé l'ESC, que la vitesse du véhicule est inférieure à 20 km/h, que le véhicule fait marche arrière, ou lors de l'initialisation du système;
- pouvoir être activé même lorsque le dispositif de frein antiblocage (ABS) ou le système d'antipatinage à l'accélération est activé.

Les exigences de performance sont évaluées à l'aide d'un essai de manoeuvre « Sinusoïde avec pause ». Le test de performance simule un changement de voie brusque. L'essai « Sinusoïde avec pause », qui est effectué à l'aide d'un contrôleur de direction automatisé prescrit, fournit des résultats constants et reproductibles parmi toute la gamme de véhicules assujettis à la norme de sécurité canadienne 126. Les exigences de performance comportent

¹ U.S. *Federal Register*, Vol. 72, No. 66, Friday, April 6, 2007, p. 17236; Vol. 72, No. 120, Friday, June 22, 2007, p. 34409; and Vol. 73, No. 184, Monday, September 22, 2008, p. 54526.

¹ U.S. *Federal Register*, vol. 72, n° 66, le vendredi 6 avril 2007, p. 17236; vol. 72, n° 120, le vendredi 22 juin 2007, p. 34409 et vol. 73, n° 184, le lundi 22 septembre 2008, p. 54526.

responsiveness criterion. The stability criterion ensures that the vehicle returns to control in a short period of time after the steering wheel is returned to the straight-ahead position. The responsiveness criterion stipulates a minimum vehicle lateral displacement and is necessary because a vehicle that responds very little to steering commands can show high stability in the performance test. Thus, the responsiveness criterion ensures, in conjunction with the stability criterion, that the vehicle reacts properly to steering inputs and remains in control.

An ESC system malfunction tell-tale that would remain illuminated if a malfunction occurred would be mandatory and must be mounted inside the occupant compartment in front of and in clear view of the driver.

In certain situations, there may be legitimate reasons to disengage the ESC system. These situations include when a vehicle is driven on a deformable surface such as mud or snow, or while driven with a compact spare tire or tire chains installed. Accordingly, vehicle manufacturers may include an ESC off control that places the ESC system in a mode in which it does not satisfy the performance requirements of the standard. If this control is included, it must be identified by a prescribed symbol in order to indicate properly to the driver that this control can deactivate the ESC. In addition, an "ESC OFF" tell-tale, as shown in the Canadian safety standard for tell-tales, must be used. To maintain harmonization with the United States and the global technical regulation for ESC systems, the English word "OFF" would be used in the control and tell-tale to ensure that the driver clearly understands that the ESC system has been deactivated. The word "OFF" has been acknowledged at the international level to be comprehensible by vehicle users worldwide. However, as per the Canadian safety standard, a description must be provided to consumers in the owner's manual in English and French.

Regulatory and non-regulatory options considered

With regards to the safety benefits obtainable with ESC systems, a number of regulatory and non-regulatory options were considered to reduce the number of crashes in which the driver loses directional control of the vehicle as follows.

Status quo

At present, there is no federal Canadian requirement for light-duty vehicles to be equipped with an ESC system. As stated above, there are many international studies as well as the Canadian ESC effectiveness study showing that the effectiveness of ESC to reduce vehicle crashes involving loss of control is significant. With the introduction of the United States standard pertaining to ESC, and the global technical regulation for ESC, if no Canadian regulations or significantly different regulations are introduced, it could cause a potential impediment to trade if manufacturers chose to offer an ESC system that does not comply with the safety standard of the United States. More importantly, regulations would permit all Canadian motorists to benefit fully from ESC technology.

Public awareness campaign in conjunction with Regulations

In addition to the implementation of the Canadian safety standard, the Department of Transport identified the need to educate Canadians and raise awareness about the benefits of ESC.

deux critères : le critère de stabilité et le critère de réactivité. Le critère de stabilité permet d'assurer que la maîtrise du véhicule revient en un court laps de temps après que le volant est revenu en ligne droite. Le critère de réactivité exige un déplacement latéral minimal du véhicule et s'avère nécessaire, parce qu'un véhicule qui réagit très peu aux commandes de direction peut démontrer une grande stabilité lors du test de performance. Ainsi, le critère de réactivité permet d'assurer, en conjonction avec le critère de stabilité, que le véhicule réagit adéquatement à l'angle du volant et demeure en contrôle.

Un témoin de mauvais fonctionnement du système ESC qui resterait allumé en présence d'une défaillance serait obligatoire, et devrait être installé à l'intérieur de l'habitacle en face du conducteur et bien à sa vue.

Dans certaines situations, il peut y avoir des raisons légitimes de désactiver le système ESC. Parmi ces situations, il y a notamment le fait de conduire un véhicule sur une surface transformable telle que la boue ou la neige, ou de conduire un véhicule avec un pneu de secours compact ou des chaînes. En conséquence, les constructeurs de véhicules peuvent inclure une commande de désactivation de l'ESC qui met le système ESC dans un mode qui ne satisfait pas aux exigences de performance réglementaires. Si la commande est incluse, elle doit être identifiée par un symbole prescrit afin de bien indiquer au conducteur que cette commande peut désactiver l'ESC. De plus, un témoin de désactivation de l'ESC, tel qu'il est stipulé dans la norme de sécurité canadienne pour les témoins lumineux, doit être utilisé. Afin d'assurer l'harmonisation avec la norme des États-Unis et le règlement technique mondial pour les systèmes ESC, le mot en anglais « OFF » (désactivation) serait utilisé avec la commande et le témoin afin d'assurer que le conducteur comprend clairement que le système ESC a été désactivé. Il a été admis à l'échelle internationale que le mot « OFF » est compréhensible pour les usagers de véhicules dans le monde entier. Toutefois, selon la norme de sécurité canadienne, une description doit être fournie aux consommateurs dans le manuel de l'utilisateur en français et en anglais.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

En ce qui concerne les avantages en matière de sécurité que procurent les systèmes ESC, un certain nombre d'options réglementaires et non réglementaires ont été examinées afin de réduire le nombre de collisions lors desquelles le conducteur perd la maîtrise de la direction du véhicule, et qui sont énoncées ci-après.

Statu quo

À l'heure actuelle, il n'y a aucune exigence fédérale au Canada visant à ce que les véhicules légers soient équipés d'un système ESC. Comme il est susmentionné, il existe de nombreuses études internationales ainsi qu'une étude de l'efficacité des ESC au Canada indiquant que l'efficacité des ESC à réduire le nombre de collisions de véhicules impliquant une perte de contrôle est substantielle. Avec l'instauration de la norme des États-Unis concernant les ESC et du règlement technique mondial pour les ESC, si aucun règlement n'est mis en vigueur au Canada ou si un règlement notablement différent est mis en place, cela risquerait d'entraver le commerce advenant que les constructeurs de véhicules choisissent de proposer un système ESC qui n'est pas conforme à la norme de sécurité des États-Unis. Mais plus important encore, un règlement permettrait à l'ensemble des automobilistes au Canada de profiter pleinement de la technologie ESC.

Campagne de sensibilisation du public se rapportant au Règlement

En plus de la mise en vigueur de la norme de sécurité canadienne, le ministère des Transports a déterminé le besoin d'informer les Canadiens et de les sensibiliser aux avantages des

Therefore, in January 2007, the Department of Transport published a Web page on ESC available at www.tc.gc.ca/ESC. This Web page contains consumer-oriented information on the nature of ESC and its benefits, as well as a listing of vehicles fitted with an ESC system in Canada, and also indicates the Department of Transport's position on ESC. The ESC Web page was updated in October 2008 and will continue to be updated as new information becomes available. The Department of Transport has also issued a media advisory on ESC dated March 10, 2008. Furthermore, the Department of Transport officials have been presenting their ESC research and findings to key stakeholders, including provincial and territorial governments, safety organizations, manufacturers, consumer-focused media and publishers. Several meetings have been held with these groups to discuss strategies for promoting ESC. Promotional materials for ESC have been developed and liaisons have been established with international organizations in an effort to raise public awareness of and demand for ESC. In this regard, the Department of Transport was actively involved in an ESC Media Event with its stakeholders, hosted by the Canadian Automobile Association and held in Toronto on October 30, 2008.

Introduce Regulations

Research and analysis within Canada show that the equipment and performance requirements prescribed in the safety standard of the United States are effective in discriminating vehicles fitted with an ESC system from vehicles not equipped with this safety technology. Harmonizing with the safety standard of the United States would facilitate regulatory acceptance by the industry, and would remove any potential impediment to trade and compliance between these countries. As such, it will facilitate the industry's ability to import and export products by standardizing vehicle requirements and compliance testing, which in turn would offer a wider variety of vehicles fitted with an ESC system to Canadian consumers. Indeed, currently, more vehicles fitted with an ESC system are offered on the United States market than in Canada. As the number of vehicles fitted with ESC systems must increase in the United States to comply with the United States phase-in schedule, Canadian manufacturers will need to fit their product with ESC systems if they wish to continue exporting light-duty vehicles to the United States.

Most importantly, harmonizing with the safety standard of the United States would provide to Canadian road users the benefits obtainable from ESC safety systems. An estimated benefit/cost ratio of 3.9 demonstrates the potential of mandatory implementation of ESC on light-duty vehicles.

Benefits and costs

An assessment, based on motor vehicle collisions from 2000–2005, demonstrated that ESC had an estimated effectiveness of 29% on crashes involving loss of control with light-duty vehicles, if fatal and injury-causing crashes are taken as the base. Since there were 2 163 vehicle occupant fatalities in 2006 and over 35% of those are estimated to be loss-of-control crashes, approximately 225 lives could have been saved. This statistical study was done using an adjusted odds-ratio method, which takes into account various confounding variables. The statistical study and method of determining this effectiveness can be found in *A Study*

ESC. Par conséquent, en janvier 2007, le ministère des Transports a publié une page Web accessible au www.tc.gc.ca/ESC. La page Web contient des renseignements destinés aux consommateurs sur la nature des systèmes ESC et leurs avantages, ainsi que des listes de véhicules munis d'un système ESC au Canada, et fait également connaître la position du ministère des Transports quant aux ESC. La page Web sur les ESC a été mise à jour en octobre 2008 et continuera d'être mise à jour au fur et à mesure que l'on disposera de nouveaux renseignements. Le ministère des Transports a également fait paraître un avis aux médias sur les ESC en date du 10 mars 2008. De plus, les représentants du ministère des Transports ont présenté leurs recherches et les faits établis sur les ESC aux intervenants principaux, notamment les gouvernements provinciaux et les administrations territoriales, les organismes de sécurité, les constructeurs de véhicules, les éditeurs et les médias axés sur les consommateurs. Plusieurs réunions ont eu lieu avec ces groupes afin d'examiner les stratégies de promotion des ESC. Du matériel publicitaire pour les ESC a été mis au point et des liaisons ont été établies avec des organisations internationales dans le but de sensibiliser le public et de susciter la demande d'ESC. À cet effet, le ministère des Transports a participé activement à un rendez-vous médiatique sur les ESC avec les intervenants présenté par l'Association canadienne des automobilistes et qui a eu lieu à Toronto le 30 octobre 2008.

Mise en vigueur du Règlement

Les recherches et les analyses au Canada indiquent que les exigences en matière d'équipement et les exigences de performance stipulées dans la norme de sécurité des États-Unis servent à faire la distinction entre les véhicules équipés d'un système ESC et les véhicules qui ne sont pas munis de ce dispositif de sécurité. L'harmonisation selon la norme de sécurité des États-Unis favoriserait l'acceptation de la réglementation par l'industrie, et permettrait de supprimer tout obstacle éventuel au commerce et à la conformité entre ces pays. Ainsi, en normalisant les exigences pour les véhicules et les essais de conformité, cela faciliterait la capacité des entreprises d'importer et d'exporter des produits et permettrait en retour d'offrir une plus grande diversité de véhicules équipés d'un système ESC aux consommateurs canadiens. En effet, actuellement, un plus grand nombre de véhicules équipés de systèmes ESC sont offerts sur le marché aux États-Unis qu'au Canada. Alors que le nombre de véhicules équipés de systèmes ESC doit s'accroître aux États-Unis afin de se conformer au calendrier d'entrée en vigueur progressive aux États-Unis, les constructeurs canadiens devront équiper leurs produits de systèmes ESC s'ils veulent continuer à exporter des véhicules légers aux États-Unis.

Mais surtout, l'harmonisation avec la norme de sécurité des États-Unis doterait les usagers canadiens de la route des avantages que procurent les systèmes de sécurité ESC. L'estimation d'un ratio coûts-avantages de l'ordre de 3,9 met en évidence le potentiel lié à l'installation obligatoire d'ESC sur les véhicules légers.

Avantages et coûts

Une évaluation, s'appuyant sur les taux de collisions de véhicules automobiles allant de 2000 à 2005, a démontré que les ESC permettaient de réduire d'environ 29 % le nombre de collisions impliquant la perte de contrôle de véhicules légers, si l'on se base sur les collisions mortelles et celles causant des blessures. Puisque 2 163 occupants de véhicules sont décédés en 2006 et qu'il est estimé que plus de 35 % de ceux-ci étaient des victimes de collisions attribuables à une perte de contrôle, environ 225 vies auraient pu être épargnées. Cette étude statistique a été effectuée à l'aide de la méthode de rapport des cotes ajusté, qui tient compte

of the Effectiveness of Electronic Stability Control in Canada, Transport Canada, 2008, Chouinard et al., to be published.

As demonstrated in Table 1, based on 2006 light-duty vehicle occupant fatalities at a statistical value to society of \$6.11 million per fatality, the potential benefit to society is estimated at \$1.375 billion for vehicle occupant fatalities involved in a loss of control. This number is considered conservative since it does not take into account the benefit to society from injuries prevented, reduction of cyclist and pedestrian fatalities and property damage. Furthermore, vehicles already fitted with ESC and ABS as optional equipment have not been included in the cost to industry. By comparing the estimated benefits to the cost of implementing ESC on all stipulated vehicles, as shown in Table 2, it is apparent that the benefit to society far outweighs the cost.

Table 1: Estimated potential benefit to society

	Car / light truck fatalities (vehicle occupants)	ESC effectiveness (adjusted odds-ratio)	Potential lives saved	Statistical value to society	Potential benefit to society
Loss of control 2006 data	768*	29.3 %	225	\$6.11M	\$1.375B

* $2163 \times 35.5\% = 768$

Table 2: Estimated cost to industry to add ESC

Vehicle sales – Canada, 2006	1.6M
Estimated cost of ESC for vehicles already equipped with ABS	\$175 per vehicle
Estimated cost of ESC for vehicles not equipped with ABS	\$525 per vehicle
Vehicles with ESC as standard equipment (2006 sales)	18%
Vehicles with ABS as standard equipment (2006 sales)	60%
Vehicles without ESC and ABS as standard equipment (2006 sales)*	22%
Cost = $(1.6M \times 60\% \times \$175) + (1.6M \times 22\% \times \$525) = \$353M$	

*Assuming no vehicle has ABS or ESC as optional equipment.

Vehicle crashes involved in loss of control:
Benefit/Cost = $\$1.375B/\$353M = 3.9$

Consultation

The Department of Transport informs the automotive industry, public safety organizations and the general public when changes are planned to the *Motor Vehicle Safety Regulations*. This gives them the opportunity to comment on these changes by letter or email. The Department of Transport also consults regularly, in face-to-face meetings or teleconferences, with the automotive industry, public safety organizations, provinces and territories.

d'un ensemble de diverses variables. L'étude statistique et la méthode utilisée pour déterminer l'efficacité des ESC se trouvent dans l'étude à paraître intitulée *A Study of the Effectiveness of Electronic Stability Control in Canada* (« Une étude de l'efficacité du contrôle électronique de la stabilité au Canada »), Transport Canada, 2008, Chouinard et coll.

Tel qu'il est démontré dans le tableau 1, selon le nombre de victimes parmi les occupants de véhicules légers en 2006 d'après une valeur statistique pour la société de 6,11 millions de dollars par décès, l'avantage éventuel pour la société est estimé à 1,375 milliard de dollars pour les occupants victimes de collisions impliquant une perte de contrôle seulement. Ce chiffre est considéré modéré puisqu'il ne tient pas compte de l'avantage pour la société provenant des blessés épargnés, de la diminution du nombre de victimes parmi les cyclistes et les piétons et des dommages matériels. De plus, les véhicules déjà équipés d'ESC et d'ABS en option n'ont pas été pris en compte dans le coût pour l'industrie. En comparant les avantages prévus avec le coût de l'installation d'ESC sur tous les véhicules prescrits, tel qu'il est indiqué dans le tableau 2, il est évident que l'avantage pour la société l'emporte de loin sur le coût.

Tableau 1 : Avantage éventuel estimé pour la société

	Victimes de collisions d'automobiles et de camions légers (occupants)	Efficacité de l'ESC (Rapport des cotes ajusté)	Nombre éventuel de vies épargnées	Valeur statistique pour la société	Avantage éventuel pour la société
Perte de contrôle Données de 2006	768*	29,3 %	225	6,11 M\$	1,375 G\$

* $2163 \times 35,5\% = 768$

Tableau 2 : Coût estimé pour l'industrie pour l'ajout d'ESC

Ventes de véhicules – Canada, 2006	1,6 M
Coût estimé de l'ESC pour les véhicules déjà équipés de système ABS	175 \$ par véhicule
Coût estimé de l'ESC pour les véhicules qui ne sont pas équipés de système ABS	525 \$ par véhicule
Véhicules avec ESC comme équipement de série (ventes pour 2006)	18 %
Véhicules avec ABS comme équipement de série (ventes pour 2006)	60 %
Véhicules sans ESC et ABS comme équipement de série (vente pour 2006)*	22 %
Coût = $(1,6 M \times 60\% \times 175 \$) + (1,6 M \times 22\% \times 525 \$) = 353 M\$$	

*En supposant qu'aucun véhicule n'est équipé d'ABS ou d'ESC en option.

Les collisions de véhicules impliquant une perte de contrôle :
Avantage/coût = $1,375 G\$/353 M\$ = 3,9$

Consultation

Le ministère des Transports informe l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public lorsque des modifications sont prévues au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Cela leur donne l'occasion de faire des commentaires sur ces modifications par la poste ou par courrier électronique. Le ministère des Transports mène également des consultations de façon régulière, lors de réunions en personne ou de téléconférences, avec les représentants de l'industrie automobile, des organismes de sécurité publique, des gouvernements provinciaux et des administrations territoriales.

The Department of Transport has been researching and working with stakeholders on ESC for the past several years. Since 2007, the Department of Transport has had multiple meetings and exchange of letters with the two automotive manufacturing associations of Canada, the Association of International Automobile Manufacturers of Canada² and the Canadian Vehicle Manufacturers' Association,³ to present its research program, to introduce the regulatory plan, and to seek partners to promote ESC. Manufacturers are in agreement with the safety benefits of ESC and are encouraging the government to harmonize with the safety standard of the United States. However, because of the different fleet mixes between Canada and the United States, both associations indicated to the Department of Transport that the phase-in schedule of the United States was not fair for Canada. Thus, a Memorandum of Understanding was proposed by the Department of Transport to help increase market penetration of ESC in Canada before the effective date of September 1, 2011. The two associations subsequently signed a Letter of Commitment and a Letter of Agreement respectively that cover the introduction of ESC on vehicles manufactured for Canada between September 1, 2008, and the proposed date of introduction of the Canadian safety standard 126. This voluntary commitment by industry will permit the Department of Transport to monitor ESC fitment during this period and will benefit Canadians by providing information to consumers regarding which vehicles are fitted with ESC.

Specifically, the two associations have agreed to the following:

- For each Canadian vehicle for which there is an equivalent United States vehicle that complies with the safety standard of the United States, if ESC is offered as either standard or optional equipment on the United States vehicle, ESC will also be available as standard or optional on the Canadian vehicle;
- The associations will provide model by model information on whether ESC is fitted on a vehicle and whether it is standard or optional; and
- For each model year from 2007 to 2011 inclusive, the associations will report the level of ESC fitment (in percentages) for the vehicles manufactured for the Canadian market.

The associations have already reported that the level of fitment for model year 2007 was just over 33%. Based on this level, the Department of Transport is confident that Canadian fitment, averaged over the overall fleet, will rise in tandem with the fitment of United States fleet, and approach the percentages stipulated during the United States phase-in period.

In addition to the national level of development of ESC requirements, Canada has participated in the development of a global technical regulation for ESC, which was adopted in June 2008, under the auspices of the United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations. The United States has incorporated the requirements of the ESC global technical regulation in its national regulations with the publication of amendments

Le ministère des Transports a effectué des recherches et des travaux avec les intervenants sur les ESC depuis plusieurs années. Depuis 2007, le ministère des Transports a eu de multiples réunions et échanges de lettres avec les deux associations de l'industrie automobile du Canada, soit L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada² et l'Association canadienne des constructeurs de véhicules³, afin de présenter son programme de recherche et le projet de réglementation et afin de chercher des partenaires dans le but de promouvoir les ESC. Les constructeurs de véhicules reconnaissent les avantages en matière de sécurité que procurent les ESC et incitent le gouvernement à harmoniser avec la norme de sécurité des États-Unis. Toutefois, en raison des différences de composition de la flotte entre le Canada et les États-Unis, les deux associations ont signalé au ministère des Transports que le calendrier d'entrée en vigueur progressive des États-Unis ne convient pas au Canada. Ainsi, un protocole d'entente a été proposé par le ministère des Transports afin d'aider à accroître la présence des ESC sur le marché au Canada avant la date d'entrée en vigueur du 1^{er} septembre 2011. Les deux associations ont par la suite respectivement signé une lettre d'engagement et une lettre d'entente qui portent sur la mise en place d'ESC sur les véhicules fabriqués pour le Canada entre le 1^{er} septembre 2008 et la date d'entrée en vigueur proposée de la norme de sécurité canadienne 126. Cet accord volontaire de l'industrie permettra au ministère des Transports de surveiller le taux d'installation d'ESC lors de cette période et profitera aux Canadiens en fournissant des renseignements aux consommateurs en ce qui concerne les véhicules qui sont équipés d'ESC.

Particulièrement, les deux associations ont convenu des points suivants :

- Pour chaque véhicule canadien pour lequel il y a un véhicule équivalent aux États-Unis qui est conforme à la norme de sécurité des États-Unis, que l'ESC soit offert en équipement de série ou en option, l'ESC sera disponible en équipement de série ou en option sur le véhicule canadien;
- Les associations fourniront de l'information, modèle par modèle, indiquant si l'ESC est installé sur un véhicule et indiquant s'il est offert en équipement de série ou en option;
- Pour chaque année modèle de 2007 à 2011 inclusivement, les associations signaleront le niveau d'installation de l'ESC (en pourcentage) pour les véhicules fabriqués pour le marché canadien.

Les associations ont déjà indiqué que le niveau d'installation pour l'année modèle 2007 était d'un peu plus de 33 %. Selon ce niveau, le ministère des Transports est persuadé que le taux d'installation au Canada, établi en faisant la moyenne sur l'ensemble de la flotte, augmentera en tandem avec celui de la flotte américaine et s'approchera des pourcentages stipulés dans le calendrier d'entrée en vigueur progressive des États-Unis.

En plus de l'élaboration à l'échelle nationale d'exigences réglementaires relatives aux ESC, le Canada a participé à l'élaboration d'un règlement technique mondial sur les ESC, qui a été adopté en juin 2008, sous l'égide du Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies. Les États-Unis ont incorporé les exigences du règlement technique mondial sur les ESC dans leur réglementation nationale

² The Association of International Automobile Manufacturers of Canada represents the following automotive manufacturers and importers as voting members: BMW Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, Kia Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Mitsubishi Motor Sales of Canada, Inc., Nissan Canada Inc., Porsche Cars Canada Ltd., Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc. and Volkswagen Canada Inc.

³ The Canadian Vehicle Manufacturers' Association represents Chrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; General Motors of Canada Limited; and Navistar Canada, Inc.

² L'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada représente les constructeurs automobiles et les importateurs automobiles suivants comme membres votants : BMW Canada Inc., Honda Canada Inc., Hyundai Auto Canada, Kia Canada Inc., Mazda Canada Inc., Mercedes-Benz Canada Inc., Ventes de véhicules Mitsubishi du Canada Inc., Nissan Canada Inc., Automobiles Porsche du Canada Ltée, Subaru Canada Inc., Suzuki Canada Inc., Toyota Canada Inc. et Volkswagen Canada Inc.

³ L'Association canadienne des constructeurs de véhicules représente Chrysler Canada Inc., la Compagnie Ford Motor du Canada Limitée, General Motors du Canada Limitée et Navistar Canada, Inc.

to its ESC safety standard on September 22, 2008. As a first step, and in order to fulfill Canada's obligation towards the World Forum, this proposal introduces these amendments into Technical Standards Document 126. Thus, the Canadian regulation would be in alignment with the global technical regulation for ESC. The United Nations Economic Commission for Europe is currently incorporating the ESC global technical regulation in its Regulation No. 13-H. When incorporated, the Department of Transport will assess the need to introduce these requirements into the Canadian safety standard 126 as an alternative means of compliance.

Selected option and cooperation

The selected option is to implement Canadian safety standard 126 by introducing Technical Standards Document 126 that harmonizes Canadian requirements governing ESC with those of the United States. In parallel with the proposed amendment, the Department of Transport is promoting ESC to raise public awareness and demand for ESC. Furthermore, the Letters of Commitment/Agreement signed by the two automotive manufacturing associations will benefit Canadians by providing ESC fitment information to consumers for Canadian vehicles. This will assist Canadians to easily identify those vehicle models that are ESC equipped, which could help save their own lives as well as those of their passengers. It should be noted that if Canadians are unable to locate a vehicle model of their choice that is ESC-equipped within the Canadian market, they may wish to explore the United States market to see whether the desired ESC-equipped model is available. Under section 12 of the *Motor Vehicle Safety Regulations*, Canadians are permitted to import vehicles from the United States that are purchased at the retail level.

Implementation, enforcement and service standards

The requirements of Canadian safety standard 126 will be mandatory for applicable vehicles manufactured on or after September 1, 2011. Applicable vehicles manufactured in two or more stages or that are altered must comply with the Canadian safety standard 126 on or after September 1, 2012.

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

Contact

Julie Deschatelets
Regulatory Development Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Transport Canada
275 Slater Street, 17th Floor
Ottawa, Ontario

en publiant des modifications à leur norme de sécurité sur les ESC le 22 septembre 2008. Dans un premier temps, et dans le but de remplir les obligations du Canada envers le Forum mondial, cette proposition reproduit ces modifications dans le document de normes techniques 126. Ainsi, la réglementation canadienne sera alignée sur le règlement technique mondial sur les ESC. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe est présentement en train d'incorporer le règlement technique mondial dans son règlement n° 13-H. Lorsque incorporé, le ministère des Transports évaluera s'il est nécessaire de reproduire ces exigences dans la norme de sécurité canadienne 126 comme un autre moyen de conformité.

Option choisie et coopération

L'option choisie consiste à mettre en vigueur la norme de sécurité canadienne 126 en publiant le document de normes techniques 126 qui harmonise les exigences réglementaires du Canada régissant les ESC avec celles des États-Unis. Parallèlement à la modification proposée, le ministère des Transports effectue la promotion des ESC afin de sensibiliser le public et d'accroître la demande pour les ESC. De plus, les lettres d'engagement et d'entente signées par les deux associations de l'industrie automobile profiteront aux Canadiens en fournissant des renseignements aux consommateurs sur l'installation d'ESC sur les véhicules canadiens. Ceci aidera les Canadiens à déterminer facilement quels modèles de véhicule sont équipés d'ESC, ce qui pourrait les aider à sauver leur vie ainsi que celle de leurs passagers. Il est à noter que si les Canadiens sont incapables de trouver sur le marché canadien le modèle de véhicule de leur choix équipé d'ESC, ils peuvent envisager d'explorer le marché américain pour voir si le modèle convoité muni d'ESC est offert. En vertu de l'article 12 du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, il est permis aux Canadiens d'importer un véhicule des États-Unis qui est acheté au niveau du détaillant.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les spécifications de la norme de sécurité canadienne 126 seront obligatoires pour tous les véhicules auxquels elle s'applique et fabriqués en date du 1^{er} septembre 2011 ou subséquentment. Les véhicules auxquels la norme s'applique et construits en deux étapes ou plus ou qui sont modifiés doivent être conformes à la norme de sécurité canadienne 126 en date du 1^{er} septembre 2012 ou subséquentment.

Les constructeurs de véhicules automobiles et les importateurs automobiles sont responsables d'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille les programmes d'autocertification des constructeurs et des importateurs en examinant leurs documents relatifs aux essais et en inspectant les véhicules, ainsi qu'en menant des essais pour les véhicules provenant du marché libre. Lorsqu'un défaut est trouvé, le constructeur ou l'importateur doit émettre un avis de défectuosité aux propriétaires ainsi qu'au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité canadienne, le constructeur ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, peut recevoir une amende tel qu'il est stipulé dans la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*.

Personne-ressource

Julie Deschatelets
Ingénieure de l'élaboration de la réglementation
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Transports Canada
275, rue Slater, 17^e étage

K1A 0N5
Email: julie.deschatelets@tc.gc.ca

Please note: It is important that your submission be provided to the attention of the person noted above before the closing date. Submissions not sent directly to the person noted may not be considered as part of this regulatory proposal. Individual responses will not be sent to your submission. Any subsequent final regulation that is published in the *Canada Gazette*, Part II, would contain any changes that are made, along with a summary of the comments received. Please indicate in your submission if you do not wish to be identified or if you do not wish to have your comments published in the *Canada Gazette*, Part II.

Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : julie.deschatelets@tc.gc.ca

Note : Il est important que vos commentaires soient faits à l'attention de la personne susmentionnée avant la date limite. Les commentaires qui ne sont pas acheminés directement à la personne susmentionnée peuvent ne pas être considérés comme faisant partie de ce projet de règlement. Il n'y aura pas de réponse individuelle à vos commentaires. Tout règlement définitif subséquent qui paraîtra dans la Partie II de la *Gazette du Canada* comportera toute modification qui est effectuée, accompagnée d'un résumé des commentaires reçus. Veuillez indiquer dans votre soumission si vous ne voulez pas divulguer votre identité ou si vous ne voulez pas que vos commentaires soient publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Electronic Stability Control Systems)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Julie Deschatelets, Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 17th Floor, 275 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: julie.deschatelets@tc.gc.ca).

Ottawa, March 5, 2009

MARY PICHETTE
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS)

AMENDMENTS

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is amended by adding the following after item 124:

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Julie Deschatelets, ingénieure de l'élaboration des règlements, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, 17^e étage, 275, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : julie.deschatelets@tc.gc.ca).

Ottawa, le 5 mars 2009

La greffière adjointe du Conseil privé
MARY PICHETTE

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (SYSTÈMES DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE LA STABILITÉ)

MODIFICATIONS

1. L'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 124, de ce qui suit :

^a S.C. 1993, c. 16
¹ C.R.C., c. 1038

^a L.C. 1993, ch. 16
¹ C.R.C., ch. 1038

2. (1) Subsection 101(1) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (x), by adding “and” at the end of paragraph (y) and by adding the following after paragraph (y):

(z) the electronic stability control system off control.

(2) Subsection 101(2) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (u) and by adding the following after paragraph (v):

(w) an electronic stability control system malfunction; and
(x) the deactivation of the electronic stability control system.

(3) Subsection 101(5) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (k), by adding “and” at the end of paragraph (l) and by adding the following after paragraph (l):

(m) the electronic stability control system off control.

(4) The portion of subsection 101(7) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(7) The identification in respect of each of the controls for the systems referred to in paragraphs (3)(a), (c) and (e) and (5)(a) to (c) and (f) to (m), other than an identification symbol in respect of a foot control, of a hand control that is mounted on the steering column, on the floor, on the floor console or in the windshield header area, or of a control for an air-conditioning and heating system that does not direct air directly onto the windshield, shall

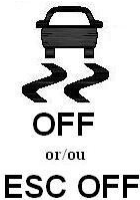
(5) Subsection 101(9) of Schedule IV to the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (n) and by adding the following after paragraph (o):

(p) the electronic stability control system malfunction tell-tale; and
(q) the electronic stability control system off tell-tale.

(6) The portion of subsection 101(14) of Schedule IV to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(14) Except as provided in subsection (20) and in section S5.5.5 of *Technical Standards Document No. 126, Electronic Stability Control Systems*, no tell-tale shall emit light except

(7) Table I to section 101 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following at the end of that Table:

Control	Identification	Commande
Electronic stability control system off		Désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité

(8) Table II to section 101 of Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following at the end of that Table:

2. (1) Le paragraphe 101(1) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa y), de ce qui suit :

z) la commande de désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

(2) Le paragraphe 101(2) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa v), de ce qui suit :

w) le mauvais fonctionnement du système de contrôle électronique de la stabilité;
x) la désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

(3) Le paragraphe 101(5) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa l), de ce qui suit :

m) la commande de désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

(4) Le passage du paragraphe 101(7) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(7) Toute forme d’identification des commandes des systèmes visés aux alinéas (3)a), c) et e) et (5)a) à c) et f) à m), sauf celle des commandes au pied, des commandes manuelles placées sur la colonne de direction, au plancher, sur la console au plancher ou au plafond près du pare-brise, et des commandes d’un système de climatisation et de chauffage qui n’envoie pas l’air directement sur le pare-brise doit :

(5) Le paragraphe 101(9) de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa o), de ce qui suit :



p) le témoin de mauvais fonctionnement du système de contrôle électronique de la stabilité;
q) le témoin de la désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité.

(6) Le passage du paragraphe 101(14) de l’annexe IV du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(14) Sous réserve du paragraphe (20) et de la disposition S5.5.5 du *Document de normes techniques n° 126 — Systèmes de contrôle électronique de la stabilité*, les témoins ne doivent s’allumer que pour :

(7) Le tableau I de l’article 101 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, à la fin de ce tableau, de ce qui suit :

(8) Le tableau II de l’article 101 de l’annexe IV du même règlement est modifié par adjonction, à la fin de ce tableau, de ce qui suit :

Display	Tell-tale Colour	Identification	Couleur du témoin	Affichage
Electronic stability control system or related systems malfunction	YELLOW	 or/ou ESC	JAUNE	Mauvais fonctionnement du système de contrôle électronique de la stabilité ou de systèmes connexes
Electronic stability control system off	YELLOW	 OFF or/ou ESC OFF	JAUNE	Désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité

3. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 124:

ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS (STANDARD 126)

126. (1) Except as provided in subsection (2), every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck and bus with a GVWR of 4 536 kg or less manufactured after August 31, 2011 shall conform to the requirements of *Technical Standards Document No. 126, Electronic Stability Control Systems* (TSD 126), as amended from time to time.

(2) A vehicle referred to in subsection (1) that is manufactured in two or more stages or a completed vehicle that is altered within the meaning of subsection 9(1) shall conform to the requirements of TSD 126 beginning on September 1, 2012.

(3) If an electronic stability control system off control is fitted on a vehicle, the manufacturer shall, in the English and French versions of the owner's manual, indicate clearly that the electronic stability control system may be deactivated and provide the symbols for identifying the off control and corresponding tell-tale.

(4) This section expires on January 1, 2014.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on August 31, 2011.

[11-1-o]

3. L'annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 124, de ce qui suit :

SYSTÈMES DE CONTRÔLE ÉLECTRONIQUE DE LA STABILITÉ (NORME 126)

126. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV de 4 536 kg ou moins et qui sont fabriqués après le 31 août 2011 doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 126 — Systèmes de contrôle électronique de la stabilité* (DNT 126), avec ses modifications successives.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) qui sont fabriqués en deux étapes ou plus ou les véhicules complets qui sont modifiés au sens du paragraphe 9(1) doivent être conformes aux exigences du DNT 126 à compter du 1^{er} septembre 2012.

(3) Si un véhicule est muni d'une commande de désactivation du système de contrôle électronique de la stabilité, le fabricant indique clairement, dans les versions française et anglaise du manuel de l'utilisateur, que le système de contrôle électronique de la stabilité peut être désactivé et reproduit les symboles qui identifient cette commande ainsi que le témoin qui y correspond.

(4) Le présent article cesse d'avoir effet le 1^{er} janvier 2014.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 31 août 2011.

[11-1-o]

INDEX

Vol. 143, No. 11 — March 14, 2009

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Border Services Agency**

Special Import Measures Act

Certain waterproof footwear — Decision..... 613

Canada Revenue Agency

Income Tax Act

Revocation of registration of charities..... 614

Canadian International Trade Tribunal

Certain fasteners — Expiry of findings..... 619

Furniture — Inquiry..... 624

Waterproof footwear — Commencement of preliminary injury inquiry..... 617

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission**Commission**

* Addresses of CRTC offices — Interventions..... 625

Decisions

2008-234-1, 2008-323-1, 2009-102 and 2009-103,
2009-107 and 2009-108, 2009-115, and 2009-118 to
2009-123..... 625

Notices of consultation

2009-104 — Notice of application received..... 627

2009-109 — Notice of application received..... 628

2009-113 — Notice of hearing..... 628

2009-114 — Notice of applications received..... 629

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice with respect to Batch 9 Challenge substances..... 562

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice of identification of the tenth batch of substances
in the Challenge..... 579Notice of ninth release of technical information relevant
to substances identified in the Challenge..... 558**Finance, Dept. of**

Statement

Bank of Canada, balance sheet as at February 28, 2009..... 609

Indian Affairs and Northern Development, Dept. of

Northwest Territories and Nunavut Mining Regulations

Prospecting permits..... 581

Industry, Dept. of

Radiocommunication Act

DGRB-004-09 — Decision on the renewal of 24 and
38 GHz spectrum licences and consultation on
spectrum licence fees for 24, 28 and 38 GHz bands..... 596DGRB-005-09 — Consultation on transition to
Broadband Radio Service (BRS) in the band
2500-2690 MHz..... 597**Justice, Dept. of**

Mutual Legal Assistance in Criminal Matters Act

Treaty between the Government of Canada and the
Government of the Federative Republic of Brazil on
Mutual Assistance in Criminal Matters..... 599**Notice of Vacancy**

Canada Agricultural Review Tribunal..... 606

GOVERNMENT NOTICES — Continued**Transport, Dept. of**

Canada Marine Act

Vancouver Fraser Port Authority — Supplementary

letters patent..... 608

MISCELLANEOUS NOTICES

Algonquin Highlands, Township of, replacement of the

Buckslide Dam Bridge over the Boshkung River, Ont. 637

Consolidated Thompson Iron Mines Limited, railway

bridges across the Canning River and the Walsh

River, N.L. 631

* Dominion Atlantic Railway Company (The), annual

meeting..... 633

Gallant, Chad and Olive, marine aquaculture site in the

Foxley River, P.E.I. 631

Jaillet, Jacques, and Danny Comeau, mollusc culture in

suspension in Bouctouche Bay, N.B. 633

Laurie, Erla M., extension to dock in Mahone Bay, N.S. 633

LUCIE DOLAN CHAGNON FOUNDATION, surrender

of charter..... 634

North Perth, Municipality of, replacement of the Hilpert

Bridge over the Little Maitland River, Ont. 636

Ontario, Ministry of Transportation of, rehabilitation of the

Fungus Lake culvert over Fungus Creek, Ont. 635

Ontario, Ministry of Transportation of, rehabilitation of the

Kabening Lake culvert over Kabening Lake, Ont. 635

Ontario, Ministry of Transportation of, rehabilitation of the

Red Rock River culvert over the Red Rock River, Ont. 636

Perth, County of, replacement of Perth Line 9 Bridge over

Trout Creek, Ont. 632

Québec, Ministère des Transports du, rebuilding of the

bridge over Aylmer Lake, Que. 634

Wellington, County of, bridge over a tributary of the Irvine

River, Ont. 632

ORDERS IN COUNCIL**Indian Affairs and Northern Development, Dept. of**

Champagne and Aishihik First Nations Final

Agreement — Amendment to Chapter 10, Schedule A 638

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Inflation adjustment factor..... 612

Commissioner of Canada Elections

Canada Elections Act

Compliance agreement..... 611

House of Commons

* Filing applications for private bills (Second Session,

Fortieth Parliament)..... 611

PROPOSED REGULATIONS**Canada Deposit Insurance Corporation**

Canada Deposit Insurance Corporation Act

By-law Amending the Canada Deposit Insurance

Corporation Joint and Trust Account Disclosure

By-Law..... 652

Transport, Dept. of

Motor Vehicle Safety Act

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety

Regulations (Electronic Stability Control Systems)..... 674

Motor Vehicle Transport Act

Regulations Amending the Commercial Vehicle Drivers

Hours of Service Regulations..... 655

INDEX

Vol. 143, n° 11 — Le 14 mars 2009

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Algonquin Highlands, Township of, remplacement du pont Buckslide Dam au-dessus de la rivière Boshkung (Ont.)....	637
* Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, assemblée annuelle	633
Consolidated Thompson Iron Mines Limited, ponts ferroviaires au-dessus de la rivière Canning et de la rivière Walsh (T.-N.-L.).....	631
FONDATION LUCIE DOLAN CHAGNON, abandon de charte	634
Gallant, Chad et Olive, site aquacole marin dans la rivière Foxley (Î.-P.-É.).....	631
Jaillet, Jacques, et Danny Comeau, culture de mollusques en suspension dans la baie de Bouctouche (N.-B.)	633
Laurie, Erla M., extension d'un quai dans la baie Mahone (N.-É.).....	633
North Perth, Municipality of, remplacement du pont Hilpert au-dessus de la petite rivière Maitland (Ont.).....	636
Ontario, ministère des Transports de l', réfection du ponceau Fungus Lake au-dessus du ruisseau Fungus (Ont.)	635
Ontario, ministère des Transports de l', réfection du ponceau Kabenung Lake au-dessus du lac Kabenung (Ont.)	635
Ontario, ministère des Transports de l', réfection du ponceau Red Rock River au-dessus de la rivière Red Rock (Ont.)	636
Perth, County of, remplacement du pont Perth Line 9 au-dessus du ruisseau Trout (Ont.)	632
Québec, ministère des Transports du, reconstruction du pont au-dessus du lac Aylmer (Qc.).....	634
Wellington, County of, pont au-dessus d'un tributaire de la rivière Irvine (Ont.).....	632

AVIS DU GOUVERNEMENT

Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des	
Règlement sur l'exploitation minière dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut	
Permis de prospection.....	581
Avis de poste vacant	
Commission de révision agricole du Canada.....	606
Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Avis concernant les substances du groupe 9 du Défi.....	562
Environnement, min. de l', et min. de la Santé	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Avis de divulgation du dixième lot de substances visées par le Défi	579
Avis de neuvième divulgation d'information technique concernant les substances identifiées dans le Défi	558
Finances, min. des	
Bilan	
Banque du Canada, bilan au 28 février 2009	610

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)**Industrie, min. de l'**

Loi sur la radiocommunication	
DGRB-004-09 — Décision concernant le renouvellement des licences de spectre dans les bandes de fréquences de 24 et 38 GHz et consultation sur les droits de licences de spectre dans les bandes de fréquences de 24, 28 et 38 GHz	596
DGRB-005-09 — Consultation portant sur la transition à un service radio à large bande (SRLB) fonctionnant dans la bande 2 500-2 690 MHz	597

Justice, min. de la

Loi sur l'entraide juridique en matière criminelle	
Traité d'entraide en matière pénale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République fédérative du Brésil.....	599

Transports, min. des

Loi maritime du Canada	
Administration portuaire de Vancouver Fraser — Lettres patentes supplémentaires.....	608

COMMISSIONS**Agence des services frontaliers du Canada**

Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Certaines chaussures imperméables — Décision.....	613

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	614

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	625
Avis de consultation	
2009-104 — Avis de demande reçue.....	627
2009-109 — Avis de demande reçue.....	628
2009-113 — Avis d'audience	628
2009-114 — Avis de demandes reçues.....	629

Décisions

2008-234-1, 2008-323-1, 2009-102 et 2009-103, 2009-107 et 2009-108, 2009-115 et 2009-118 à 2009-123	625
---	-----

Tribunal canadien du commerce extérieur

Ameublement — Enquête.....	624
Certaines pièces d'attache — Expiration des conclusions.....	619
Chaussures étanches — Ouverture d'enquête préliminaire de dommage.....	617

DÉCRETS EN CONSEIL**Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des**

Entente définitive des premières nations de Champagne et de Aishihik — Modification du chapitre 10, annexe A	638
--	-----

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarantième législature).....	611
--	-----

Commissaire aux élections fédérales

Loi électorale du Canada	
Transaction	611

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Facteur d'ajustement à l'inflation	612

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Société d'assurance-dépôts du Canada**

Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada

- Règlement administratif modifiant le Règlement administratif de la Société d'assurance-dépôts du Canada concernant les renseignements sur les comptes en copropriété et en fiducie 652

Transports, min. des

Loi sur la sécurité automobile

- Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (systèmes de contrôle électronique de la stabilité) 674

Loi sur les transports routiers

- Règlement modifiant le Règlement sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire 655



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5