

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 22, 2008

OTTAWA, LE SAMEDI 22 MARS 2008

### 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 9, 2008, 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 9 janvier 2008 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<sup>er</sup> 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<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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

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

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 142, No. 12 — March 22, 2008

|  |     |
|--|-----|
| <b>Government notices</b> .....  | 740 |
| Appointments .....   | 740 |
| <b>Parliament</b>  |     |
| House of Commons .....   | 744 |
| Bills assented to .....  | 744 |
| <b>Commissions</b> .....   | 745 |
| (agencies, boards and commissions)   |     |
| <b>Miscellaneous notices</b> .....   | 754 |
| (banks; mortgage, loan, investment, insurance and<br>railway companies; other private sector agents) |     |
| <b>Proposed regulations</b> .....  | 761 |
| (including amendments to existing regulations)   |     |
| <b>Index</b> .....   | 837 |
| <b>Supplements</b>   |     |
| Copyright Board  |     |

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 142, n° 12 — Le 22 mars 2008

|   |     |
|---|-----|
| <b>Avis du gouvernement</b> .....   | 740 |
| Nominations .....   | 740 |
| <b>Parlement</b>  |     |
| Chambre des communes .....  | 744 |
| Projets de loi sanctionnés .....  | 744 |
| <b>Commissions</b> .....  | 745 |
| (organismes, conseils et commissions)   |     |
| <b>Avis divers</b> .....  | 754 |
| (banques; sociétés de prêts, de fiducie et<br>d'investissements; compagnies d'assurances et de<br>chemins de fer; autres agents du secteur privé) |     |
| <b>Règlements projetés</b> .....  | 761 |
| (y compris les modifications aux règlements existants)  |     |
| <b>Index</b> .....  | 838 |
| <b>Suppléments</b>  |     |
| Commission du droit d'auteur  |     |

**GOVERNMENT NOTICES***(Erratum)***DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Notice with respect to substances in the National Pollutant Release Inventory for 2007 — Amendment*

Notice is hereby given that in the above-titled notice, published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 142, No. 7, on Saturday, February 16, 2008, the following text should have appeared before section 4 of the amendments, on page 339.

Section 1 of Schedule 2 to the French version of the notice is amended by adding paragraph 1(*h*):

*h*) production annuelle de la sablière ou de la carrière est égale ou supérieure à 500 000 tonnes.

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

[12-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY**

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

*Appointments**Name and position/Nom et poste*

Beveridge, Duncan R., Q.C./c.r.  
Supreme Court of Nova Scotia/Cour suprême de la Nouvelle-Écosse  
Judge/Juge  
Nova Scotia Court of Appeal/Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse  
Judge ex officio/Juge d'office

Caceres Caceres, Claudia Patricia  
Canadian Race Relations Foundation/Fondation canadienne des relations raciales  
Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration

Callon, James Douglas  
Superintendent of Bankruptcy/Surintendant des faillites

*Canada Pension Plan/Régime de pensions du Canada*

Review Tribunal/Tribunal de révision  
Members/Membres  
Bouchard, Luc Roch — Québec  
Schloegl, Andrea Erika — Vancouver

Canadian Tourism Commission/Commission canadienne du tourisme  
Allan, J. Stephens  
Chairperson of the Board of Directors/Président du conseil d'administration  
Dean, Kelliann  
Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration

Charron, Claude-Yves  
International Development Research Centre/Centre de recherches pour le développement international  
Governor of the Board of Governors/Gouverneur du Conseil des gouverneurs

**AVIS DU GOUVERNEMENT***(Erratum)***MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

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

*Modification de l'Avis concernant certaines substances de l'Inventaire national des rejets de polluants pour l'année 2007*

Avis est par les présentes donné que dans l'avis susmentionné, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 142, n° 7, le samedi 16 février 2008, le texte qui suit aurait dû figurer avant l'article 4 des modifications, à la page 339.

L'article 1 de l'annexe 2 de la version française de l'avis est modifié par l'ajout de l'alinéa 1*h*) :

*h*) production annuelle de la sablière ou de la carrière est égale ou supérieure à 500 000 tonnes.

*Le directeur général par intérim  
Direction des sciences et  
de l'évaluation des risques*  
GEORGE ENEI  
Au nom du ministre de l'Environnement

[12-1-o]

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL

*Nominations**Order in Council/Décret en conseil*

2008-496

2008-491

2008-478

2008-489

2008-488

2008-479

2008-480

2008-460

## Name and position/Nom et poste

## Order in Council/Décret en conseil

*Employment Insurance Act/Loi sur l'assurance-emploi*

|  |          |
|--|----------|
| Chairpersons of the Boards of Referees/Présidents des conseils arbitraux   |          |
| British Columbia/Colombie-Britannique  |          |
| Waters, James Arthur — Kelowna   | 2008-487 |
| Manitoba   |          |
| Fontaine, Gérald Raymond — Winnipeg  | 2008-484 |
| Foster, Elizabeth Mary — Winnipeg  | 2008-486 |
| Tétrault, Laurent Gérard — Winnipeg  | 2008-485 |
| Ontario  |          |
| Hénault, Philippe Gérard — Ottawa  | 2008-483 |
| Quebec/Québec  |          |
| Boudreault, Alcide — Alma  | 2008-481 |
| Dubreuil, Luc — Longueuil  | 2008-482 |
| Fawcett, Sue   | 2008-477 |
| Business Development Bank of Canada/Banque de développement du Canada  |          |
| Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration  |          |
| First Nations Financial Management Board/Conseil de gestion financière des premières nations   |          |
| Directors of the Board of Directors/Conseillers du conseil d'administration  |          |
| Nott, Gary   | 2008-456 |
| Robb, Barrie   | 2008-457 |
| First Nations Tax Commission/Commission de la fiscalité des premières nations  |          |
| Commissioners/Commissaires   |          |
| Lafond, Lester David   | 2008-454 |
| Price, Randy   | 2008-453 |
| Shaw, Ann C.   | 2008-455 |
| Fournier, Roch A.  | 2008-476 |
| Canadian Human Rights Commission/Commission canadienne des droits de la personne   |          |
| Part-time member/Commissaire à temps partiel   |          |
| Hogan, Barry A.  | 2008-465 |
| Blue Water Bridge Authority/Administration du pont Blue Water  |          |
| Member/Membre  |          |
| Hogan, Robert J.   | 2008-494 |
| Tax Court of Canada/Cour canadienne de l'impôt   |          |
| Judge/Juge   |          |
| Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié  |          |
| Full-time members/Membres à temps plein  |          |
| Band, Lawrence L., Q.C./c.r.   | 2008-499 |
| Dawson, Richard Adam   | 2008-474 |
| Forsey, Dian J.  | 2008-471 |
| Rangan, Veda   | 2008-472 |
| Uppal, Atam  | 2008-473 |
| Waters, James W.   | 2008-475 |
| International Centre for Human Rights and Democratic Development/<br>Centre international des droits de la personne et du développement démocratique |          |
| Directors of the Board of Directors/Administrateurs du conseil d'administration  |          |
| Akhavan, Payam   | 2008-462 |
| Gauthier, Jacques  | 2008-463 |
| Guibeault, Jean, Q.C./c.r.   | 2008-461 |
| Tepper, Elliot   | 2008-464 |

| <i>Name and position/Nom et poste</i>  | <i>Order in Council/Décret en conseil</i>     |
|--|---|
| Jennings, John N.<br>Historic Sites and Monuments Board of Canada/Commission des lieux et monuments historiques du Canada<br>Member/Commissaire  | 2008-459                                      |
| Loveless, Marilyn<br>National Seniors Council/Conseil national des aînés<br>Member/Membre  | 2008-490                                      |
| McKnight, The Hon./L'hon. Bill, P.C./c.p.<br>Office of the Treaty Commissioner in Saskatchewan/Bureau du Commissaire aux traités de la Saskatchewan<br>Commissioner/Commissaire                | 2008-458                                      |
| McQuaid, The Hon./L'hon. John A.<br>Government of Prince Edward Island/Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard<br>Administrator/Administrateur<br>March 12 and 13, 2008/Les 12 et 13 mars 2008 | 2008-530                                      |
| Port Authority/Administration portuaire<br>Directors/Administrateurs   |   |
| Bolduc, Alain — Trois-Rivières   | 2008-468                                      |
| Bonneau, Jean-Guy — Saguenay   | 2008-467                                      |
| Dupuis, François — Trois-Rivières  | 2008-470                                      |
| Girard, Mario — Québec   | 2008-466                                      |
| Marchand, Cléo — Trois-Rivières  | 2008-469                                      |
| Quigg, The Hon./L'hon. Kathleen A.<br>Court of Appeal of New Brunswick/Cour d'appel du Nouveau-Brunswick<br>Judge/Juge   | 2008-495                                      |
| Whitmore, Peter A., Q.C./c.r.<br>Her Majesty's Court of Queen's Bench for Saskatchewan/Cour du Banc de la Reine de la Saskatchewan<br>Judge/Juge   | 2008-497                                      |
| March 13, 2008   | Le 13 mars 2008                               |
| JACQUELINE GRAVELLE<br><i>Manager</i>  | <i>La gestionnaire</i><br>JACQUELINE GRAVELLE |
| [12-1-o]   | [12-1-o]                                      |

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****ELECTRICITY AND GAS INSPECTION ACT***Delegation of authorities by the President of Measurement Canada*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 4(2) of the *Electricity and Gas Inspection Regulations*, that the President of Measurement Canada, pursuant to subsection 4(1) of the Regulations, proposes to delegate to the organization set out in column I of the Schedule, the functions under the *Electricity and Gas Inspection Act* set out in column II thereof.

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR L'INSPECTION DE L'ÉLECTRICITÉ ET DU GAZ***Délégation de pouvoirs par le président de Mesures Canada*

Avis est donné, conformément au paragraphe 4(2) du *Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*, que le président de Mesures Canada, en vertu du paragraphe 4(1) du Règlement, propose de déléguer à l'organisme indiqué à la colonne I de l'annexe, les fonctions établies selon la *Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz* et énoncées dans la colonne II.

## SCHEDULE

*Electricity and Gas Inspection Regulations*

| Column I   | Column II   |
|--|---|
| General Electric Company<br>130 Main Street<br>Somersworth, New Hampshire, USA<br>03878-3194 | 8(1): For the purposes of section 5 of the Act, the calibration of a measuring apparatus referred to in section 7 shall be certified by the director.<br><br>General Electric Company is being delegated this function for the following types of measuring apparatus:<br>Electricity meter calibration consoles. |

March 22, 2008

ALAN E. JOHNSTON  
*President*  
*Measurement Canada*

[12-1-o]

## ANNEXE

*Règlement sur l'inspection de l'électricité et du gaz*

| Colonne I  | Colonne II   |
|--|--|
| General Electric Company<br>130 Main Street<br>Somersworth (New Hampshire) USA<br>03878-3194 | 8(1) : Aux fins de l'article 5 de la Loi, l'étalonnage d'un appareil de mesure visé à l'article 7 est certifié par le directeur.<br>Cette fonction est déléguée à la General Electric Company pour les types d'appareils de mesures suivants :<br>Consoles d'étalonnage des compteurs d'électricité. |

Le 22 mars 2008

*Le président*  
*Mesures Canada*  
ALAN E. JOHNSTON

[12-1-o]

**PARLIAMENT****HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Thirty-Ninth Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 13, 2007.

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*

**ROYAL ASSENT**

Thursday, March 13, 2008

On March 13, 2008, the Honourable Morris J. Fish, acting in his capacity as Deputy of the Governor General, signified assent in Her Majesty's name to the Bills listed below.

Assent was signified by written declaration, pursuant to the *Royal Assent Act*, S.C. 2002, c. 15. Section 5 of that Act provides that each Act ". . . is deemed to be assented to on the day on which the two Houses of Parliament have been notified of the declaration."

The Senate was notified of the written declaration on Thursday, March 13, 2008.

The House of Commons was notified of the written declaration on Thursday, March 13, 2008.

An Act to implement the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of Other States (ICSID Convention)  
(Bill C-9, chapter 8, 2008)

An Act to amend the Museums Act and to make consequential amendments to other Acts  
(Bill C-42, chapter 9, 2008)

An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the financial year ending March 31, 2008  
(Bill C-48, chapter 10, 2008)

An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the financial year ending March 31, 2009  
(Bill C-49, chapter 11, 2008)

PAUL C. BÉLISLE  
*Clerk of the Senate and  
Clerk of the Parliaments*

[12-1-o]

**PARLEMENT****CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, trente-neuvième 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 13 octobre 2007.

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

**SANCTION ROYALE**

Le jeudi 13 mars 2008

Le jeudi 13 mars 2008, l'honorable Morris J. Fish, en sa qualité de suppléant du Gouverneur général, a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté aux projets de loi mentionnés ci-dessous.

La sanction a été octroyée par déclaration écrite, conformément à la *Loi sur la sanction royale*, L.C. 2002, ch. 15. Aux termes de l'article 5 de cette loi, « la déclaration écrite porte sanction royale le jour où les deux chambres du Parlement en ont été avisées ».

Le Sénat a été informé de la déclaration écrite le jeudi 13 mars 2008.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le jeudi 13 mars 2008.

Loi de mise en œuvre de la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États (Convention du CIRDI)  
(Projet de loi C-9, chapitre 8, 2008)

Loi modifiant la Loi sur les musées et d'autres lois en conséquence  
(Projet de loi C-42, chapitre 9, 2008)

Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2008  
(Projet de loi C-48, chapitre 10, 2008)

Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2009  
(Projet de loi C-49, chapitre 11, 2008)

*Le greffier du Sénat et  
greffier des Parlements*  
PAUL C. BÉLISLE

[12-1-o]



**COMMISSIONS****CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****FINDING***Seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing*

Notice is hereby given that, on March 10, 2008, pursuant to subsection 43(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal found (Inquiry No. NQ-2007-001) that the dumping and subsidizing of seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing originating in or exported from the People's Republic of China have not caused injury but are threatening to cause injury to the domestic industry.

Ottawa, March 11, 2008

SUSANNE GRIMES  
Acting Secretary

[12-1-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).

**COMMISSIONS****TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****CONCLUSIONS***Caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz*

Avis est donné par la présente que, le 10 mars 2008, conformément au paragraphe 43(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a conclu (enquête n° NQ-2007-001) que le dumping et le subventionnement des caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz originaires ou exportés de la République populaire de Chine n'avaient pas causé un dommage mais menaçaient de causer un dommage à la branche de production nationale.

Ottawa, le 11 mars 2008

Le secrétaire intérimaire  
SUSANNE GRIMES

[12-1-o]

**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<sup>e</sup> Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, 306-780-3422 (téléphone), 306-780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone), 780-495-3214 (télécopieur).

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*

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

*Secrétaire général*

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### DECISIONS

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

2008-53-1 *March 11, 2008*

Northern Native Broadcasting (Terrace, B.C.)  
Terrace and Williams Lake, British Columbia

*Erratum* — The Commission corrects the French version of Broadcasting Decision CRTC 2008-53, March 3, 2008, as indicated in the decision.

2008-54-1 *March 11, 2008*

United Christian Broadcasters Canada  
Belleville and Kingston, Ontario

*Erratum* — The Commission corrects the French version of Broadcasting Decision CRTC 2008-54, March 3, 2008, as indicated in the decision.

2008-60 *March 12, 2008*

TFG Communications Inc.  
Saint John, New Brunswick

Denied — Amendment to the broadcasting licence of CJEF-FM Saint John.

2008-61 *March 13, 2008*

Manitoba Jockey Club Inc.  
Winnipeg, Manitoba

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the satellite-to-cable programming undertaking serving Winnipeg, from September 1, 2008, to August 31, 2015.

[12-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC HEARING 2007-10-5

*Notice of consultation and hearing — Review of the regulatory frameworks for broadcasting distribution undertakings and discretionary programming services*

April 7, 2008  
Gatineau, Quebec  
Revised hearing date

Further to its Broadcasting Notices of Public Hearing CRTC 2007-10 dated July 5, 2007, CRTC 2007-10-1 and 2007-10-2

## 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.

2008-53-1 *Le 11 mars 2008*

Northern Native Broadcasting (Terrace, B.C.)  
Terrace et Williams Lake (Colombie-Britannique)

*Erratum* — Le Conseil corrige la version française de la décision de radiodiffusion CRTC 2008-53, 3 mars 2008, tel qu'il est indiqué dans la décision.

2008-54-1 *Le 11 mars 2008*

United Christian Broadcasters Canada  
Belleville et Kingston (Ontario)

*Erratum* — Le Conseil corrige la version française de la décision de radiodiffusion CRTC 2008-54, 3 mars 2008, tel qu'il est indiqué dans la décision.

2008-60 *Le 12 mars 2008*

TFG Communications Inc.  
Saint John (Nouveau-Brunswick)

Refusé — Modification de la licence de radiodiffusion de CJEF-FM Saint John.

2008-61 *Le 13 mars 2008*

Manitoba Jockey Club Inc.  
Winnipeg (Manitoba)

Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation du satellite au câble desservant Winnipeg, du 1<sup>er</sup> septembre 2008 au 31 août 2015.

[12-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AUDIENCE PUBLIQUE 2007-10-5

*Avis de consultation et d'audience — Révision des cadres de réglementation des entreprises de distribution de radiodiffusion et des services de programmation facultatifs*

Le 7 avril 2008  
Gatineau (Québec)  
Nouvelle date d'audience

À la suite de ses avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2007-10 du 5 juillet 2007, CRTC 2007-10-1 et 2007-10-2

dated September 12 and 26, 2007, and CRTC 2007-10-3 and 2007-10-4 dated November 5 and 30, 2007, the Commission announces the following:

The hearing will now commence on Tuesday, April 8, 2008, at 9 a.m.

March 10, 2008

[12-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC NOTICE 2008-20

#### *Notice of consultation*

Applications received

Various locations

Deadline for submission of interventions and/or comments:  
April 14, 2008

The Commission has received the following applications:

1. Groupe Radio Antenne 6 inc.  
Alma, Quebec  
To amend the licence of radio programming undertaking CKYK-FM Alma, Quebec.
2. Sun Country Cablevision Ltd.  
Salmon Arm, British Columbia  
To renew the Class 3 licence of its cable broadcasting distribution undertaking serving Salmon Arm, expiring August 31, 2008.

March 10, 2008

[12-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC NOTICE 2008-21

#### *Notice of consultation*

Call for applications

Radio — London, Ontario

The Commission announces that it has received an application for a broadcasting licence to provide a commercial radio service to serve London, Ontario.

The Commission hereby calls for applications from other parties wishing to obtain a broadcasting licence (or licences) to serve this area.

Persons interested in responding to this call must submit a formal application to the Commission no later than May 12, 2008. Applicants are also required to submit all necessary technical documentation to the Department of Industry by the same date.

It should be noted that, in making this call, the Commission has not reached any conclusion with respect to the licensing of any service at this time.

des 12 et 26 septembre 2007 et CRTC 2007-10-3 et 2007-10-4 des 5 et 30 novembre 2007, le Conseil annonce ce qui suit :

L'audience publique débutera maintenant le mardi 8 avril 2008, à 9 h.

Le 10 mars 2008

[12-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS PUBLIC 2008-20

#### *Avis de consultation*

Demandes reçues

Plusieurs collectivités

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :  
le 14 avril 2008

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Groupe Radio Antenne 6 inc.  
Alma (Québec)  
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CKYK-FM Alma (Québec).
2. Sun Country Cablevision Ltd.  
Salmon Arm (Colombie-Britannique)  
En vue de renouveler la licence de classe 3 de son entreprise de distribution de radiodiffusion par câble desservant Salmon Arm, qui expire le 31 août 2008.

Le 10 mars 2008

[12-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS PUBLIC 2008-21

#### *Avis de consultation*

Appel de demandes

Radio — London (Ontario)

Le Conseil annonce qu'il a reçu une demande de licence de radiodiffusion en vue d'offrir un service de radio commerciale à London (Ontario).

Le Conseil invite par la présente la soumission de demandes d'autres parties intéressées à obtenir une licence (ou des licences) afin de desservir cette région.

Toute personne intéressée devra déposer sa demande au Conseil au plus tard le 12 mai 2008. Les requérantes devront aussi soumettre la documentation technique nécessaire au ministère de l'Industrie à la même date.

Prière de noter qu'en publiant cet appel de demandes, le Conseil n'a pas pour autant tiré de conclusion quant à l'attribution de licences pour un service à ce moment.

Applicants will be required to provide evidence giving clear indication that there is a demand and a market for the station and the proposed service. Without restricting the scope of the issues to be considered, the following should be addressed:

1. The contribution that the proposed service will make to achieve the objectives established in the *Broadcasting Act* and, in particular, to the production of local and regional programming.
2. The factors relevant to the evaluation of applications, as outlined in Decision CRTC 1999-480 dated October 28, 1999.
3. The means by which the applicant will contribute to Canadian content development, with initiatives that will support, promote, train and develop Canadian musical and spoken word talent, including journalists.
4. An analysis of the markets involved and potential advertising revenues, taking into account the results of any survey undertaken supporting the estimates.
5. Evidence as to the availability of financial resources consistent with the requirements established in the financial projections of the applicant's business plan. For the convenience of applicants, the Commission has available upon request a document entitled *Documentation Required by the Commission to Support the Availability of an Applicant's Proposed Financing*.

For the convenience of interested parties, the financial summary for the London radio market will be available on March 28, 2008.

The Commission also reminds applicants that they must comply with the eligibility requirements set out in the *Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians)*, SOR/97-192, dated April 8, 1997, as amended by SOR/98-378, dated July 15, 1998, and the *Direction to the CRTC (Ineligibility to Hold Broadcasting Licences)*, SOR/85-627, dated June 27, 1985, as amended by SOR/97-231, dated April 22, 1997, and SOR/2007-73, dated April 19, 2007.

The Commission will announce at a later date the public process for considering applications and where they may be examined by the public. As part of that process, the public will be given the opportunity to comment on any application by submitting written interventions to the CRTC.

Notice of each application will also be published in newspapers of general circulation within the area to be served.

Applications filed in response to this call must be forwarded in electronic form using epass.

For instructions on how to file applications using epass, consult the CRTC Web site at [www.crtc.gc.ca/eng/file.htm](http://www.crtc.gc.ca/eng/file.htm).

Applicants who are unable to file their applications using epass should contact Robert Cousineau, Manager, Broadcasting Process and External Liaison, for information on alternate filing options. Mr. Cousineau may be reached by telephone at 819-997-4681 or by email at [robert.cousineau@crtc.gc.ca](mailto:robert.cousineau@crtc.gc.ca).

March 13, 2008

[12-1-o]

Les requérantes devront donc faire la preuve démontrant clairement qu'il y a une demande et un marché pour la station et le service proposé. Sans limiter la portée des questions devant faire l'objet de l'étude, il faudrait se pencher sur les questions suivantes :

1. La contribution que le nouveau service apportera à la réalisation des objectifs de la *Loi sur la radiodiffusion*, en particulier la production d'émissions locales et régionales.
2. Les facteurs pertinents à l'évaluation des demandes, tel qu'il est exposé dans la décision CRTC 1999-480 du 28 octobre 1999.
3. Les méthodes par lesquelles la requérante contribuera à l'élaboration du contenu canadien avec des initiatives consacrées au soutien, à la promotion, à la formation et au rayonnement des talents canadiens tant dans le domaine de la musique que de la création orale, y compris des journalistes.
4. Une analyse des marchés et des recettes de publicité possibles, en tenant compte des résultats de toute enquête menée qui appuie les estimations.
5. Une preuve de la disponibilité de ressources financières compatibles avec les exigences exposées dans les projections financières à même le plan d'affaires de la requérante. À cet égard, les requérantes peuvent s'adresser au Conseil pour obtenir le document intitulé *Politique du Conseil en matière de pièces probantes confirmant la disponibilité du financement*.

Pour faciliter la tâche aux parties intéressées, le sommaire financier du marché radio de London sera disponible le 28 mars 2008.

Le Conseil rappelle aussi aux requérantes qu'elles doivent satisfaire aux exigences d'admissibilité établies dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité de non-Canadiens)*, DORS/97-192 du 8 avril 1997, modifié par DORS/98-378 du 15 juillet 1998, et dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité aux licences de radiodiffusion)*, DORS/85-627 du 27 juin 1985, modifié par DORS/97-231 du 22 avril 1997 et DORS/2007-73 du 19 avril 2007.

Le Conseil annoncera plus tard le processus public où les demandes seront étudiées et les endroits où le public pourra les consulter. Dans le cadre de ce processus, le public pourra formuler des observations concernant l'une ou l'autre des demandes en déposant une (des) intervention(s) écrite(s) au CRTC.

Un avis concernant chaque demande sera également publié dans des journaux à grand tirage de la région à desservir.

Les demandes faisant suite à cet appel doivent être déposées par voie électronique en utilisant epass.

Pour savoir comment utiliser epass aux fins du dépôt des demandes, il suffit de consulter le site Web du Conseil à l'adresse suivante : [www.crtc.gc.ca/frn/file.htm](http://www.crtc.gc.ca/frn/file.htm).

Les requérantes qui sont dans l'impossibilité de soumettre leurs demandes par voie électronique en utilisant epass pourront s'adresser à Robert Cousineau, gestionnaire, Processus en radiodiffusion et relations externes, afin d'obtenir des renseignements sur les autres façons de soumettre leurs demandes. On peut le joindre par téléphone au 819-997-4681 ou par courriel à l'adresse [robert.cousineau@crtc.gc.ca](mailto:robert.cousineau@crtc.gc.ca).

Le 13 mars 2008

[12-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND  
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2008-22

*Notice of consultation*

Call for applications  
Radio — Guelph, Ontario

The Commission announces that it has received an application for a broadcasting licence to provide a commercial radio service to serve Guelph, Ontario.

The Commission hereby calls for applications from other parties wishing to obtain a broadcasting licence (or licences) to serve this area.

Persons interested in responding to this call must submit a formal application to the Commission no later than May 12, 2008. Applicants are also required to submit all necessary technical documentation to the Department of Industry by the same date.

It should be noted that, in making this call, the Commission has not reached any conclusion with respect to the licensing of any service at this time.

Applicants will be required to provide evidence giving clear indication that there is a demand and a market for the station and the proposed service. Without restricting the scope of the issues to be considered, the following should be addressed:

1. The contribution that the proposed service will make to achieve the objectives established in the *Broadcasting Act* and, in particular, to the production of local and regional programming.
2. The factors relevant to the evaluation of applications, as outlined in Decision CRTC 1999-480 dated October 28, 1999.
3. The means by which the applicant will contribute to Canadian content development, with initiatives that will support, promote, train and develop Canadian musical and spoken word talent, including journalists.
4. An analysis of the markets involved and potential advertising revenues, taking into account the results of any survey undertaken supporting the estimates.
5. Evidence as to the availability of financial resources consistent with the requirements established in the financial projections of the applicant's business plan. For the convenience of applicants, the Commission has available upon request a document entitled *Documentation Required by the Commission to Support the Availability of an Applicant's Proposed Financing*.

The Commission notes that, in accordance with the guidelines respecting the confidential treatment of annual returns (Circular 429), an aggregate financial summary for the Guelph radio market cannot be made available due to the limited financial of incumbents serving that market.

The Commission also reminds applicants that they must comply with the eligibility requirements set out in the *Direction to the CRTC (Ineligibility of Non-Canadians)*, SOR/97-192, dated April 8, 1997, as amended by SOR/98-378, dated July 15, 1998, and the *Direction to the CRTC (Ineligibility to Hold Broadcasting Licences)*, SOR/85-627, dated June 27, 1985, as amended by SOR/97-231, dated April 22, 1997, and SOR/2007-73, dated April 19, 2007.

The Commission will announce at a later date the public process for considering applications and where they may be examined by the public. As part of that process, the public will be given the opportunity to comment on any application by submitting written interventions to the CRTC.

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

AVIS PUBLIC 2008-22

*Avis de consultation*

Appel de demandes  
Radio — Guelph (Ontario)

Le Conseil annonce qu'il a reçu une demande de licence de radiodiffusion en vue d'offrir un service de radio commerciale à Guelph (Ontario).

Le Conseil invite par la présente la soumission de demandes d'autres parties intéressées à obtenir une licence (ou des licences) afin de desservir cette région.

Toute personne intéressée devra déposer sa demande au Conseil au plus tard le 12 mai 2008. Les requérantes devront aussi soumettre la documentation technique nécessaire au ministère de l'Industrie à la même date.

Prière de noter qu'en publiant cet appel de demandes, le Conseil n'a pas pour autant tiré de conclusion quant à l'attribution de licences pour un service à ce moment.

Les requérantes devront donc faire la preuve démontrant clairement qu'il y a une demande et un marché pour la station et le service proposé. Sans limiter la portée des questions devant faire l'objet de l'étude, il faudrait se pencher sur les questions suivantes :

1. La contribution que le nouveau service apportera à la réalisation des objectifs de la *Loi sur la radiodiffusion*, en particulier la production d'émissions locales et régionales.
2. Les facteurs pertinents à l'évaluation des demandes, tel qu'il est exposé dans la décision CRTC 1999-480 du 28 octobre 1999.
3. Les méthodes par lesquelles la requérante contribuera à l'élaboration du contenu canadien avec des initiatives consacrées au soutien, à la promotion, à la formation et au rayonnement des talents canadiens tant dans le domaine de la musique que de la création orale, y compris des journalistes.
4. Une analyse des marchés et des recettes de publicité possibles, en tenant compte des résultats de toute enquête menée qui appuie les estimations.
5. Une preuve de la disponibilité de ressources financières compatibles avec les exigences exposées dans les projections financières à même le plan d'affaires de la requérante. À cet égard, les requérantes peuvent s'adresser au Conseil pour obtenir le document intitulé *Politique du Conseil en matière de pièces probantes confirmant la disponibilité du financement*.

Le Conseil note que, conformément aux lignes directrices relatives au traitement confidentiel des rapports annuels (circulaire 429), le sommaire financier global pour le marché de Guelph n'est pas disponible en raison du nombre limité de titulaires desservant ce marché.

Le Conseil rappelle aussi aux requérantes qu'elles doivent satisfaire aux exigences d'admissibilité établies dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité de non-Canadiens)*, DORS/97-192 du 8 avril 1997, modifié par DORS/98-378 du 15 juillet 1998, et dans le décret intitulé *Instructions au CRTC (Inadmissibilité aux licences de radiodiffusion)*, DORS/85-627 du 27 juin 1985, modifié par DORS/97-231 du 22 avril 1997 et DORS/2007-73 du 19 avril 2007.

Le Conseil annoncera plus tard le processus public où les demandes seront étudiées et les endroits où le public pourra les consulter. Dans le cadre de ce processus, le public pourra formuler des observations concernant l'une ou l'autre des demandes en déposant une (des) intervention(s) écrite(s) au CRTC.

Notice of each application will also be published in newspapers of general circulation within the area to be served.

Applications filed in response to this call must be forwarded in electronic form using epass.

For instructions on how to file applications using epass, consult the CRTC Web site at [www.crtc.gc.ca/eng/file.htm](http://www.crtc.gc.ca/eng/file.htm).

Applicants who are unable to file their applications using epass should contact Robert Cousineau, Manager, Broadcasting Process and External Liaison, for information on alternate filing options. Mr. Cousineau may be reached by telephone at 819-997-4681 or by email at [robert.cousineau@crtc.gc.ca](mailto:robert.cousineau@crtc.gc.ca).

March 13, 2008

[12-1-o]

## NATIONAL ENERGY BOARD

### APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

*Sempra Energy Trading (Calgary) ULC*

By an application dated February 29, 2008, Sempra Energy Trading (Calgary) ULC (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 29 MW/250 000 MWh of firm power and energy and up to 0 MWh of interruptible energy for a period of ten years.

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

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its counsel's offices located at Stikeman Elliott LLP, 4300 Bankers Hall W, Calgary, Alberta T2P 5C5 (mail), 403-266-9034 (fax), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary of the Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant, by April 21, 2008.

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

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than the one from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
  - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and

Un avis concernant chaque demande sera également publié dans des journaux à grand tirage de la région à desservir.

Les demandes faisant suite à cet appel doivent être déposées par voie électronique en utilisant epass.

Pour savoir comment utiliser epass aux fins du dépôt des demandes, il suffit de consulter le site Web du Conseil à l'adresse suivante : [www.crtc.gc.ca/frn/file.htm](http://www.crtc.gc.ca/frn/file.htm).

Les requérantes qui sont dans l'impossibilité de soumettre leurs demandes par voie électronique en utilisant epass pourront s'adresser à Robert Cousineau, gestionnaire, Processus en radio-diffusion et relations externes, afin d'obtenir des renseignements sur les autres façons de soumettre leurs demandes. On peut le joindre par téléphone au 819-997-4681 ou par courriel à l'adresse [robert.cousineau@crtc.gc.ca](mailto:robert.cousineau@crtc.gc.ca).

Le 13 mars 2008

[12-1-o]

## OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

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

*Sempra Energy Trading (Calgary) ULC*

Avis est par les présentes donné que le 29 février 2008, la société Sempra Energy Trading (Calgary) ULC (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à 29 MW/250 000 MWh de puissance et d'énergie garanties et jusqu'à 0 MWh d'énergie interruptible pendant une période de dix ans.

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

1. Le demandeur doit déposer et conserver au dossier des exemplaires de la demande aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture aux bureaux des conseillers juridiques de Sempra Energy Trading (Calgary) ULC, Stikeman Elliott LLP, situés au 4300 Bankers Hall W, Calgary (Alberta) T2P 5C5 (poste), 403-266-9034 (télécopieur), et en fournir un exemplaire à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter un exemplaire de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer des commentaires doivent le faire auprès du secrétaire de l'Office, au 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 21 avril 2008.

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

- a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) si le demandeur :
  - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,

(ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission, by May 6, 2008.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board, Claudine Dutil-Berry, at 403-299-2714 (telephone), 403-292-5503 (fax).

CLAUDINE DUTIL-BERRY

Secretary

[12-1-o]

(ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Toute réponse aux commentaires que le demandeur désire présenter à la suite des points 2 et 3 du présent avis de demande et des présentes directives sur la procédure doit être déposée auprès du secrétaire de l'Office et signifiée à la partie qui a déposé le commentaire, au plus tard le 6 mai 2008.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec le secrétaire de l'Office, Claudine Dutil-Berry, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

Le secrétaire

CLAUDINE DUTIL-BERRY

[12-1-o]

## NATIONAL ENERGY BOARD

### APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

*Twin Cities Power — Canada, ULC*

By an application dated March 5, 2008, Twin Cities Power — Canada, ULC (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 1 000 MW/2 000 000 MWh of firm power and energy and up to 0 MWh of interruptible energy for a period of ten years.

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

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 205 5th Avenue SW, Suite 3700, Calgary, Alberta T2P 2V7, 952-431-0407 (telephone), 952-431-8470 (fax), sgarrett@fairwaydairy.com (email), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary of the Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant, by April 21, 2008.

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

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than the one from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
  - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and

## OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

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

*Twin Cities Power — Canada, ULC*

Avis est par les présentes donné que le 5 mars 2008, la société Twin Cities Power — Canada, ULC (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à 1 000 MW/2 000 000 MWh de puissance et d'énergie garanties et jusqu'à 0 MWh d'énergie interruptible pendant une période de dix ans.

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

1. Le demandeur doit verser et conserver au dossier des exemplaires de la demande aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à ses bureaux situés au 205 5th Avenue SW, Pièce 3700, Calgary (Alberta) T2P 2V7, 952-431-0407 (téléphone), 952-431-8470 (télécopieur), sgarrett@fairwaydairy.com (courriel), et en fournir un exemplaire à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter un exemplaire de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer des commentaires doivent le faire auprès du secrétaire de l'Office, au 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et les signifier au demandeur, au plus tard le 21 avril 2008.

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

- a) les conséquences de l'exploitation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) si le demandeur :
  - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,

(ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission, by May 6, 2008.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board, Claudine Dutil-Berry, at 403-299-2714 (telephone), 403-292-5503 (fax).

CLAUDINE DUTIL-BERRY

*Secretary*

[12-1-o]

(ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Toute réponse aux commentaires que le demandeur désire présenter à la suite des points 2 et 3 du présent avis de demande et des présentes directives sur la procédure doit être déposée auprès du secrétaire de l'Office et signifiée à la partie qui a déposé le commentaire, au plus tard le 6 mai 2008.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec le secrétaire de l'Office, Claudine Dutil-Berry, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

*Le secrétaire*

CLAUDINE DUTIL-BERRY

[12-1-o]

## PATENTED MEDICINE PRICES REVIEW BOARD

### PATENT ACT

#### *Hearing*

In the matter of the *Patent Act*, R.S.C. 1985, c. P-4, as amended

And in the matter of Apotex Inc. (the "Respondent")

Take notice that the Patented Medicine Prices Review Board (the "Board") will hold a hearing at its offices in the Standard Life Centre, 18th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario, on a date to be set by the Board.

The purpose of this proceeding is to receive the evidence and argument of the Staff of the Board ("Board Staff") and the Respondent on the Application by Board Staff dated December 27, 2007, for Orders pursuant to sections 81 and 88 of the *Patent Act* (the "Act") requiring the Respondent to provide certain information concerning the Respondent's status as a patentee within the meaning of the Act and to file all statutory information required of a patentee pursuant to the Act and the *Patented Medicines Regulations, 1994*.

Persons wishing to intervene in the proceeding are required to apply to the Board for leave to intervene on or before April 2, 2008. Such persons should contact the Secretary of the Board for further information on the procedure.

Applications for leave to intervene should be addressed to the Secretary of the Board: Sylvie Dupont, Standard Life Centre, Suite 1400, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1P 1C1, 1-877-861-2350 (toll-free number), 613-954-8299 (direct line), 613-952-7626 (fax), [sdupont@pmprb-cepmb.gc.ca](mailto:sdupont@pmprb-cepmb.gc.ca) (email).

[12-1-o]

## PUBLIC SERVICE COMMISSION

### PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

#### *Permission granted*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2)

## CONSEIL D'EXAMEN DU PRIX DES MÉDICAMENTS BREVETÉS

### LOI SUR LES BREVETS

#### *Audition*

Dans l'affaire de la *Loi sur les brevets*, L.R.C. (1985), ch. P-4 modifiée

Et dans l'affaire d'Apotex Inc. (l'« intimée »)

Prenez avis que le Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés (le « Conseil ») tiendra une audition à ses bureaux du Centre Standard Life, 18<sup>e</sup> étage, sis au 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario), à une date encore non déterminée.

L'audition aura pour objet de recevoir les éléments de preuve et d'entendre les arguments du personnel du Conseil et de l'intimée concernant l'Avis de requête du personnel du Conseil en date du 27 décembre 2007 en vertu des articles 81 et 88 de la *Loi sur les brevets* (la « Loi »), aux fins d'obtenir de l'intimée certains éléments d'information concernant son statut de breveté au sens qu'en donne la Loi ainsi que tous les renseignements qu'il est tenu de fournir au Conseil en vertu de la Loi et du *Règlement sur les médicaments brevetés, 1994*.

Les personnes qui désirent intervenir dans cette affaire doivent déposer une requête d'intervention auprès du Conseil au plus tard le 2 avril 2008. Ces personnes sont priées de s'adresser à la secrétaire du Conseil pour obtenir des renseignements sur la procédure.

Les requêtes d'intervention doivent être acheminées à la secrétaire du Conseil : Sylvie Dupont, Centre Standard Life, Bureau 1400, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1P 1C1, 1-877-861-2350 (numéro sans frais), 613-954-8299 (téléphone), 613-952-7626 (télécopieur), [sdupont@pmprb-cepmb.gc.ca](mailto:sdupont@pmprb-cepmb.gc.ca) (courriel).

[12-1-o]

## COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

### LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

#### *Permission accordée*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Wayne Atwater,



of the said Act, to Wayne Atwater, Carpenter (GL-WOW-10), Canadian Forces Base Greenwood, Department of National Defence, Greenwood, Nova Scotia, to allow him to be a candidate before and during the election period for the position of Councillor for Polling District No. 5 in the Municipality of the County of Kings, Nova Scotia, municipal general election to be held on October 18, 2008. If he is elected as Councillor, the Commission also grants permission to Mr. Atwater to seek nomination for the position of Deputy Warden for the Municipality of the County of Kings, Nova Scotia.

March 5, 2008

MARIA BARRADOS  
*President*

[12-1-o]

menuisier (GL-WOW-10), Base des Forces canadiennes de Greenwood, ministère de la Défense nationale, Greenwood (Nouvelle-Écosse), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat avant et pendant la période électorale pour le poste de conseiller de la circonscription électorale municipale numéro 5 de la municipalité de County of Kings (Nouvelle-Écosse) à l'élection municipale générale prévue le 18 octobre 2008. S'il est élu comme conseiller, la Commission accorde également la permission à M. Atwater de se porter candidat pour le poste de vice-président de conseil de comté pour la municipalité de County of Kings (Nouvelle-Écosse).

Le 5 mars 2008

*La présidente*  
MARIA BARRADOS

[12-1-o]

**MISCELLANEOUS NOTICES****CANADIAN ASSOCIATION OF PHARMACY  
TECHNICIANS INC.****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Canadian Association of Pharmacy Technicians Inc. has changed the location of its head office to the regional municipality of Niagara, province of Ontario.

March 11, 2008

ERIC P. COHEN  
*Solicitor*

[12-1-o]

**AVIS DIVERS****ASSOCIATION CANADIENNE DES TECHNICIENS  
PHARMACEUTIQUES INC.****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Association Canadienne des Techniciens Pharmaceutiques Inc. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé dans la municipalité régionale de Niagara, province d'Ontario.

Le 11 mars 2008

*L'avocat*  
ERIC P. COHEN

[12-1-o]

**DEPARTMENT OF TRANSPORTATION OF  
NEW BRUNSWICK****PLANS DEPOSITED**

The Department of Transportation of New Brunswick hereby gives notice that an application has been made to the Minister of 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 Department of Transportation of New Brunswick has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Charlotte County, at St. Stephen, New Brunswick, under deposit No. 25186090, a description of the site and plans of the existing Deer Island Ferry Wharf, near Butler Point, on Deer Island.

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

Fredericton, March 6, 2008

DENIS LANDRY  
*Minister of Transportation*

[12-1-o]

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU  
NOUVEAU-BRUNSWICK****DÉPÔT DE PLANS**

Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des 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 Nouveau-Brunswick 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 Charlotte, à St. Stephen (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 25186090, une description de l'emplacement et les plans de l'actuel quai de traversier Deer Island, près de Butler Point, sur l'île Deer.

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

Fredericton, le 6 mars 2008

*Le ministre des Transports*  
DENIS LANDRY

[12-1-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 8, 2008, at 9:30 a.m., for the presentation of the financial

**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 8 avril 2008, à 9 h 30, pour présenter les états financiers, élire les

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 21, 2008

By order of the Board

M. H. LEONG

*Secretary*

[10-4-o]

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

Calgary, le 21 février 2008

Par ordre du conseil

*Le secrétaire*

M. H. LEONG

[10-4-o]

## JAMESON INTERNATIONAL FOREIGN EXCHANGE CORPORATION

### LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Notice is hereby given that Jameson International Foreign Exchange Corporation (the "Company") intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to section 33 of the *Bank Act* (Canada), to request that the Minister of Finance issue letters patent of continuance to continue the Company as a bank under the name of Jameson Bank.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, before April 30, 2008, to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

February 29, 2008

JAMES LAU

*President*

[10-4-o]

## JAMESON INTERNATIONAL FOREIGN EXCHANGE CORPORATION

### LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Avis est donné par la présente que Jameson International Foreign Exchange Corporation (la « Compagnie ») a l'intention de demander au surintendant des institutions financières, en vertu de l'article 33 de la *Loi sur les banques* (Canada), que le ministre des Finances délivre des lettres patentes de prorogation en vue de proroger la Compagnie en une banque, laquelle portera le nom de Jameson Bank.

Toute personne qui s'oppose à la délivrance de ces lettres patentes peut soumettre son objection par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, avant le 30 avril 2008.

Le 29 février 2008

*Le président*

JAMES LAU

[10-4-o]

## MIDDLE BAY LIMITED PARTNERSHIP

### PLANS DEPOSITED

Middle Bay Limited Partnership 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, Middle Bay Limited Partnership has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the Government Agent, at Campbell River, British Columbia, under deposit No. 1000048, a description of the site and plans for the installation of a floating, solid wall containment aquaculture facility comprised of four tanks, each of 30 m in diameter, one tank of 24 m in diameter, access walkways, and a waste control system with a 30-m deep outfall extending to the tenure boundary located 422 m from the shore. The system will be secured by multiple anchor points attached to pile-driven plate anchors and the access walkways will be secured to piles. The installation will be in Middle Bay, Campbell River, British Columbia, in the tenure boundaries of the surveyed water lot with legal description District Lot 1696, Sayward District, and bounded by the property having civic address 4380 Terminal Place, Campbell River, British Columbia.

## MIDDLE BAY LIMITED PARTNERSHIP

### DÉPÔT DE PLANS

La société Middle Bay Limited Partnership 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 Middle Bay Limited Partnership 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 l'agent du gouvernement, à Campbell River (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000048, une description de l'emplacement et les plans d'une installation d'aquaculture flottante retenue par un mur solide et constituée de quatre bassins de 30 m de diamètre chacun, d'un bassin de 24 m de diamètre, de passerelles d'accès et d'un système de contrôle des déchets comprenant un émissaire d'une profondeur de 30 m qui se déverse à la ligne de démarcation et qui est situé à 422 m du rivage. Le système sera fixé solidement à l'aide de plusieurs points d'amarrage attachés à des dispositifs d'ancrage à pilotis et les passerelles d'accès seront fixées aux pilotis. L'installation sera située dans la baie de Middle, à Campbell River, en Colombie-Britannique, à l'intérieur des lignes de démarcation du lot de grève arpenté dont la description officielle correspond au lot de district 1696, district de Sayward, et délimité par une adresse municipale, soit le 4380, place Terminal, Campbell River (Colombie-Britannique).

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

Campbell River, March 10, 2008

MIDDLE BAY LIMITED PARTNERSHIP

[12-1-o]

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

### PLANS DEPOSITED

The Direction de la Côte-Nord du ministère des Transports du Québec (the department of transportation of Quebec, directorate of Côte-Nord) 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 post office of Kegaska, in the district of Duplessis, Quebec, a description of the site and plans for the construction of a wood-and-steel bridge over the Kegaska River, in Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, connecting the village of Kegaska to Natashquan.

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.

Baie-Comeau, March 11, 2008

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

[12-1-o]

## MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO

### PLANS DEPOSITED

The Ministry of Transportation of Ontario hereby gives notice that an application has been made to the 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 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. T467961, a description of the site and plans for the proposed rehabilitation (structural steel coating) of the Thessalon River Bridge carrying Highway 17 over the Thessalon River, approximately 200 m west of

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

Campbell River, le 10 mars 2008

MIDDLE BAY LIMITED PARTNERSHIP

[12-1]

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

### DÉPÔT DE PLANS

La Direction de la Côte-Nord du 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 poste de Kegaska, dans la circonscription de Duplessis (Québec), une description de l'emplacement et les plans de la construction d'un pont en acier et en bois qui enjambe la rivière Kegaska, à Côte-Nord-du-Golfe-du-Saint-Laurent, et qui relie le village de Kegaska à Natashquan.

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.

Baie-Comeau, le 11 mars 2008

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

[12-1-o]

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO

### DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Transports de l'Ontario donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre 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 de l'Ontario 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 d'Algoma, à Sault Ste. Marie (Ontario), sous le numéro de dépôt T467961, une description de l'emplacement et les plans de la réfection (peinture pour constructions) que l'on propose d'effectuer au pont Thessalon River sur la route 17,

Highway 129, in the town of Thessalon, district of Algoma, province of 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.

Hamilton, March 20, 2008

STANTEC CONSULTING LTD.  
Consulting Engineers

[12-1-o]

au-dessus de la rivière Thessalon, à environ 200 m à l'ouest de la route 129, à Thessalon, district d'Algoma, province d'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.

Hamilton, le 20 mars 2008

Les ingénieurs-conseils  
STANTEC CONSULTING LTD.

[12-1-o]

## NATIONAL MORTGAGE GUARANTY HOLDINGS INC.

### APPLICATION TO ESTABLISH AN INSURANCE COMPANY

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that National Mortgage Guaranty Holdings Inc. intends to apply to the Minister of Finance, on or after May 6, 2008, for letters patent incorporating an insurance company to carry on the business of mortgage insurance in Canada.

The company will carry on business in Canada under the name National Guaranty Mortgage Insurance Company, in English, and Société d'assurance hypothécaire National Guaranty, in French, and its principal office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 5, 2008.

March 15, 2008

NATIONAL MORTGAGE GUARANTY HOLDINGS INC.

[11-4-o]

## NATIONAL MORTGAGE GUARANTY HOLDINGS INC.

### DEMANDE DE CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ D'ASSURANCES

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 25(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que National Mortgage Guaranty Holdings Inc. entend demander au ministre des Finances, le 6 mai 2008 ou plus tard, des lettres patentes pour la constitution d'une société d'assurances afin d'exercer des activités d'assurance hypothécaire au Canada.

La société exercera des activités au Canada sous la dénomination « National Guaranty Mortgage Insurance Company » en anglais et la dénomination « Société d'assurance hypothécaire National Guaranty » en français, et son bureau principal sera situé à Toronto, en Ontario.

Toute personne qui s'oppose au projet de constitution peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 5 mai 2008.

Le 15 mars 2008

NATIONAL MORTGAGE GUARANTY HOLDINGS INC.

[11-4-o]

## NOËL BENOIT AND BRUNO BENOIT

### PLANS DEPOSITED

Noël Benoit and Bruno Benoit 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, Noël Benoit and Bruno Benoit have deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northumberland, at Miramichi, New Brunswick, under deposit No. 25277089, a description of the site and plans for aquaculture site MS-1216 for the cultivation of molluscs using suspended culture in Tabusintac Bay, near Brantville.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be

## NOËL BENOIT ET BRUNO BENOIT

### DÉPÔT DE PLANS

Noël Benoit et Bruno Benoit 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. Noël Benoit et Bruno Benoit 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 Northumberland, à Miramichi (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 25277089, une description de l'emplacement et les plans du site aquacole MS-1216 pour la culture de mollusques en suspension dans la baie de Tabusintac, près de Brantville.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter

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.

Brantville, March 8, 2008

NOËL BENOIT AND BRUNO BENOIT

[12-1-o]

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.

Brantville, le 8 mars 2008

NOËL BENOIT ET BRUNO BENOIT

[12-1-o]

## THE REGIONAL MUNICIPALITY OF DURHAM

### PLANS DEPOSITED

The Regional Municipality of Durham 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 Regional Municipality of Durham has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Durham, at 590 Rossland Road E, Whitby, Ontario L1N 9G5, under deposit No. D551580, a description of the site and plans for the proposed rehabilitation of the bridge carrying Shore Line Road traffic over the Talbot River.

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

March 11, 2008

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF DURHAM

[12-1-o]

## THE REGIONAL MUNICIPALITY OF DURHAM

### DÉPÔT DE PLANS

The Regional Municipality of Durham 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. The Regional Municipality of Durham 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 Durham, situé au 590, chemin Rossland Est, Whitby (Ontario) L1N 9G5, sous le numéro de dépôt D551580, une description de l'emplacement et les plans de la réfection que l'on propose d'effectuer au pont au-dessus de la rivière Talbot, sur le chemin de canton Shore.

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 11 mars 2008

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF DURHAM

[12-1]

## SUMMIT POWER CORP

### PLANS DEPOSITED

Summit Power Corp 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, Summit Power Corp has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of New Westminster at Squamish-Lillooet, at Squamish, British Columbia, under deposit No. 1000006, a description of the site and plans of the existing dam and related hydroelectric works, including intake weir, penstock and powerhouse in the Soo River, at District Lot 7821, GP1, New Westminster, at coordinates 50°13'34.06" north latitude and 122°54'41.49" west longitude.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street,

## SUMMIT POWER CORP

### DÉPÔT DE PLANS

La société Summit Power Corp 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 Summit Power Corp 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 New Westminster à Squamish-Lillooet, à Squamish (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000006, une description de l'emplacement et les plans du barrage actuel et des ouvrages hydroélectriques qui s'y rattachent, y compris ceux d'un barrage d'admission, d'une conduite forcée et d'une centrale électrique dans la rivière Soo, lot de district 7821, GP1, à New Westminster, aux coordonnées 50°13'34,06" de latitude nord par 122°54'41,49" de longitude ouest.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue

Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Burnaby, March 13, 2008

SUMMIT POWER CORP

[12-1-o]

## TOWN OF HALTON HILLS

### PLANS DEPOSITED

G.D. Jewell Engineering Inc., on behalf of the Town of Halton Hills, 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, G.D. Jewell Engineering Inc. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Registry Office for the Registry Division of Halton (No. 20), at Milton, Ontario, under deposit No. G-64, a description of the site and plans for the rehabilitation of Glen Williams Bridge No. 3, over the Credit River, at Main Street, at 0.05 km north of Confederation Street.

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 12, 2008

KASEY BARTUSEVICIUS, P.Eng.

[12-1-o]

## TOWNSHIP OF ST. CLAIR

### PLANS DEPOSITED

The Township of St. Clair 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 St. Clair has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Lambton, at Sarnia, Ontario, under deposit No. 963243, a description of the site and plans for the rehabilitation of the St. Clair Parkway Bridge over Talfourd Creek, in Lot 68, Front Concession, geographical township of Moore.

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

Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Burnaby, le 13 mars 2008

SUMMIT POWER CORP

[12-1]

## TOWN OF HALTON HILLS

### DÉPÔT DE PLANS

La société G.D. Jewell Engineering Inc., au nom de la Town of Halton Hills, 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 G.D. Jewell Engineering Inc. 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 Halton (n° 20), à Milton (Ontario), sous le numéro de dépôt G-64, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du pont Glen Williams n° 3 au-dessus de la rivière Credit, sur la rue Main, à 0,05 km au nord de la rue Confederation.

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 12 mars 2008

KASEY BARTUSEVICIUS, ing.

[12-1-o]

## TOWNSHIP OF ST. CLAIR

### DÉPÔT DE PLANS

Le Township of St. Clair 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 St. Clair 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 Lambton, à Sarnia (Ontario), sous le numéro de dépôt 963243, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du pont St. Clair Parkway au-dessus du ruisseau Talfourd, dans le lot 68, concession Front, dans le canton géographique de Moore.

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

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

Mooretown, March 10, 2008

KEN GRAHAM, P.Eng.  
*Coordinator of Engineering*

[12-1-o]

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

Mooretown, le 10 mars 2008

*Le coordonnateur de l'ingénierie*  
KEN GRAHAM, ing.

[12-1-o]

### **TRIAD GUARANTY INSURANCE CORPORATION CANADA**

#### **CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 39(3) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Triad Guaranty Insurance Corporation Canada intends to apply to the Minister of Finance on or after March 31, 2008, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* for a certificate of continuance as a corporation under that Act.

Toronto, March 8, 2008

GREGORY J. MCKENZIE  
*President and Chief Executive Officer*

[10-4-o]

### **CORPORATION D'ASSURANCE TRIAD GUARANTY DU CANADA**

#### **CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 39(3) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que Corporation d'assurance Triad Guaranty du Canada entend présenter, avec l'agrément du ministre des Finances, le 31 mars 2008 ou après cette date, une demande de délivrance d'un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Toronto, le 8 mars 2008

*Le chef de la direction*  
GREGORY J. MCKENZIE

[10-4-o]

### **WEYERHAEUSER CANADA LTD.**

#### **PLANS DEPOSITED**

Allnorth Consultants Limited, on behalf of Weyerhaeuser Canada Ltd., hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, 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, Allnorth Consultants Limited has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of Alberta Registries, at Edmonton, under plan No. 082 2049, a description of the site and plans for upgrades to the bridge over Bald Mountain Creek at 02-03-68-07 W6M.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Grande Prairie, March 10, 2008

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
RENÉ VILLIGER, P.Eng.

[12-1-o]

### **WEYERHAEUSER CANADA LTD.**

#### **DÉPÔT DE PLANS**

La société Allnorth Consultants Limited, au nom de la Weyerhaeuser Canada Ltd., donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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. L'Allnorth Consultants 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 de l'enregistrement des titres de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de plan 082 2049, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du pont au-dessus du ruisseau Bald Mountain, aux coordonnées 02-03-68-07, à l'ouest du sixième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Grande Prairie, le 10 mars 2008

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
RENÉ VILLIGER, ing.

[12-1-o]



**PROPOSED REGULATIONS**

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

*Table of Contents*

*Table des matières*

|  | <i>Page</i> |   | <i>Page</i> |
|--|-------------|---|-------------|
| <b>Citizenship and Immigration, Dept. of</b>   |             | <b>Citoyenneté et de l'immigration, min. de la</b>  |             |
| Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations ( <i>Erratum</i> ).....  | 762         | Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés ( <i>Erratum</i> ).....  | 762         |
| <br><b>Fisheries and Oceans, Dept. of</b>  |             | <br><b>Pêches et des Océans, min. des</b>   |             |
| Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations.....  | 763         | Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie.....  | 763         |
| <br><b>Transport, Dept. of</b>   |             | <br><b>Transports, min. des</b>   |             |
| International Bridges and Tunnels Regulations.....   | 782         | Règlement sur les ponts et tunnels internationaux.....  | 782         |
| Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations.....   | 796         | Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.....   | 796         |
| Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Bumpers).....   | 822         | Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (pare-chocs).....  | 822         |
| Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)..... | 828         | Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)..... | 828         |

(Erratum)

## **Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations**

*Statutory authority*

*Immigration and Refugee Protection Act*

*Sponsoring department*

Department of Citizenship and Immigration

Notice is hereby given that the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) to the *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations* published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 142, No. 10, Saturday, March 8, 2008, contained an error on page 599. The following paragraph should not have appeared in the RIAS and is being removed:

“Under the proposed Regulations, to become a permanent resident of Canada, a provincial nominee must present their permanent resident visa to an officer at an office of CIC in the province or territory that nominated them. This provision is designed to encourage the applicant to settle in the province that nominated them and would provide more certainty for that province.”

[12-1-o]

(Erratum)

## **Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés**

*Fondement législatif*

*Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*

*Ministère responsable*

Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration

Avis est par les présentes donné qu'une erreur s'est glissée dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation accompagnant le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, publié le 8 mars 2008 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 142, n° 10, page 599. Le paragraphe qui suit n'aurait pas dû être publié et est retiré du résumé :

« En vertu des modifications proposées, le candidat d'une province qui souhaite acquérir le statut de résident permanent du Canada doit présenter son visa de résident permanent à un agent dans un bureau de CIC situé dans la province ou dans le territoire l'ayant sélectionné. Cette disposition vise à encourager le demandeur à s'installer dans la province qui l'a sélectionné et donnera plus d'assurance à cette province. »

[12-1-o]

## Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations

### Statutory authority

*Oceans Act*

### Sponsoring department

Department of Fisheries and Oceans

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

#### Description

The *Oceans Act* came into force on January 31, 1997. Part II of the Act authorizes the establishment of Canada's Ocean Strategy (COS), which is a policy framework for coastal and oceans management, based on the principles of sustainable development, integrated management and the precautionary approach. This part of the Act also provides authority for the development of tools necessary to carry out COS, tools such as the establishment of Marine Protected Areas (MPAs).

Section 35 of the Act authorizes the Governor in Council to designate, by regulation, MPAs for one or more of the following reasons:

- (a) the conservation and protection of commercial and non-commercial fishery resources, including marine mammals and their habitats;
- (b) the conservation and protection of endangered or threatened marine species and their habitats;
- (c) the conservation and protection of unique habitats;
- (d) the conservation and protection of marine areas of high biodiversity or biological productivity; and
- (e) the conservation and protection of any other marine resource or habitat as is necessary to fulfill the mandate of the Minister.

The Bowie Seamount MPA is located 180 km west of Haida Gwaii (Queen Charlotte Islands) on Canada's Pacific coast and is adjacent to Canada's Exclusive Economic Zone. It comprises the Bowie, Hodgkins and Davidson seamounts of the Kodiak-Bowie seamount chain and has a total area of approximately 6 131 km<sup>2</sup>.

In 1998, the Minister of Fisheries and Oceans selected Bowie Seamount as an Area of Interest (AOI) under the MPA program. The site meets the criteria set out above in paragraphs 35(a), (b), (c), (d) and (e) of the Act. The Bowie Seamount ecosystem meets these criteria in that it is an area of high biological productivity, there is a unique juxtaposition of oceanic and near-shore species living in the same ecosystem, and a number of species listed under the federal *Species at Risk Act* (SARA) have been observed at the Bowie Seamount, including

- the Ancient Murrelet (*Synthliboramphus antiquus*) which has been listed under SARA as a species of "special concern";
- the Steller Sea Lion (*Eumetopias jubatas*) which has been listed under SARA as a species of "special concern";

## Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie

### Fondement législatif

*Loi sur les océans*

### Ministère responsable

Ministère des Pêches et des Océans

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

#### Description

La *Loi sur les océans* est entrée en vigueur le 31 janvier 1997. La deuxième partie de la Loi autorise l'élaboration d'une Stratégie sur les océans du Canada (SOC), qui constitue un cadre stratégique en matière de gestion des eaux côtières, axé sur les principes de développement durable et de gestion intégrée, ainsi que sur une approche de précaution. Cette partie de la Loi autorise également la mise au point des outils nécessaires pour mettre en œuvre la SOC, dont la création des zones de protection marines (ZPM).

À l'article 35 de la Loi, on autorise le gouverneur en conseil à désigner, par voie de règlement, des ZPM pour une ou plusieurs des raisons suivantes :

- a) la conservation et la protection des ressources halieutiques, commerciales ou autres, y compris les mammifères marins et leur habitat;
- b) la conservation et la protection des espèces menacées ou en voie de disparition et de leur habitat;
- c) la conservation et la protection d'habitats uniques;
- d) la conservation et la protection d'espaces marins riches sur le plan de la biodiversité ou de la productivité biologique;
- e) la conservation et la protection d'autres ressources ou habitats marins, pour la réalisation du mandat du ministre des Pêches et des Océans.

La ZPM du mont sous-marin Bowie, qui se trouve à 180 km à l'ouest de Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte) sur la côte canadienne du Pacifique et qui est adjacente à la zone économique exclusive du Canada, comprend les monts sous-marins Bowie, Hodgkins et Davidson de la chaîne de monts sous-marins Kodiak-Bowie, et sa superficie totale est d'environ 6 131 km<sup>2</sup>.

En 1998, le ministre des Pêches et des Océans faisait du mont sous-marin Bowie une zone d'intérêt (ZI) en vertu du programme des ZPM. Ce site répond aux critères énoncés ci-dessus aux alinéas 35a), b), c), d) et e) de la Loi. L'écosystème du mont sous-marin Bowie répond à ces critères parce qu'il s'agit d'une zone de productivité biologique intense, on y constate une juxtaposition unique d'espèces océaniques et côtières qui partagent le même écosystème, sans compter qu'on a observé au mont sous-marin Bowie des espèces inscrites en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), dont :

- Le guillemot à cou blanc (*Synthliboramphus antiquus*) qu'on a inscrit à la LEP comme étant une espèce « particulièrement préoccupante »;

- the Killer Whale (*Orcinus orca*), whose Northeast Pacific offshore populations have been listed under SARA as a species of “special concern”; and
- the Bocaccio rockfish (*Sebastes paucispinis*), which has been designated by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) as “threatened.”

The Bowie Seamount MPA conservation objective is to conserve and protect the unique biodiversity and biological productivity of the area’s marine ecosystem, which includes the Bowie, Hodgkins and Davidson seamounts and the surrounding waters, seabed and subsoil.

Under the *Oceans Act*, the Minister is directed to lead and coordinate the establishment of a national system of marine protected areas on behalf of the Government of Canada. *Canada’s Federal Marine Protected Areas Strategy* sets the foundation for building the national system collaboratively with our partners, enhancing our collective ability to manage and monitor marine protected areas and increasing the awareness and understanding of Canadians in marine conservation issues. The designation of the Bowie Seamount MPA will be a key contribution to the development of this national system and to meeting 2007 budgetary commitments under the “Health of the Oceans” component of the National Water Strategy, which builds upon the legislative and policy framework of the *Oceans Act*, Canada’s Oceans Strategy and *Canada’s Federal Marine Protected Areas Strategy*.

MPAs are established according to a step-by-step process set out in the *National Framework for Establishing and Managing Marine Protected Areas*. This process involves the identification of AOIs, a series of evaluations including ecological and socio-economic assessments of the area, the development of regulations outlining the MPA boundary and regulatory management measures to be implemented within the MPA, and the development of a Management Plan to accompany the Regulations, which includes ongoing management, monitoring and enforcement activities in the MPA.

#### Ecological description

Seamounts are underwater mountains formed by volcanic activity. They rise above the ocean floor but do not reach the surface. Despite the fact that many people are unfamiliar with seamounts, they actually represent one of the most common types of deep-sea geological features. Bowie Seamount rises from a depth of approximately 3 000 m to within 24 m of the surface, making it the shallowest seamount within Canada’s Pacific waters.

In shallow seamount areas, geological features provide for unique oceanographic interactions whereby currents form localized eddies that encompass the seamount. These eddies enrich and trap nutrients around the seamount, which in turn serve to enhance productivity of the area. The resulting increased productivity supports a biologically rich ecosystem as compared to the surrounding deep-sea ecosystem.

Other oceanographic features observed near Bowie include what appears to be a biological interaction between the seamount and coastal ecosystems through a phenomenon referred to as

- Le lion de mer Steller (*Eumetopias jubatus*) qu’on a inscrit à la LEP comme étant une espèce « particulièrement préoccupante »;
- L’orque (*Orcinus orca*) dont les populations au large dans la partie nord-est du Pacifique ont été inscrites à la LEP comme étant une espèce « particulièrement préoccupante »;
- La scorpène Bocaccio (*Sebastes paucispinis*) que le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a désigné comme étant « menacée ».

L’objectif de conservation du mont sous-marin Bowie consiste à conserver et à protéger la biodiversité unique et la productivité sur le plan biologique de l’écosystème marin de la zone comprenant les monts sous-marins Bowie, Hodgkins et Davidson, les eaux environnantes, le fond de l’océan et le sous-sol.

Conformément à la *Loi sur les océans*, le ministre doit encadrer et coordonner la mise sur pied d’un système national d’aires marines protégées au nom du gouvernement du Canada. La *Stratégie fédérale sur les aires marines protégées* établit la base nous permettant de construire un système national en collaboration avec nos partenaires pour rehausser notre capacité collective de gérer et de surveiller les zones de protection marines ainsi qu’accroître la sensibilisation et la compréhension des Canadiens face à la question de conservation des ressources marines. La désignation de la ZPM du mont sous-marin Bowie représentera une contribution de premier plan à la mise sur pied de ce système national et nous permettra de répondre aux engagements budgétaires de 2007 pris dans le cadre du volet « Santé des océans » de la Stratégie nationale sur l’eau, qui repose sur le cadre législatif et politique de la *Loi sur les océans*, la *Stratégie sur les océans* du Canada et la *Stratégie fédérale sur les aires marines protégées*.

La création des ZPM se déroule étape par étape de la façon décrite dans le *Cadre national pour l’établissement et la gestion des zones de protection marines*. Ce processus consiste, entre autres, à identifier les ZI, à procéder à une série d’évaluations, y compris des évaluations écologiques et socio-économiques de la zone, à élaborer des règlements définissant les mesures de délimitation et de gestion réglementaire de la ZPM qu’on devra mettre en œuvre au sein de celle-ci, ainsi qu’à élaborer un plan de gestion connexe au Règlement et dans lequel on fera état des activités continues de gestion, de surveillance et d’exécution de la ZPM.

#### Description écologique

Les monts sous-marins sont des montagnes qui se trouvent sous l’eau et résultent de l’activité volcanique. Ils se forment au fond de l’océan, sans toutefois rejoindre la surface. Malgré que peu de gens connaissent les monts sous-marins, ceux-ci représentent en réalité une des caractéristiques géologiques les plus répandues dans les profondeurs océaniques. Le mont sous-marin Bowie s’élève à une hauteur de 3 000 m du fond et il ne lui manque que 24 m pour atteindre la surface de l’eau, ce qui en fait le mont sous-marin le moins profond dans les eaux du Pacifique appartenant au Canada.

Dans les zones des monts sous-marins peu profonds, les caractéristiques géologiques favorisent des interactions océanographiques uniques alors que les courants forment des remous localisés qui englobent le mont sous-marin. Ces remous enrichissent et emprisonnent les nutriments autour du mont sous-marin, ce qui augmente alors la productivité à cet endroit. La productivité accrue qui en résulte favorise un écosystème riche sur le plan biologique lorsqu’on le compare à l’écosystème environnant au fond de la mer.

Parmi les autres caractéristiques océanographiques qu’on a observées près de Bowie, mentionnons ce qui ressemble à une interaction biologique entre les écosystèmes du mont sous-marin et

“Haida Eddies.” Our limited understanding of this phenomenon indicates that ocean currents interact with coastal currents of Haida Gwaii (Queen Charlotte Islands) and result in an oceanic gyre or “eddy” that often travels from the coast out into the Northeast Pacific, sometimes passing over Bowie, Hodgkins and Davidson seamounts. Scientists suspect that this oceanographic phenomenon may distribute organisms and nutrients between the coast and the seamounts, resulting in a rich habitat for a variety of deep-water and coastal species. Furthermore, an eddy stalled over Bowie seamount may equally influence Davidson and Hodgkins Seamounts, leading to the hypothesis that the ocean’s large physical processes, such as currents and eddies, ecologically link the three seamounts.

#### MPA boundary and management zones

The proposed Regulations establish the outer boundary of the MPA. Three internal management zones will be described in the MPA Management Plan, in which different activities may be permitted, provided that they do not compromise the overall conservation objective of the MPA.

- Zone 1 consists of the fragile and productive photic zone (depth where sunlight penetrates sufficiently) of the Bowie Seamount defined by the 457-metre (250 fathom) bathymetric contour. This area, which is approximately 44 km<sup>2</sup>, is considered sensitive and is afforded a higher level of protection.
- Zone 2 consists of the Bowie Seamount structure, the surrounding waters, seabed and subsoil, excluding the sensitive upper portion identified in Zone 1. This covers an area of approximately 2 538 km<sup>2</sup>.
- Zone 3 consists of the Hodgkins and Davidson Seamount structures, the surrounding waters, seabed and subsoil. This area covers approximately 3 549 km<sup>2</sup>.

The Regulations contain a general prohibition on the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism, any part of its habitat or any part of the seabed, including the subsoil within the MPA. In addition, the Regulations prohibit the depositing, discharging or dumping of substances within the MPA that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal of any living marine organism or any part of its habitat within the MPA.

The regulations recognize that certain activities (such as scientific research and specific types of fishing activities) may still be allowed to occur within the MPA under specified conditions, provided that they do not compromise the conservation objectives. Moreover, certain activities such as monitoring may be required to support the management and protection of the MPA, while other activities may be required for specific over-arching purposes, such as public safety and security. Within the Regulations, activities are managed through (1) specific exceptions to the general prohibitions according to specified conditions; and (2) the submission and approval of plans for specified activities according to specified conditions. These are described below.

Throughout the MPA, activities for the purpose of public safety, law enforcement, national security, national defence or emergency response are permitted to ensure the safety of Canadians.

les écosystèmes côtiers grâce à un phénomène qu’on qualifie de « remous de Haida ». Notre compréhension limitée de ce phénomène nous révèle que les courants océaniques interagissent avec les courants côtiers de Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte) pour provoquer ainsi un tourbillon océanique ou « remous » qui se déplace fréquemment de la côte vers la partie nord-est du Pacifique pour surmonter parfois les monts sous-marins Bowie, Hodgkins et Davidson. Les scientifiques soupçonnent ce phénomène océanographique de distribuer des organismes et des nutriments entre la côte et les monts sous-marins, ce qui procure un habitat riche où vit une variété d’espèces abyssales et côtières. De plus, un remous persistant au-dessus du mont sous-marin Bowie peut également influencer les monts sous-marins Davidson et Hodgkins, donnant ainsi naissance à l’hypothèse voulant que les processus physiques importants qui se déroulent dans les océans, comme les courants et les remous, servent de lien écologique entre les trois monts sous-marins.

#### Limites et zones de gestion de la ZPM

Le règlement proposé définit la limite de la ZPM. Trois zones de gestion interne seront décrites dans le plan de gestion; on pourra y réaliser différentes activités, pourvu qu’elles ne compromettent pas les objectifs de conservation de la ZPM.

- La zone 1 comprend la zone photique (profondeur où la pénétration de la lumière est suffisante) fragile et productive du mont sous-marin Bowie délimitée par l’isobathe de 457 m (250 brasses). Cette zone, qui mesure près de 44 km<sup>2</sup>, est considérée comme étant sensible et bénéficie d’une protection plus importante.
- La zone 2 comprend la structure du mont sous-marin Bowie, les eaux environnantes, le fond de l’océan et le sous-sol, à l’exception de la partie supérieure sensible qu’on a identifiée dans la zone 1. Cette aire occupe une superficie d’environ 2 538 km<sup>2</sup>.
- La zone 3 comprend les structures des monts sous-marins Hodgkins et Davidson, les eaux environnantes, le fond de l’océan et le sous-sol. Cette aire couvre tout près de 3 549 km<sup>2</sup>.

La réglementation renferme une interdiction générale incluant tout dérangement, dommage, destruction ou retrait d’un organisme marin vivant, d’une partie de son habitat ou de toute partie du fond marin, dont le sous-sol à l’intérieur de la ZPM. De plus, ces règlements interdisent le dépôt, le déversement ou la vidange de toute substance ou toute activité entraînant le dépôt, le déversement ou la vidange de toute substance dans la ZPM qui puisse entraîner tout dérangement, dommage, destruction ou retrait d’un organisme marin vivant ou d’une partie de son habitat.

On reconnaît, dans la réglementation, que certaines activités (comme la recherche scientifique et certains types précis d’activités de pêche) peuvent toujours se dérouler à l’intérieur de la ZPM, mais dans des conditions particulières et pourvu qu’elles ne viennent pas compromettre les objectifs de conservation. De plus, certaines activités, dont la surveillance, peuvent être nécessaires afin d’appuyer la gestion et la protection de la ZPM, alors que d’autres activités peuvent devoir se dérouler à des fins générales précises, comme la sécurité et la protection du public. En vertu de ces règlements, la gestion de ces activités s’effectue (1) au moyen d’exceptions précises aux interdictions générales en fonction de conditions prescrites; (2) grâce à la présentation et à l’approbation de plans consacrés à des activités précises en fonction de conditions prescrites. Ces conditions sont décrites ci-dessous.

Toute activité réalisée dans le but d’assurer la protection du public, l’exécution de la loi, la sécurité nationale, la défense nationale ou la capacité d’intervention en cas d’urgence sera permise à la grandeur de la ZPM pour garantir ainsi la protection des Canadiens.

Fishing by Aboriginal Peoples will be permitted throughout the MPA, in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*.

Scientific research, monitoring, educational activities and commercial marine tourism may be approved throughout the MPA under specified conditions. In order to ensure that activities being undertaken in the MPA are consistent with the conservation objectives, the Regulations require that an activity plan containing specified information be submitted for the approval of the Minister of Fisheries and Oceans. The submission of a plan will be required 60 days in advance of the proposed activity. The Minister will approve a plan within 30 days of receiving the submission if the proposed activity meets the conditions set out below.

In the case of scientific research and monitoring, the Minister will approve a plan only if the activity is for the purposes of understanding the ecology of the area, contributing to the management of the MPA, monitoring the effectiveness of the conservation measures being implemented, and if the methodology used is not likely to damage or destroy the habitat of a living marine organism within the MPA. In the case of educational activities or commercial marine tourism, the Minister will approve a plan only if the activity is for the purposes of increasing public awareness of the MPA and the activity is not likely to damage or destroy the habitat of a living marine organism within the MPA. Throughout the MPA, the cumulative environmental effects of these activities, in combination with all other past and current activities being undertaken within the MPA, will also be taken into consideration.

Commercial fishing within the MPA will be allowed as long as this is carried out in accordance with subsection 7(1) of the *Fisheries Act*. The existing sablefish fishery will be administered through the Integrated Fisheries Management Plan (IFMP), annual variation order, and licence conditions. It will be restricted to Zone 2 of the MPA (as shown on the MPA Management Plan and IFMP), to only one vessel per month (over a six-month period of any year), and to the use of trap gear only (to minimize the by-catch of other species).

Given the relative infrequency of its occurrence, recreational fishing will be permitted within the MPA. Foreign vessels may occasionally pass through the MPA but will remain only as long as it takes to transit the area.

Every person involved in an accident that is likely to result in any disturbance, damage, destruction or removal referred to in the general prohibitions of the Regulations shall, within two hours after its occurrence, report the accident to the Canadian Coast Guard.

#### MPA Management Plan

A Management Plan will elaborate on the regulations to achieve and implement the conservation and management objectives for the MPA. The MPA Management Plan will address matters such as monitoring, enforcement and compliance, and will provide the details required to ensure that the rationale for management decisions, prohibitions, controls and approvals is clearly justified and understood. This Management Plan will be completed within 24 months following designation of the MPA.

#### Alternatives

##### Status quo

The status quo was an option that was considered but rejected. Although the risk of damage to the seamount habitats is limited at this time, it is anticipated that interest to conduct commercial

La pêche pratiquée par les peuples autochtones sera permise à la grandeur de la ZPM, et ce, conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*.

La recherche scientifique, la surveillance, les activités éducatives et le tourisme maritime commercial peuvent être approuvés à la grandeur de la ZPM en vertu de conditions précises. Pour s'assurer que les activités entreprises à l'intérieur de la ZPM soient conformes aux objectifs de conservation, on exige, dans le Règlement, de soumettre un plan d'activités contenant certains renseignements précis à l'approbation du ministre des Pêches et des Océans. La présentation d'un tel plan sera exigée 60 jours avant la tenue de l'activité proposée. Le ministre approuvera tout plan dans les 30 jours après avoir reçu celui-ci si l'activité proposée répond aux conditions énoncées ci-dessous.

Dans le cas de la recherche scientifique et de la surveillance, le ministre n'approuvera le plan que si l'activité vise à mieux comprendre l'écologie de la zone, à contribuer à la gestion de la ZPM et à surveiller l'efficacité des mesures de conservation qu'on met en œuvre, et si la méthodologie employée n'endommagera ou ne détruira probablement pas l'habitat des organismes marins vivant au sein de la ZPM. Dans le cas des activités éducatives ou du tourisme maritime commercial, le ministre n'approuvera le plan que si l'activité a pour but de sensibiliser davantage le public à la ZPM et si les activités n'endommageront ou ne détruiront probablement pas l'habitat des organismes marins vivant au sein de la ZPM. On tiendra ainsi compte des effets environnementaux cumulatifs de ces activités à la grandeur de la ZPM, combinés à toutes les autres activités passées et actuelles entreprises à l'intérieur de la ZPM.

La pêche commerciale à l'intérieur de la ZPM sera permise tant qu'elle est faite conformément au paragraphe 7(1) de la *Loi sur les pêches*. La pêche à la morue charbonnière qui existe présentement sera administrée par l'intermédiaire du Plan de gestion intégrée des pêches (PGIP), la variation annuelle de l'ordre, et des conditions de permis. Elle sera limitée à la zone 2 de la ZPM (telle qu'elle est décrite dans le Plan de gestion de la ZPM et le PGIP), et à un seul navire par mois (sur une période de six mois, peu importe l'année), et devra faire exclusivement appel à des trappes (afin de réduire le nombre de prises accessoires d'autres espèces).

Compte tenu de sa fréquence relativement limitée, la pêche sportive sera permise à l'intérieur de la ZPM. Les navires étrangers pourront traverser la ZPM, mais ils n'y demeureront que le temps nécessaire pour traverser la zone.

Toute personne en cause dans un accident susceptible d'entraîner toute perturbation, tout endommagement, toute destruction ou tout enlèvement dont on fait mention dans les interdictions générales du Règlement devra en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures.

#### Plan de gestion de la ZPM

Un plan de gestion consacré aux règlements dans le but de réaliser les objectifs de conservation et la gestion de la ZPM sera élaboré. On abordera, dans ce plan de gestion, des questions telles la surveillance, l'exécution et la conformité, sans compter qu'on y présentera les détails permettant de bien justifier et de comprendre les décisions, les interdictions, les contrôles et les approbations en matière de gestion. Le plan de gestion sera achevé dans les 24 mois après la désignation de la ZPM.

#### Solutions envisagées

##### Statu quo

Le statu quo était une option envisagée, mais on l'a rejeté. Même si le risque de dommages aux habitats des monts sous-marins est limité pour l'instant, on s'attend à ce que l'intérêt à

fishing on the Bowie Seamount will grow. The status quo would not provide the protection required to control the activities that could damage elements of this ecosystem and thus manage the risks associated with those activities.

#### *Fisheries Act, Canada Shipping Act, 2001 and Species at Risk Act*

Although the provisions of the *Fisheries Act*, the *Canada Shipping Act, 2001* and the *Species at Risk Act* will complement the conservation focus given to the Bowie Seamount MPA by the present regulatory proposal, the use of the provisions of these acts is considered insufficient to provide comprehensive and enduring protection of the area.

#### Voluntary measures

Although there is infrequent use of the Bowie Seamount area for commercial or recreational purposes, primarily due to its distance from shore and its exposure to high winds and treacherous seas, voluntary measures were not considered sufficient to afford the area adequate protection. Without a regulatory regime and accompanying management measures, it would be difficult to ensure consistent compliance in the future. The regulatory approach will also provide a basis from which to conduct monitoring of management effectiveness.

#### MPA designation and management

The proposed option of designating Bowie Seamount as a MPA is the only alternative which will give focus and long-term recognition to this unique and highly productive area. The broad-based umbrella of protection provided by the designation will ensure comprehensive, ecosystem-based and long-term management and protection for this exceptional part of Canada.

Although the regulations will provide the primary tool for protecting the MPA, the environmental provisions of existing legislation, regulations and policies will also contribute to achieving the conservation objective. Access to and activities in the MPA will be managed and controlled through provisions of the *Fisheries Act* (to deal with domestic fishing and fish habitat related issues); the *Coastal Fisheries Protection Act* (to control foreign fishing vessel activity); and the *Coasting Trade Act* Foreign Vessel Clearance Request Process (to control other foreign vessel activity).

#### **Benefits and costs**

The primary benefit to Canadians of the proposed Bowie Seamount MPA Regulations is the recognition and long-term protection that will be afforded to this productive and unique oceanic seamount ecosystem. The MPA designation will serve to prevent species loss and allow ecosystem concerns to be addressed in a comprehensive manner.

The Bowie Seamount is of both national and international significance. Current research has determined that biologically productive seamounts are of crucial importance to marine ecosystems. The magnitude of these benefits is significant on a local and possibly regional scale. As a 3 000-metre-high seamount with many trophic zones, Bowie Seamount provides significant nursery functions and acts as a sanctuary for flora and fauna. This includes the multitude of resident species that inhabit the Seamount, as well as transient mammals, fish and seabirds that frequent it.

l'égard de la pêche commerciale sur le mont sous-marin Bowie connaisse un certain regain. Le statu quo n'offrirait pas la protection nécessaire pour limiter les activités susceptibles d'endommager les éléments de cet écosystème et de gérer ainsi les risques associés à ces activités.

#### *Loi sur les pêches, Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et Loi sur les espèces en péril*

Même si les dispositions de la *Loi sur les pêches*, la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur les espèces en péril* viendront s'ajouter aux priorités de conservation qu'on accorde à la ZPM du mont sous-marin Bowie en vertu de l'actuel règlement proposé, on considère que le recours aux dispositions de ces lois ne suffit pas à assurer une protection complète et durable de la zone.

#### Mesures volontaires

Même si on n'utilise que rarement la zone du mont sous-marin Bowie à des fins commerciales ou sportives, principalement en raison de sa distance par rapport au rivage et à son exposition à des vents forts et à ses eaux perfides, on a jugé que les mesures volontaires ne suffisaient pas à protéger convenablement cette zone. Sans régime de réglementation et sans mesures de gestion connexes, il serait difficile d'assurer une conformité uniforme dans l'avenir. L'approche de réglementation servira également de base à la surveillance d'une gestion efficace.

#### Désignation et gestion de la ZPM

L'option proposée de désigner le mont sous-marin Bowie comme ZPM est la seule solution qui permettra de mieux reconnaître à long terme cette zone unique et très productive. La protection générale que confère cette désignation assurera à long terme une gestion et une protection globales et axées sur les écosystèmes de cette partie exceptionnelle du Canada.

Même si la réglementation deviendra le principal outil permettant de protéger la ZPM, les dispositions environnementales de la loi, des politiques et des règlements actuels nous aideront également à atteindre l'objectif de conservation. L'accès à cet endroit et les activités qui s'y déroulent feront l'objet d'une gestion et d'un contrôle basés sur les dispositions de la *Loi sur les pêches* (pour traiter les questions touchant la pêche intérieure et l'habitat du poisson); de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières* (pour limiter les activités des bateaux de pêche étrangers); ainsi que du processus de demande de licence des navires étrangers en vertu de la *Loi sur le cabotage* (pour limiter les activités des autres bateaux étrangers).

#### **Avantages et coûts**

L'avantage premier qu'offre la réglementation proposée sur la ZPM du mont sous-marin Bowie consiste dans la reconnaissance et la protection à long terme dont bénéficiera l'écosystème de ce mont sous-marin océanique productif et unique. La désignation de la ZPM contribuera à empêcher la perte d'espèces et d'aborder globalement les préoccupations relatives aux écosystèmes.

Le mont sous-marin Bowie est important sur les plans national et international. La recherche actuelle a révélé que les monts sous-marins productifs sur le plan biologique sont d'une importance cruciale pour les écosystèmes marins. L'ampleur de ces avantages est importante à l'échelle locale et possiblement régionale. En tant que mont sous-marin d'une hauteur de 3 000 mètres doté de plusieurs zones trophiques, le mont sous-marin Bowie constitue un refuge important et joue à plusieurs égards un rôle de pépinière pour la flore et la faune. On y retrouve plusieurs espèces résidentes qui habitent le mont sous-marin, ainsi que des mammifères, des poissons et des oiseaux de mer de passage qui fréquentent l'endroit.

Internationally, nations such as the United States of America, New Zealand and Australia, having recognized the ecological importance of oceanic seamounts, have implemented protection measures such as the establishment of marine protected areas to protect and conserve seamounts within their respective exclusive economic zones. In Canada, general public support for protection measures for oceanic seamounts is growing as Canadians recognize the importance of proactive marine conservation and biodiversity protection.

While global scientific knowledge on oceanic seamount ecosystems is growing, significant gaps still remain. In addition, the Bowie, Hodgkins and Davidson seamount chain is a discreet ecosystem due to its isolation from coastal ecosystems. However, because the seamounts contain many of the same fishes found in coastal ecosystems, protection of this MPA will provide a useful reference area which will allow Canada an opportunity to improve our understanding of the impacts of fishing in relation to environmental effects such as climate change.

Designation of the Bowie Seamount will provide Canada with international recognition in the important field of marine biodiversity protection. Furthermore, the establishment of this MPA will clearly demonstrate Canada's resolve to fulfil its international commitments for ocean management and marine conservation. These include commitments made under the 1994 Convention on Biological Diversity, the World Commission on Protected Area Program and the 2002 World Summit on Sustainable Development to establish a network of marine protected areas by 2012.

Traditional enforcement, surveillance and monitoring methods utilizing departmental surface vessels large enough to safely operate at Bowie Seamount cost \$20,000 to \$30,000 per day. It is anticipated that departmental vessels will be in the vicinity of Bowie Seamount in conjunction with other monitoring and scientific research 10 to 12 days annually, costing DFO approximately \$200,000 to \$360,000 per year. DFO air surveillance patrols cost approximately \$10,000 per day and it is anticipated that these flights will periodically add time to their regular offshore patrols to monitor the Bowie Seamount MPA, which will cost \$5,000 to \$10,000 per year (0.5–1.0 flight day per year). The Canadian Sablefish Association (CSA), which has a long history of activity at Bowie Seamount, will provide monitoring and surveillance when they are harvesting in the area at no additional cost to Canada. Emerging technologies such as remote sensors are being explored, but initial indications are that these technologies require additional refinement before they can be considered a reliable alternative. However, as remote sensors would only cost about \$72,000 a year to operate, this is a potentially attractive low-cost option that could provide safe and effective year-round monitoring. Due to the efficiencies of utilizing existing departmental surveillance and enforcement methods at the Bowie Seamount, the total added compliance costs to Government will be minimal.

There are no mineral or oil or gas resources identified in this area, and its remoteness negates any potential revenue from tourist-related activities. Economic activity on Bowie has been limited to commercial fishing conducted by vessels capable of operating safely in this remote and hostile area. The average value of sablefish harvested at Bowie Seamount is 1 to 1.5 million dollars

Sur le plan international, des pays comme les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et l'Australie, qui ont reconnu l'importance des monts sous-marins dans les océans, ont adopté des mesures de protection, par exemple, en créant des aires marines protégées dans le but de protéger et de conserver les monts sous-marins situés à l'intérieur de leurs zones économiques exclusives. Au Canada, le soutien général que la population accorde aux mesures de protection des monts sous-marins océaniques ne cesse de croître alors que les Canadiens reconnaissent l'importance des mesures proactives en matière de conservation marine et de protection de la biodiversité.

Alors que les connaissances scientifiques mondiales sur les écosystèmes des monts sous-marins océaniques augmentent constamment, il reste quand même des lacunes importantes qu'on doit combler. De plus, la chaîne des monts sous-marins Bowie, Hodgkins et Davidson constitue un écosystème discret, puisqu'il est isolé des écosystèmes côtiers. Cependant, puisque les monts sous-marins renferment plusieurs des mêmes poissons qu'on retrouve dans les écosystèmes côtiers, la protection de cette ZPM nous procurera une zone de référence utile qui permettra au Canada de mieux comprendre les impacts de la pêche par rapport aux effets environnementaux, comme le changement climatique.

La désignation du mont sous-marin Bowie permettra au Canada d'accéder à la reconnaissance internationale dans le domaine de la protection de la biodiversité marine. De plus, la création de cette ZPM démontrera clairement la détermination du Canada à respecter ses engagements internationaux en matière de gestion des océans et de conservation marine. Il s'agit là des engagements pris en vertu de la Convention de 1994 sur la diversité biologique, de la Commission mondiale sur le programme des aires protégées, ainsi que du Sommet mondial de 2002 sur le développement durable afin d'établir un réseau de zones de protection marines d'ici 2012.

Les méthodes traditionnelles d'exécution, de surveillance et de contrôle faisant appel à des navires de surface suffisamment grands pour fonctionner en toute sécurité au niveau du mont sous-marin Bowie coûtent entre 20 000 \$ et 30 000 \$ par jour. On s'attend à ce que les navires du Ministère se trouvent à proximité du mont sous-marin Bowie alors qu'on procédera à d'autres activités de surveillance et de recherche scientifique entre 10 et 12 jours par année, ce qui coûtera au MPO tout près de 200 000 \$ à 360 000 \$ par année. Les patrouilles de surveillance aérienne du MPO coûtent environ 10 000 \$ par jour et on s'attend à ce que ces vols s'ajoutent régulièrement aux patrouilles régulières en haute mer dans le but de surveiller la ZPM du mont sous-marin Bowie, ce qui coûtera environ de 5 000 \$ à 10 000 \$ par année (0,5 à 1 vol par jour par année). La Canadian Sablefish Association (CSA), qui a longtemps réalisé des activités au mont sous-marin Bowie, s'occupera de la surveillance au moment de pratiquer la récolte à cet endroit, et ce, sans coût additionnel pour le Canada. Les nouvelles technologies, tels les capteurs à distance, doivent faire l'objet de nouvelles améliorations avant qu'on ne puisse les considérer comme une alternative fiable. Cependant, alors que les capteurs à distance ne coûteraient environ que 72 000 \$ par année à exploiter, il s'agit là d'une option abordable possiblement intéressante qui pourrait permettre d'assurer une surveillance sécuritaire et efficace toute l'année durant. Comme l'utilisation des méthodes de surveillance et d'application déjà en place s'avérera efficace au mont sous-marin Bowie, le coût d'observation supplémentaire total sera minime pour le gouvernement.

On n'a identifié aucune ressource minérale, pétrolière ou gazière à cet endroit et, puisqu'elle est si éloignée, elle empêche toute possibilité de recettes découlant d'éventuelles activités touristiques. L'activité économique sur Bowie s'est limitée à la pêche commerciale pratiquée par des navires capables de s'aventurer en toute sécurité dans cette zone éloignée et hostile. La valeur



annually. The value of rockfish harvested (between the periods 1990 until this fishery was closed in 2000) averaged approximately \$250,000 to \$350,000 annually. Halibut catch records indicate sporadic fishing from 1984 to 1992, with an estimated annual value of \$50,000 to \$60,000. Prohibitions of rockfish and halibut fishing in the MPA will not affect coast-wide harvest allocations for these species and will not impact employment in fish processing.

The benefits of protecting this unique and productive ecosystem outweigh the costs to Government and Canadians; therefore, the net benefit of establishing a MPA at Bowie Seamount is expected to be positive.

### Consultation

In March of 2000, Fisheries and Oceans Canada held initial consultations to gather feedback on the draft Bowie Seamount Ecosystem Overview and other management issues. This consultation included other sectors of the Department and representatives of federal and provincial governments (Parks Canada Agency, Natural Resources Canada, British Columbia Ministries of Energy and Mines, of Environment, Lands and Parks, of Fisheries and the Information, Science and Technology Agency), U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration, academic institutions (Universities of Victoria, Washington, and Quebec at Montréal, Lester B. Pearson College, Oregon State and Pennsylvania State Universities), museums (Canadian Museum of Nature, Royal BC Museum), and oceanographic groups (Bamfield Marine Station, Canadian Scientific Submersible Facility). The workshop participants determined that a Bowie Seamount MPA was feasible.

Community consultations were then conducted in Haida Gwaii (Queen Charlotte Islands) in August of 2001 and with local and regional governments (the City of Prince Rupert on October 15, 2001, and the Skeena Queen Charlotte Regional District on November 23, 2001). Local and regional government expressed concerns with the size of the MPA, which they felt would inhibit commercial fishing, leading to a drop in local revenues. Local citizens expressed concerns regarding the boundaries and the lack of funding to study and better understand Pacific marine ecosystems and the Bowie Seamount. Concerns regarding the boundaries were addressed by reducing the size of the MPA by basing the boundaries on the toe of the seamount and ensuring that the regulations allow for further scientific study. Concerns regarding the potential loss of revenue were also addressed by continuing to allow a limited commercial sablefish fishery within Zone 2 of the MPA.

### Other government departments

Consultations with federal government departments occurred in May of 2001, when letters were issued seeking any concerns with the proposed establishment of the Bowie Seamount MPA. This consultative process included Transport Canada (TC), Natural Resources Canada (NRCan), Western Economic Diversification (WED), Health Canada (HC), the Department of National Defence (DND), the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), Industry Canada (IC), NAV CANADA, Human Resources and Development Canada (HRDC), Environment Canada (EC), the Pacific Pilotage Authority, Public Works and Government

moyenne de la morue charbonnière récoltée au mont sous-marin Bowie s'élevé entre 1 et 1,5 million de dollars par année. La valeur de la scorpène récoltée (de 1990 jusqu'à la fermeture de cette pêcherie en 2000) se situait en moyenne entre 250 000 \$ et 350 000 \$ par année. Les registres de la pêche au flétan révèlent qu'on a pratiqué cette activité de façon sporadique entre 1984 et 1992 pour une valeur estimée de 50 000 \$ à 60 000 \$. Les interdictions portant sur la pêche à la scorpène et au flétan dans la ZPM n'influenceront aucunement les attributions de récolte de ces espèces sur l'ensemble des côtes, pas plus qu'elles n'auront un impact sur l'emploi dans le domaine de la transformation du poisson.

Les avantages de protéger cet écosystème unique et productif l'emportent sur les coûts pour le gouvernement et les Canadiens. Or, l'avantage net d'établir une ZPM au mont sous-marin Bowie est appelé à être positif.

### Consultations

Au mois de mars 2000, Pêches et Océans Canada a tenu des consultations initiales dans le but de recueillir des commentaires sur l'ébauche de survol des écosystèmes du mont sous-marin Bowie, ainsi que sur d'autres questions relatives à la gestion. Cette consultation impliquait d'autres secteurs du Ministère, ainsi que des représentants de ministères fédéraux et provinciaux (l'Agence Parcs Canada, Ressources naturelles Canada, les ministères de l'Énergie et des Mines, de l'Environnement, des Terrains et des Parcs, des Pêches, ainsi que l'Agence d'information, des sciences et de la technologie de la Colombie-Britannique), la U.S. National Oceanic and Atmospheric Administration, des établissements d'enseignement (les universités de Victoria, de Washington et du Québec à Montréal, le Lester B. Pearson College, les universités des états de l'Oregon et de la Pennsylvanie), des musées (le Musée canadien de la nature, le Royal BC Museum), ainsi que des groupes océanographiques (la Bamfield Marine Station et l'Établissement canadien des submersibles scientifiques). Les participants à l'atelier ont déterminé qu'une ZPM du mont sous-marin Bowie était possible.

On a ensuite consulté les membres de la communauté à Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte) au mois d'août 2001, ainsi que les gouvernements locaux et régionaux (ville de Prince Rupert, le 15 octobre 2001 et le district régional de Skeena Queen Charlotte, le 23 novembre 2001). Les gouvernements locaux et régionaux se sont dits préoccupés par l'étendue de la ZPM qui, selon eux, nuirait à la pêche commerciale, entraînant ainsi une baisse des recettes locales. Les citoyens de la place se sont dits préoccupés par les limites et le manque de financement permettant d'étudier et de mieux comprendre les écosystèmes marins du Pacifique, ainsi que le mont sous-marin Bowie. On s'est attaqué aux préoccupations relatives aux limites en réduisant la taille de la ZPM, ce qui consistait à fixer les limites à la base du mont sous-marin et à s'assurer qu'on prévoie une étude scientifique plus poussée dans les règlements. On a aussi abordé les préoccupations touchant la perte possible de recettes en permettant la pêche commerciale à la morue charbonnière sur une base limitée à l'intérieur de la zone 2 de la ZPM.

### Autres ministères du gouvernement

Les consultations avec les ministères du gouvernement fédéral se sont déroulées en mai 2001 alors qu'on publiait des lettres visant à connaître les préoccupations entourant la création proposée de la ZPM du mont sous-marin Bowie. Ce processus de consultation impliquait Transports Canada (TC), Ressources naturelles Canada (RNCAN), Diversification de l'économie de l'Ouest Canada (DEO), Santé Canada (SC), le ministère de la Défense nationale (MDN), la Gendarmerie royale du Canada (GRC), Industrie Canada (IC), NAV CANADA, Développement des ressources humaines Canada (DRHC), Environnement Canada (EC),

Services Canada (PWGSC), the Transportation Safety Board (TSB), Indian and Northern Affairs Canada (INAC), the Canadian Environmental Assessment Agency (CEAA), the National Research Council (NRC), the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) and the Parks Canada Agency (PCA).

Almost all of these federal departments and agencies provided a written response. DND indicated their support as long as the MPA did not restrict their ability to ensure Canada's security and sovereignty and these concerns were addressed in the Regulations. PCA is supportive of the MPA and assisted in funding research to examine links between Bowie Seamount and the proposed Gwaii Haanas National Marine Conservation Area. EC was supportive of the MPA, as Bowie Seamount appears to support a number of marine bird species. NRCan indicated that there were no potential mineral or hydrocarbon interests in the area and therefore they had no specific concerns. The RCMP, CEAA, NAV CANADA, HRDC, TSB, TC, CFIA, IC and HC indicated that they had no concerns with the creation of the MPA. Other federal departments and agencies, such as WED, the Pacific Pilotage Authority, INAC and NRC, did not provide any response. Those departments and agencies that expressed interest in the MPA also became members of the Advisory Team.

The Province of British Columbia preferred direct contact with DFO on Bowie Seamount MPA discussions and did not initially express interest in being included in the Advisory Team. At their request, in January 2007, they were included in the Advisory Team. The Province supports the designation of the MPA.

#### Advisory Team

In 2001, a Bowie Advisory Team was established to study the feasibility of the proposed Bowie Seamount MPA, develop recommendations and develop and implement a consultation plan for the proposed MPA. Based on input received through consultations, the membership of the Advisory Team evolved to include stakeholders from a variety of sectors. The finalised Advisory Team, lead by Fisheries and Oceans Canada, consists of representatives from

- Fisheries and Oceans Canada;
- Environment Canada;
- Natural Resources Canada;
- the Parks Canada Agency;
- the Department of National Defence;
- the Council of the Haida Nation;
- local government;
- the Province of British Columbia;
- the British Columbia Chamber of Shipping;
- the commercial fishing industry;
- non-government Canadian scientists; and
- environmental non-government organisations.

Advisory Team meetings were held on October 17, 2001, February 19, 2002, and January 23, 2007. The issues that were raised by the various sectors on the Advisory Team are expanded upon below. A broad consensus on the regulatory approach was finally reached at the January 23, 2007 Advisory Team meeting.

l'Administration de pilotage du Pacifique, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC), le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), Affaires indiennes et du Nord Canada (AINC), l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (ACEE), le Conseil national de recherche (CNR), l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) et l'Agence Parcs Canada (APC).

Presque tous ces ministères et organismes du fédéral ont répondu par écrit. Le MDN a manifesté son soutien, tant et aussi longtemps que la ZPM ne limitera pas sa capacité d'assurer la sécurité et la souveraineté canadiennes et qu'on abordera ces préoccupations dans les règlements. L'APC appuie la ZPM et a contribué à financer la recherche pour examiner les liens entre le mont sous-marin Bowie et l'aire marine protégée nationale proposée de Gwaii Haanas. EC était en faveur de la ZPM, puisque le mont sous-marin Bowie semble favoriser plusieurs espèces d'oiseaux marins. RNCan a précisé qu'on ne détenait aucun intérêt possible en matière de minerais ou d'hydrocarbures à cet endroit, de sorte qu'on n'entretenait aucune préoccupation particulière. La GRC, l'ACEE, NAV CANADA, DRHC, le BST, TC, l'ACIA, IC et SC ont précisé qu'ils n'étaient aucunement préoccupés par la création de la ZPM. D'autres ministères et organismes du fédéral, tels DEO, l'Administration de pilotage du Pacifique, l'AINC et le CNR n'ont donné aucune réponse. Les ministères et organismes qui se sont dits intéressés par la ZPM sont devenus membres de l'équipe consultative.

La province de la Colombie-Britannique préférait être en contact direct avec le MPO et, à priori, n'avait manifesté aucun intérêt à être intégrée à l'équipe consultative. En janvier 2007, on l'a intégrée, à sa demande, à l'équipe consultative. La province appuie la désignation de la ZPM.

#### Équipe consultative

En 2001, on mettait sur pied une équipe consultative sur le mont sous-marin Bowie dans le but d'étudier la faisabilité de la ZPM proposée du mont sous-marin Bowie, d'élaborer des recommandations et d'élaborer et de mettre en œuvre un plan de consultation consacré à la ZPM proposée. D'après les commentaires recueillis lors des consultations, la composition de l'équipe consultative a évolué pour inclure des intervenants provenant de divers secteurs. L'équipe consultative finale, encadrée par Pêches et Océans Canada, comprend des représentants provenant des ministères et organismes suivants :

- Pêches et Océans Canada;
- Environnement Canada;
- Ressources naturelles Canada;
- l'Agence Parcs Canada;
- le ministère de la Défense nationale;
- le Conseil de la nation Haida;
- le gouvernement local;
- la Province de la Colombie-Britannique;
- la Chamber of Shipping of British Columbia;
- l'industrie de la pêche commerciale;
- des scientifiques canadiens qui ne sont pas au service du gouvernement;
- des organisations non-gouvernementales de l'environnement.

Des réunions de l'équipe consultative ont eu lieu le 17 octobre 2001, le 19 février 2002 et le 23 janvier 2007. Les questions qu'ont soulevées les divers intervenants membres de l'équipe consultative sont présentées plus en détail ci-dessous. On s'est finalement entendu à l'unanimité sur l'approche de réglementation lors de la réunion du 23 janvier 2007 de l'équipe consultative.

## First Nations

The Bowie Seamount MPA lies entirely within the claimed territory of the Haida and there are no overlaps with the claimed territories of other coastal First Nations. The Haida were consulted directly on September 6, 2001, September 2, 2003, and January 16, 2007, and were also part of the Advisory Team. During bilateral consultations with the Council of the Haida Nation (CHN), the CHN indicated that they have an historical connection with the Bowie Seamount. The Haida people refer to Bowie Seamount as *Sgaan Kinghlas*, which roughly translates to “super-natural being looking upwards.”

The Haida requested that they be provided an opportunity to work cooperatively with DFO to protect and conserve the proposed Bowie Seamount MPA. Consequently, DFO negotiated a Memorandum of Understanding with the CHN, which was subsequently signed on April 18, 2007.

Consistent with the *Oceans Act*, the Regulations will neither abrogate nor derogate from any existing aboriginal or treaty rights of the aboriginal people of Canada, as provided under section 35 of the *Constitution Act* (1982). In addition, the proposed Regulations allow for fishing by Aboriginal Peoples, in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*.

## Major oil tanker companies

Letters were sent on April 5, 2000, to the major oil tanker companies operating the route between Alaska and ports along the Pacific Northwest. Feedback received indicated that tankers stay in excess of 100 nautical miles west of the Bowie area. It was therefore concluded that alterations to the Tanker Exclusion Zone (administered by Transport Canada) were not required at this time.

## Mining associations

Information on the proposed MPA was provided on May 28, 2003, to the Mining Association of British Columbia and the British Columbia and Yukon Chamber of Mines, requesting their input. Neither of these organizations expressed objections or concerns about the proposed MPA designation.

## Oil and gas industry

During a stakeholder consultation workshop in March 2000, the British Columbia Ministry of Energy and Mines indicated that there is no potential for the development of oil and gas exploration in the proposed MPA and, therefore, that they had no concerns.

## Commercial fishing industry

Commercial fishing interests were consulted on September 5, 2001, May 8, 2002, December 18, 2003, and November 21, 2006. Representatives included the sablefish, halibut and rockfish fishing industries (which were also part of the Advisory Team).

The sablefish industry, represented by the Canadian Sablefish Association (CSA), has actively fished the MPA since 1982. The CSA agreed that DFO should establish an MPA at Bowie Seamount but requested that their fishery be allowed to continue to harvest below the 250 fathom depth contour—which would permit protection of the sensitive shallow zone. They further proposed that the sablefish fishery be restricted to selective trap gear

## Premières Nations

La ZPM du mont sous-marin Bowie se situe entièrement à l'intérieur du territoire que réclame la nation Haida et celle-ci ne présente aucun chevauchement avec les territoires revendiqués des autres Premières Nations côtières. On a consulté directement la nation Haida le 6 septembre 2001, le 2 septembre 2003 et le 16 janvier 2007, sans compter que celle-ci faisait également partie de l'équipe consultative. Lors des consultations bilatérales avec le Conseil de la nation Haida (CNH), celle-ci a précisé qu'elle était historiquement liée au mont sous-marin Bowie. Les Haida ont baptisé le mont sous-marin Bowie *Sgaan Kinghlas*, ce qui signifie à peu près « être surnaturel regardant vers le haut ».

Les Haida ont demandé qu'on leur offre la possibilité de collaborer avec le MPO afin de protéger et de conserver la ZPM proposée du mont sous-marin Bowie. Par conséquent, le MPO a négocié un protocole d'entente avec le CNH qui a été signé le 18 avril 2007.

Conformément à la *Loi sur les océans*, la réglementation n'entraînera aucune abrogation ou dérogation aux droits actuels des Autochtones du Canada ou à leurs droits en vertu des traités, comme on le prévoit à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle* (1982). De plus, le règlement proposé permet aux peuples autochtones de pratiquer la pêche, et ce, conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*.

## Grandes sociétés de pétroliers

On a écrit, le 5 avril 2000, aux grandes sociétés de pétroliers qui exploitent la route entre l'Alaska et les ports longeant la partie nord-ouest du Pacifique. Les commentaires recueillis révèlent que les pétroliers demeurent à plus de 100 milles nautiques à l'ouest de l'aire Bowie. Par conséquent, on en a déduit qu'il n'était pas nécessaire, pour l'instant, de modifier la zone d'exclusion des pétroliers (administrée par Transports Canada).

## Associations minières

On a fait parvenir, le 28 mai 2003, l'information sur la ZPM proposée à la Mining Association of British Columbia, ainsi qu'à la Chambre des mines de la Colombie-Britannique et du Yukon en leur demandant de nous faire part de leurs commentaires. Aucune de ces organisations n'a exprimé d'objections ou de préoccupations sur la désignation proposée de la ZPM.

## Industrie pétrolière et gazière

Lors d'un atelier de consultation des intervenants en mars 2000, le Ministry of Energy and Mines (le ministère de l'énergie et des mines) de la Colombie-Britannique a précisé qu'il n'existe aucune possibilité d'exploration pétrolière et gazière dans la ZPM proposée, de sorte qu'il n'y a pas lieu de s'en préoccuper.

## Industrie de la pêche commerciale

On a consulté les intervenants dans le domaine de la pêche commerciale le 5 septembre 2001, le 8 mai 2002, le 18 décembre 2003 et le 21 novembre 2006. Ceux-ci comprenaient des représentants des industries de la pêche à la morue charbonnière, au flétan et à la scorpène (qui font également partie de l'équipe consultative).

L'industrie de la morue charbonnière, représentée par la Canadian Sablefish Association (CSA), a pratiqué activement la pêche dans la ZPM depuis 1982. La CSA a accepté que le MPO procède à la création d'une ZPM au mont sous-marin Bowie, mais elle a demandé qu'on lui permette de poursuivre ses activités de récolte en deçà de l'isobathe de 250 brasses, ce qui permettrait ainsi de protéger la zone peu profonde et sensible. De plus,

to eliminate by-catch of both marine birds and other marine species and that fishing be limited to one vessel per month over a six-month period of any year. The CSA indicated that sablefish vessels would continue to provide DFO with catch information and biological samples as and when required by DFO. Consequently, the Regulations will allow for continued opportunities for collaborative research between DFO and the sablefish fishing industry. This will be reflected in the IFMP, variation order, and licence conditions.

The rockfish and halibut fisheries requested that they be allowed to continue harvesting on Bowie Seamount. Rockfish and halibut are harvested in shallower water than the sablefish fishery. To re-introduce these fisheries would require that the rockfish and halibut fisheries be allowed to fish the sensitive upper portion of the Bowie Seamount in Zone 1, which was deemed to be inconsistent with achieving the conservation objectives of the MPA. Thus, it was determined that the regulatory proposal would prohibit halibut and rockfish fishing within the MPA. Although these fisheries have historically occurred relatively infrequently, representatives from the halibut and rockfish fisheries have requested compensation for lost fishing opportunities. As the establishment of the Bowie MPA will not alter the allocation process for determining the level of resources available to the halibut and rockfish fisheries on the Pacific Coast, the request for compensation is not being considered, as the exclusion of halibut and rockfish fisheries will not affect the overall coast-wide TAC for these fisheries. The decision has subsequently been communicated.

There are no official records of tuna fishing occurring on Bowie Seamount, although there is some anecdotal information of sporadic tuna harvesting occurring in this area. The tuna fishing industry, represented by the British Columbia Tuna Fishermen's Association, has requested that tuna fishing be allowed to continue within all zones of the MPA. This is based on the industry's view that climate change may provide future opportunities to harvest tuna on the Bowie Seamount. DFO consulted with the British Columbia Tuna Fishermen's Association in December 2007. Tuna fishers use surface-trolled jigs and are of the opinion that this harvesting method has a low impact on the seamount ecosystem. The Regulations have been drafted to recognize fishing by holders of a valid commercial fishing license.

#### Environmental interest groups

The World Wildlife Fund of Canada (WWF) and the Canadian Parks and Wilderness Society (CPAWS) were consulted directly, and both organizations were on the Advisory Team. WWF was critical of the slow progress made in implementing the MPA. Consequently, WWF became instrumental in working with other key stakeholders on the Advisory Team, such as the CSA, to define the regulatory approach and other management measures that would satisfy conservation interests while allowing for continued participation of the sablefish industry in the MPA to move the process forward.

CPAWS was less supportive of the continuation of the sablefish fishery on Bowie Seamount and indicated that they would have preferred to take a more precautionary approach. However,

on a proposé de limiter la pêche à la morue charbonnière à certains types de trappes pour ainsi éliminer les prises accessoires d'oiseaux marins et d'autres espèces marines et de limiter la pêche à un navire par mois sur une période de six mois pour toute année. La CSA a précisé que les bateaux de pêche à la morue charbonnière continueraient de remettre au MPO l'information sur leurs prises et des échantillons biologiques au fur et à mesure des besoins du Ministère. Par conséquent, les règlements offriront d'autres possibilités de recherche axée sur la collaboration entre le MPO et l'industrie de la pêche à la morue charbonnière. Celles-ci seront intégrées au PGIP, à la variation annuelle de l'ordre, ainsi qu'aux conditions de permis.

Les responsables de la pêche à la scorpène et au flétan ont demandé qu'on leur permette de poursuivre la récolte sur le mont sous-marin Bowie. La récolte de ces deux types de poisson s'effectue dans des eaux moins profondes que la pêche à la morue charbonnière. Pour réintroduire ces activités, il faudrait permettre la pêche à la scorpène et au flétan dans la partie supérieure sensible du mont sous-marin Bowie dans la zone 1, ce qu'on a jugé contraire aux objectifs de conservation de la ZPM. Ainsi, on a déterminé que la proposition réglementaire empêcherait de pêcher le flétan et la scorpène à l'intérieur de la ZPM. Même si ces activités de pêche ont toujours été relativement peu fréquentes, les représentants de la pêche au flétan et à la scorpène ont demandé compensation en raison des possibilités de pêche ainsi perdues. Alors que la création de la ZPM Bowie ne modifiera aucunement le processus d'attribution permettant de déterminer le niveau de ressources disponibles dans le cas de la pêche au flétan et à la scorpène sur la côte du Pacifique, on n'accorde aucunement d'attention à la demande de compensation puisque l'exclusion de la pêche au flétan et à la scorpène ne touchera pas le TAC global de l'ensemble de la côte pour ces pêcheries. On leur a communiqué la décision par la suite.

Il n'existe aucun registre officiel de la pêche au thon sur le mont sous-marin Bowie, même si on dispose de certains renseignements anecdotiques de récolte sporadique de ce poisson à cet endroit. L'industrie de la pêche au thon, représentée par la British Columbia Tuna Fishermen's Association, a demandé qu'on permette de poursuivre ce type de pêche dans toutes les zones de la ZPM. Cette demande découle du fait que l'industrie voit les changements climatiques comme une possibilité future de récolter le thon sur le mont sous-marin Bowie. Le MPO a consulté la British Columbia Tuna Fishermen's Association en décembre 2007. Les pêcheurs de thons utilisent des leurres de surface comme méthode de capture et sont de l'opinion que cette méthode de capture a un impact minime sur l'écosystème du mont sous-marin. Les règlements sont rédigés de manière à reconnaître la pêche par les titulaires d'un permis de pêche commerciale valide.

#### Groupes d'intérêt environnementaux

On a consulté directement le Fonds mondial pour la nature (Canada) et la Société pour la protection des parcs et des sites naturels du Canada (SPPSNC), deux organisations qui sont membres de l'équipe consultative. Le Fonds mondial critiquait la lenteur des progrès au niveau de la mise en œuvre de la ZPM. Par conséquent, il s'est impliqué davantage avec les autres intervenants importants faisant partie de l'équipe consultative, comme la CSA, afin de définir l'approche de réglementation et les autres mesures de gestion qui répondraient aux intérêts dans le domaine de la conservation, tout en permettant une participation continue de l'industrie de la morue charbonnière au sein de la ZPM afin de faire avancer le processus.

La SPPSNC était moins en faveur de la poursuite de la pêche à la morue charbonnière sur le mont sous-marin Bowie, et elle a précisé qu'elle aurait préféré une approche plus prudente. Cependant,

CPAWS was also critical of the slow pace of progress of implementation of the MPA and, in the interest of expediency, supported the continued participation of the sablefish industry in the MPA in order to move the process forward. It should be noted that Canadian Pacific sablefish is listed as a "Best Choice" in *Canada's Seafood Guide*, indicating that "this species is currently fished/harvested sustainably." This guidebook is a publication of Sustainable Seafood Canada, which is a coalition of leading Canadian conservation organizations, and of which CPAWS is a member.

### Shipping

The British Columbia Chamber of Shipping was consulted directly on September 26, 2001, and was also part of the Bowie Advisory Team. Consultations with the Chamber of Shipping confirmed that vessels rarely transit the Bowie Seamount area and that tankers stay in excess of 100 nautical miles west of it. It was therefore concluded that current national and international controls on the discharge of substances from vessels, such as the requirements regarding oil content in water, are consistent with the conservation objectives of the MPA. The Regulations recognize international navigational rights and do not place added restrictions on shipping. Vessels will be expected to adhere to any regulations, controls and management measures under the *Canada Shipping Act, 2001* and other relevant Canadian legislation.

### Tourism

Bowie Seamount is located 180 km offshore in an area that is frequented by quick-moving and unpredictable storms. These conditions negate the area's potential for future tourist activities. Some limited interest from the undersea submarine company Atlantis Submarines International was expressed during consultations in March of 2000. However, they quickly ascertained that Bowie Seamount had limited potential as a future site for tourist operations and disengaged from the process.

### *Strategic environmental assessment*

Impacts of these prohibitions and management actions are understood, accepted and supported among the user groups. A strategic environmental assessment (SEA) has been completed for the Bowie Seamount MPA initiative in compliance with the 2004 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals. Generally, it is anticipated that any environmental effects resulting from the Bowie Seamount MPA will be positive.

### *Compliance and enforcement*

A coordinated inter-agency approach to compliance and enforcement is required for the MPA, given its remote offshore location. A compliance and enforcement component of the management plan will define roles and responsibilities for government authorities to meet the regulatory requirements of the MPA. The management plan will also identify compliance promotion tools and approaches for the MPA, including stewardship activities involving stakeholders.

As the lead federal authority for the MPA, DFO will have overall responsibility for ensuring that conservation measures are respected and enforced. This will be undertaken through the Department's legislated enforcement mandate and responsibilities

cette société critiquait également la lenteur des progrès au niveau de la mise en œuvre de la ZPM et, dans le but d'accélérer le processus, elle favorisait la participation continue de l'industrie de la morue charbonnière au sein de la ZPM. On devrait cependant préciser que la morue charbonnière du Pacifique est considérée comme un « Meilleur choix » dans le *Canada's Seafood Guide* (le Guide canadien des produits de la mer), où l'on mentionne que « cette espèce fait toujours l'objet d'une pêche/récolte durable ». Ce guide est une publication de Sustainable Seafood Canada, une coalition d'organismes canadiens importants dans le domaine de la conservation dont la SPPSNC est membre.

### Navigation

On a consulté directement la British Columbia Chamber of Shipping le 26 septembre 2001, et celle-ci siège également au sein de l'équipe consultative Bowie. Les consultations avec la Chamber of Shipping ont confirmé que les navires empruntent rarement la zone du mont sous-marin Bowie et que les pétroliers ne s'en approchent jamais de plus de 100 milles nautiques à l'ouest. Par conséquent, on en a déduit que les actuelles mesures de contrôle nationales et internationales relatives au déversement de substances des navires, telles les exigences régissant la teneur d'huile dans l'eau, sont conformes aux objectifs de conservation de la ZPM. On reconnaît, dans la réglementation, les droits à la navigation internationale et on n'impose aucune restriction additionnelle au transport maritime. On s'attendra à ce que les navires respectent tout règlement et toute mesure de contrôle ou de gestion en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois canadiennes pertinentes.

### Tourisme

Le mont sous-marin Bowie se trouve à 180 km au large d'une zone où sévissent des tempêtes qui évoluent rapidement en plus d'être imprévisibles. Ces conditions empêchent toute activité touristique éventuelle à cet endroit. La société de sous-marins Atlantic Submarines International a manifesté un certain intérêt au cours des consultations qui se sont déroulées en mars 2000. Cependant, celle-ci a rapidement réalisé que le mont sous-marin Bowie offrait des possibilités limitées en tant qu'éventuel site touristique, de sorte qu'elle a délaissé le processus.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Les groupes d'utilisateurs comprennent, acceptent et appuient les impacts de ces interdictions et de ces mesures de gestion. On a réalisé une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de l'initiative de la ZPM du mont sous-marin Bowie comme l'exige la directive de 2004 du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes. De façon générale, on s'attend à ce que tout effet environnemental attribuable à la ZPM du mont sous-marin Bowie soit positif.

### *Respect et exécution*

Une approche coordonnée entre les divers organismes s'impose en matière de conformité et d'exécution pour la ZPM, compte tenu de son éloignement de la terre ferme. On définira, dans un volet du plan de gestion consacré à la conformité et à l'exécution, les rôles et les responsabilités des autorités gouvernementales dans le but de respecter les exigences réglementaires de la ZPM. On énoncera également, dans le plan de gestion, les outils de promotion et les approches de conformité ayant trait à la ZPM, y compris les activités d'intendance impliquant les intervenants.

Étant la principale autorité fédérale en ce qui concerne la ZPM, il reviendra au MPO de s'assurer qu'on respecte et qu'on mette en œuvre les mesures de conservation. Pour ce faire, le Ministère se prévaudra du mandat et des responsabilités d'exécution qui lui

under the *Oceans Act* and the *Fisheries Act* (and other departmental legislation), including those for fisheries conservation, environmental protection, habitat protection and marine safety. The primary means of departmental enforcement presence will be through an already existing fisheries aerial surveillance program.

Other platforms of opportunity, primarily in the form of research cruises either conducted by or under contract to DFO, will provide monitoring opportunities. Complimentary opportunities to monitor the Bowie Seamount area by the U.S. Coast Guard, which conducts regular offshore patrols, will also be explored. DFO fishery officers working together with other law enforcement personnel (or enforcement officers so designated by the Minister according to section 39 of the *Oceans Act*) will enforce the proposed management actions and regulations for the area. Enforcement of the regulations and subsequent offences will be dealt with under sections 37 and 38 of the *Oceans Act*.

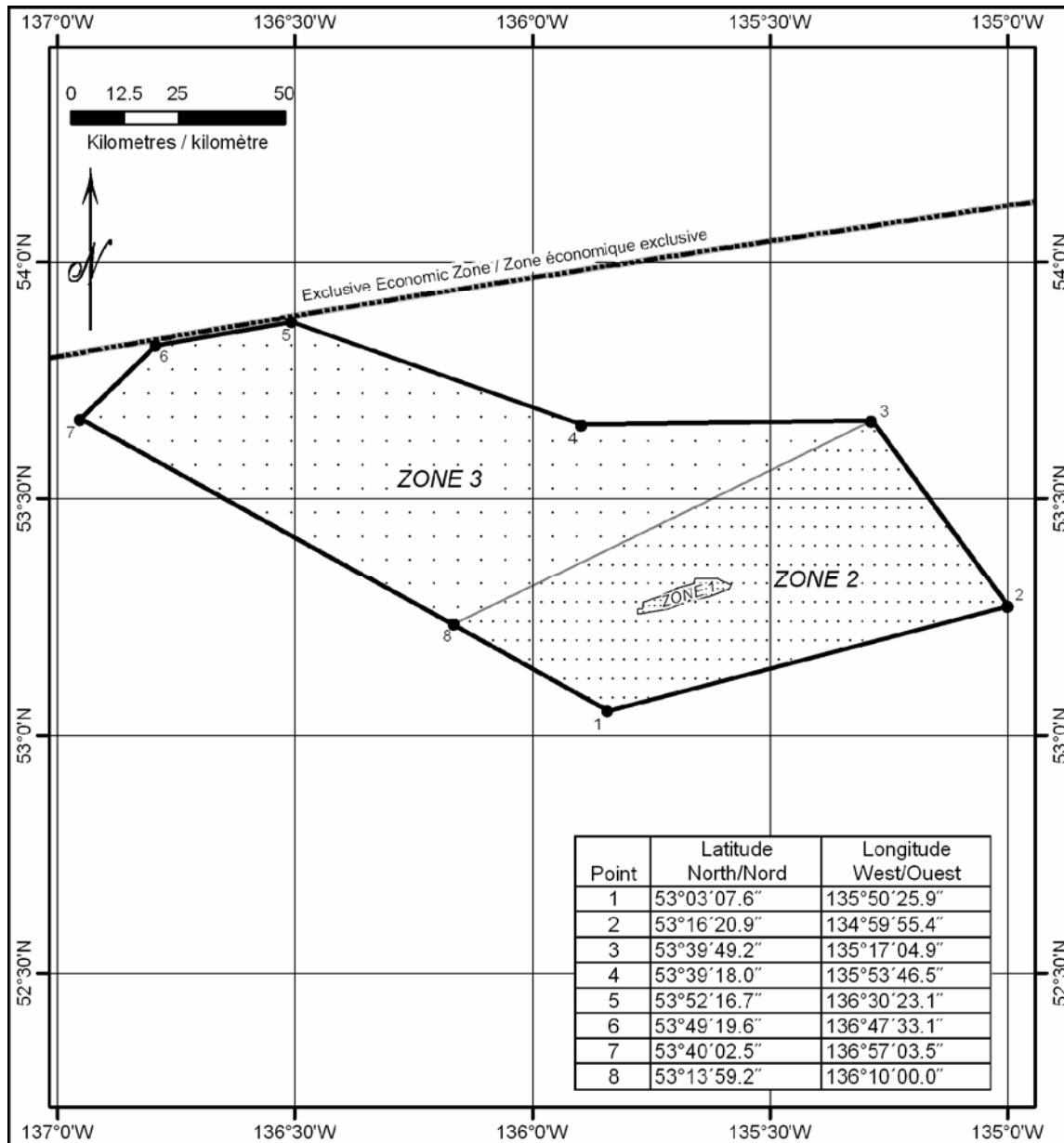
Violations of the MPA Regulations carry penalties under section 37 of the *Oceans Act*. Contraventions of activity approvals and conditions can also result in charges under the *Fisheries Act* and other applicable legislation, such as the *Canada Shipping Act, 2001*. Convictions can result in fines and imprisonments under these various Acts.

sont conférés en vertu de la *Loi sur les océans* et de la *Loi sur les pêches* (ainsi que d'autres lois ministérielles), y compris des lois régissant la conservation de la pêche, la protection de l'environnement, la protection de l'habitat et la sécurité maritime. Pour assurer cette exécution, le Ministère fera principalement sentir sa présence dans le cadre d'un programme de surveillance aérienne déjà en vigueur dans le domaine de la pêche.

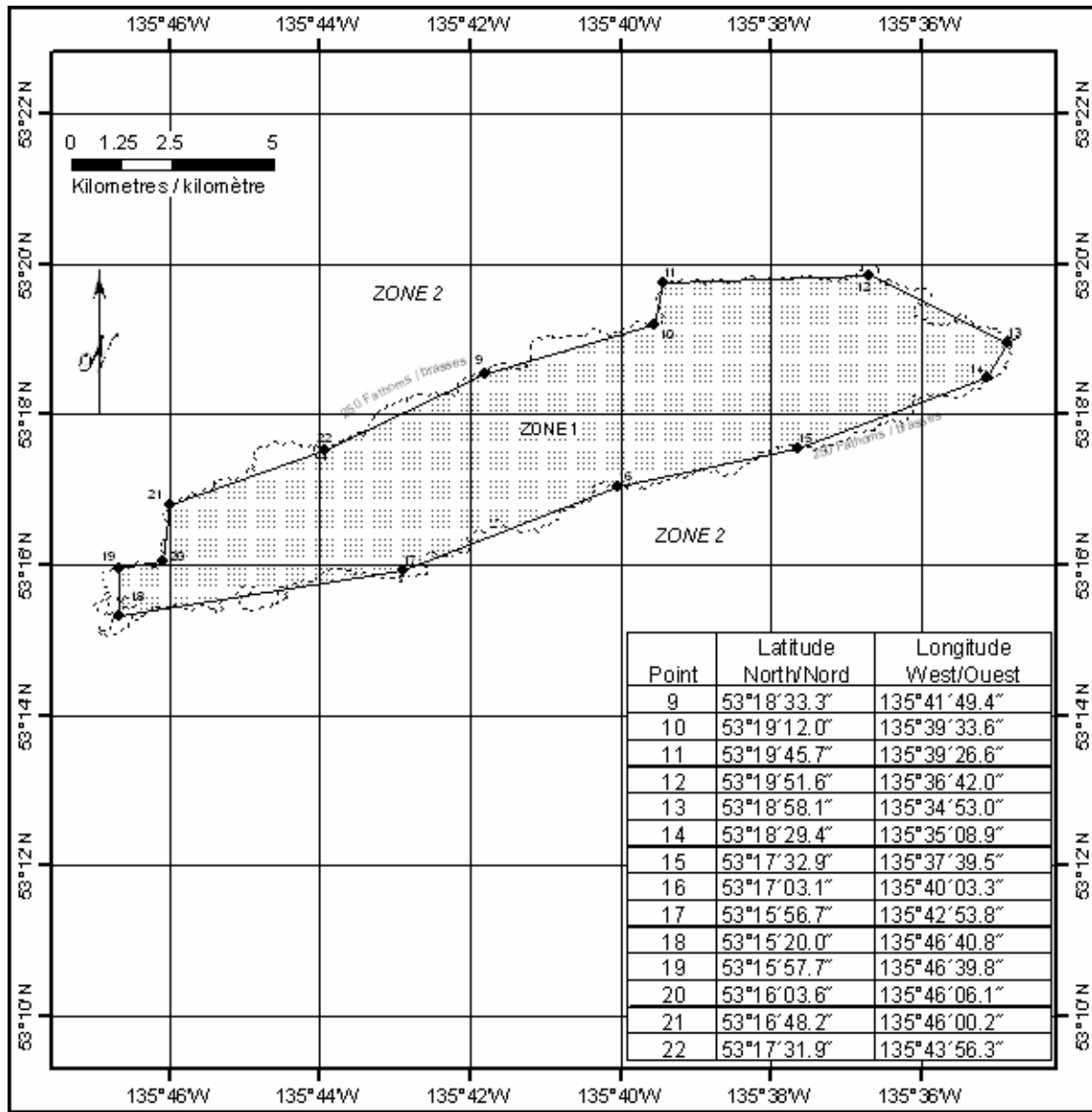
D'autres types de possibilités prenant principalement la forme de croisières de recherche menées ou sous-traitées par le MPO permettront d'assurer la surveillance. On examinera également des possibilités complémentaires de surveillance du mont sous-marin Bowie offertes par la Garde côtière américaine, qui mène régulièrement des patrouilles au large. Des agents des pêches du MPO collaborant avec d'autres employés d'exécution de la loi (ou des agents d'exécution désignés par le ministre conformément à l'article 39 de la *Loi sur les océans*) feront respecter les mesures et les règlements de gestion proposés dans cette zone. L'exécution des règlements et les infractions éventuelles seront traitées de la façon prévue aux articles 37 et 38 de la *Loi sur les océans*.

Les violations des règlements des ZPM donnent lieu à des amendes en vertu de l'article 37 de la *Loi sur les océans*. Les contraventions aux activités approuvées et aux conditions peuvent également mener à des accusations en vertu de la *Loi sur les pêches* et d'autres lois en vigueur, comme la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Une déclaration de culpabilité dans de tels cas peut entraîner des amendes et des peines d'emprisonnement en vertu de ces différentes lois.

Schedule 1/Annexe 1



Schedule 2/Annexe 2





**Contacts**

Pacific Region:

Dale Gueret  
 Integrated Coastal Zone Management Coordinator  
 Fisheries and Oceans Canada  
 417 2nd Avenue W  
 Prince Rupert, British Columbia  
 V8J 1G8  
 Telephone: 250-627-3408  
 Fax: 250-627-3480  
 Email: gueretd@pac.dfo-mpo.gc.ca

National Capital Region:

Sam Macharia  
 Senior Analyst  
 Fisheries and Oceans Canada  
 200 Kent Street, Station 12E223  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0E6  
 Telephone: 613-990-9376  
 Fax: 613-990-4810  
 Email: sam.macharia@dfo-mpo.gc.ca

Dave Luck  
 Policy Analyst  
 Legislative and Regulatory Affairs  
 Fisheries and Oceans Canada  
 200 Kent Street  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0E6  
 Telephone: 613-990-0199  
 Fax: 613-990-0168  
 Email: dave.luck@dfo-mpo.gc.ca

**Personnes-ressources**

Région du Pacifique :

Dale Gueret  
 Coordonnateur de la gestion intégrée des zones côtières  
 Pêches et Océans Canada  
 417 2nd Avenue W  
 Prince Rupert (Colombie Britannique)  
 V8J 1G8  
 Téléphone : 250-627-3408  
 Télécopieur : 250-627-3480  
 Courriel : gueretd@pac.dfo-mpo.gc.ca

Région de la capitale nationale :

Sam Macharia  
 Conseiller principal  
 Pêches et Océans Canada  
 200, rue Kent, succursale 12E223  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0E6  
 Téléphone : 613-990-9376  
 Télécopieur : 613-990-4810  
 Courriel : sam.macharia@dfo-mpo.gc.ca

Dave Luck  
 Analyste des politiques  
 Affaires législatives et réglementaires  
 Pêches et Océans Canada  
 200, rue Kent  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0E6  
 Téléphone : 613-990-0199  
 Télécopieur : 613-990-0168  
 Courriel : dave.luck@dfo-mpo.gc.ca

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 35(3) of the *Oceans Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 15 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 Sam Macharia, Senior Analyst, Oceans Directorate, Fisheries and Oceans Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0E6 (tel.: 613-990-9376; fax: 613-990-4810; e-mail: sam.macharia@dfo-mpo.gc.ca).

Ottawa, March 11, 2008

MARY PICHETTE  
 Assistant Clerk of the Privy Council

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 35(3) de la *Loi sur les océans*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 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 Sam Macharia, analyste principal des activités du Pacifique, Direction des opérations régionales des Océans, Pêches et Océans Canada, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0E6 (tél. : 613-990-9376; téléc. : 613-990-4810; courriel : sam.macharia@dfo-mpo.gc.ca).

Ottawa, le 11 mars 2008

La greffière adjointe du Conseil privé  
 MARY PICHETTE

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 31<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 31

## BOWIE SEAMOUNT MARINE PROTECTED AREA REGULATIONS

### INTERPRETATION

1. (1) In these Regulations, "Area" means the Bowie Seamount Marine Protected Area designated under section 2.

(2) In these Regulations, all geographical coordinates (latitude and longitude) are expressed in the North America Datum 1983 (NAD 83) geodetic reference system.

(3) In the schedule, the lines connecting the points are rhumb lines.

### DESIGNATION

2. The area of the Pacific Ocean — consisting of the seabed, the subsoil and the water column above the seabed — that is bounded by a series of rhumb lines drawn from a point 53°03'07.6" N, 135°50'25.9" W, to a point 53°16'20.9" N, 134°59'55.4" W, then to a point 53°39'49.2" N, 135°17'04.9" W, then to a point 53°39'18.0" N, 135°53'46.5" W, then to a point 53°52'16.7" N, 136°30'23.1" W, then to a point 53°49'19.6" N, 136°47'33.1" W, then to a point 53°40'02.5" N, 136°57'03.5" W, then to a point 53°13'59.2" N, 136°10'00.0" W, then back to the point of commencement (which points are shown as points 1 to 8, respectively, of the schedule) is designated as the Bowie Seamount Marine Protected Area.

### PROHIBITED ACTIVITIES

3. In the Area, no person shall

(a) disturb, damage or destroy, or remove from the Area, any living marine organism or any part of its habitat;

(b) disturb, damage or destroy or remove from the Area, any part of the seabed; or

(c) carry out any activity — including depositing, discharging or dumping any substance, or causing any substance to be deposited, discharged or dumped — that is likely to result in the disturbance, damage, destruction or removal of a living marine organism or any part of its habitat.

### EXCEPTIONS

4. Despite section 3, the following activities may be carried out in the Area:

(a) commercial fishing that is carried out in accordance with the *Fisheries Act* and its regulations;

(b) recreational fishing that is carried out in accordance with the *Fisheries Act* and its regulations;

(c) fishing that is carried out in accordance with the *Aboriginal Communal Fishing Licences Regulations*;

(d) vessel travel carried out in accordance with the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations;

(e) foreign vessel travel carried out in accordance with the *Canada Shipping Act, 2001* and its regulations and foreign ship travel carried out in accordance with the *Coasting Trade Act* and its regulations;

(f) any movement or other activity of a ship, submarine or aircraft if the movement or other activity is carried out for the purpose of public safety, law enforcement or national security or for the exercise of Canadian sovereignty and

(i) the ship, submarine or aircraft is owned or operated by or on behalf of Her Majesty in right of Canada or by a foreign military force acting in cooperation with, or under the command or control of, the Canadian Forces; or

## RÈGLEMENT SUR LA ZONE DE PROTECTION MARINE DU MONT SOUS-MARIN BOWIE

### DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Dans le présent règlement, « zone » s'entend de la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie désignée en vertu de l'article 2.

(2) Dans le présent règlement, les coordonnées géographiques — latitude et longitude — sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

(3) Dans l'annexe, les lignes reliant les points entre eux sont des loxodromies.

### DÉSIGNATION

2. Est désignée comme « zone de protection marine du mont sous-marin Bowie » la zone de l'océan Pacifique qui se compose du fond marin, du sous-sol et des eaux qui lui sont surjacentes et qui est délimitée par la loxodromie partant du point 53° 03' 07,6" N., 135° 50' 25,9" O., passant par les points 53° 16' 20,9" N., 134° 59' 55,4" O., 53° 39' 49,2" N., 135° 17' 04,9" O., 53° 39' 18,0" N., 135° 53' 46,5" O., 53° 52' 16,7" N., 136° 30' 23,1" O., 53° 49' 19,6" N., 136° 47' 33,1" O., 53° 40' 02,5" N., 136° 57' 03,5" O., 53° 13' 59,2" N., 136° 10' 00,0" O., — les points 1 à 8, respectivement, indiqués à l'annexe, puis revenant au point de départ.

### ACTIVITÉS INTERDITES

3. Il est interdit :

a) de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever, dans la zone, tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat;

b) de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever, dans la zone, toute partie du fond marin;

c) de mener toute activité — notamment déposer, déverser ou rejeter une substance ou faire déposer, déverser ou rejeter une substance — susceptible de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever un organisme marin ou toute partie de son habitat.

### EXCEPTIONS

4. Malgré l'article 3, il est permis d'exercer les activités suivantes :

a) la pêche commerciale pratiquée conformément à la *Loi sur les pêches* et à ses règlements;

b) la pêche sportive pratiquée conformément à la *Loi sur les pêches* et à ses règlements;

c) la pêche pratiquée conformément au *Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones*;

d) le déplacement des bâtiments conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à ses règlements;

e) le déplacement des bâtiments étrangers conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur le cabotage*, ainsi qu'à leurs règlements;

f) les mouvements et autres activités effectués par les navires, sous-marins ou aéronefs ci-après dans le but d'assurer la sécurité publique, l'exécution de la loi, la sécurité nationale ou l'exercice de la souveraineté canadienne :

(i) ceux qui appartiennent à Sa Majesté du chef du Canada, ou sont exploités par elle ou en son nom ou par des forces militaires étrangères en collaboration avec les Forces canadiennes ou sous leur commandement ou contrôle,

- (ii) the movement or other activity is carried out for the purpose of an emergency response under the direction, command or control of the Canadian Coast Guard;
- (g) marine scientific research activities that are carried out or sponsored by a foreign government and in respect of which that government has received the consent of the Minister of Foreign Affairs under paragraph 3(2)(c) of the *Coasting Trade Act*, if the activities are carried out in a manner that complies with the terms and conditions of the consent; and
- (h) an activity approved under section 6.

## ACTIVITY PLAN

**5.** Every person who proposes to carry out a scientific research, monitoring, educational or commercial marine tourism activity in the Area shall submit to the Minister for approval, not less than 60 days before the day on which the activity is proposed to begin, a plan that contains

- (a) the name, address and telephone number and, if applicable, the facsimile number and electronic mail address of a person who can be contacted in respect of the plan;
- (b) a detailed description of the proposed activity that sets out
  - (i) its purpose,
  - (ii) the period or periods during which it is to be carried out,
  - (iii) its location on a map;
  - (iv) the types of data that are to be collected, if any, and the sampling protocols or other techniques to be used to collect the data,
  - (v) the types of equipment, if any, that are to be used during the proposed activity, including those for gathering data and, if any of the equipment is to be anchored or moored in the Area, the methods by which the anchoring or mooring is to be conducted,
  - (vi) the type and identity of every ship that is to be used to carry out the proposed activity, and
  - (vii) every substance, if any, that is to be deposited, discharged or dumped within the Area during the proposed activity;
- (c) an assessment of the environmental effects that are likely to occur within the Area as a result of the proposed activity; and
- (d) a list of every licence, permit, authorization or consent obtained or applied for in respect of the proposed activity.

**6.** (1) Subject to subsection (2), the Minister shall, within 30 days after the day on which a plan that is submitted in accordance with section 5 is received, approve the plan if

- (a) in the case of scientific research and monitoring, the activity is for the purpose of
  - (i) understanding the ecology of the Area,
  - (ii) contributing to the management of the Area, or
  - (iii) monitoring the effectiveness of the conservation measures being implemented within the Area; or
- (b) in the case of educational activities or commercial marine tourism activities, the activity is for the purpose of increasing public awareness of the Area.

(2) The Minister shall not approve a plan if

- (a) the activity is likely to damage or destroy the habitat of a living organism within the Area; or
- (b) the cumulative environmental effects of the proposed activity, in combination with any other past and current activities carried out within the Area, are likely to damage or destroy the habitat of living marine organisms in the Area.

- (ii) ceux qui participent à des interventions d'urgence sous la direction, le commandement ou le contrôle de la Garde côtière canadienne;

- g) les activités menées dans le cadre de recherches océanographiques conduites ou commanditées par un gouvernement étranger, si celui-ci a obtenu l'autorisation du ministre des Affaires étrangères aux termes de l'alinéa 3(2)c) de la *Loi sur le cabotage* et si les activités sont menées conformément aux conditions de l'autorisation;
- h) toute activité approuvée par le ministre en vertu de l'article 6.

## PLAN D'ACTIVITÉ

**5.** Quiconque prévoit mener une activité de recherche scientifique, de surveillance, éducative ou de tourisme maritime commercial dans la zone soumet à l'approbation du ministre, au moins soixante jours avant le début de l'activité, un plan comportant les renseignements et les documents suivants :

- a) les nom, adresse et numéro de téléphone de la personne-ressource ainsi que, le cas échéant, ses numéro de télécopieur et adresse électronique;
- b) la description détaillée de l'activité proposée précisant :
  - (i) l'objet de l'activité,
  - (ii) la ou les périodes prévues de l'activité,
  - (iii) une carte indiquant le lieu de l'activité,
  - (iv) les données à recueillir et, le cas échéant, les protocoles d'échantillonnage ou autres techniques qui seront utilisés pour les recueillir,
  - (v) le cas échéant, le type de matériel qui sera utilisé pour l'activité, notamment pour recueillir les données et, dans le cas où le matériel sera ancré ou amarré, la méthode d'ancre ou d'amarrage,
  - (vi) le type et l'identité de tout navire qui sera utilisé pour l'activité,
  - (vii) le cas échéant, les substances qui seront déposées, déversées ou rejetées dans la zone;
- c) une évaluation des effets environnementaux que l'activité est susceptible d'entraîner dans la zone;
- d) une liste des permis, licences, autorisations ou consentements obtenus ou demandés relativement à l'activité.

**6.** (1) Sous réserve du paragraphe (2), le ministre approuve le plan soumis conformément à l'article 5 dans les trente jours suivant sa réception si :

- a) dans le cas d'une activité de recherche scientifique ou de surveillance, l'activité est menée :
  - (i) pour comprendre l'écologie,
  - (ii) à des fins de gestion de la zone,
  - (iii) à des fins de contrôle de l'efficacité des mesures de conservation qui sont mises en place dans la zone;
- b) dans le cas d'une activité éducative ou de tourisme maritime commercial, l'activité vise à accroître la sensibilisation du public à l'égard de la zone.

(2) Le ministre n'approuve pas le plan si :

- a) l'activité est susceptible d'endommager ou de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone;
- b) les effets cumulatifs environnementaux de l'activité proposée, lorsqu'elle est combinée à d'autres activités terminées ou en cours dans la zone, sont susceptibles d'endommager ou de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans cette zone.

## REPORTING OF ACCIDENTS

7. Every person involved in an accident that is likely to result in any disturbance, damage, destruction or removal prohibited under section 3 shall, within two hours after its occurrence, report the accident to the Canadian Coast Guard.

## COMING INTO FORCE

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

## AVIS D'ACCIDENT

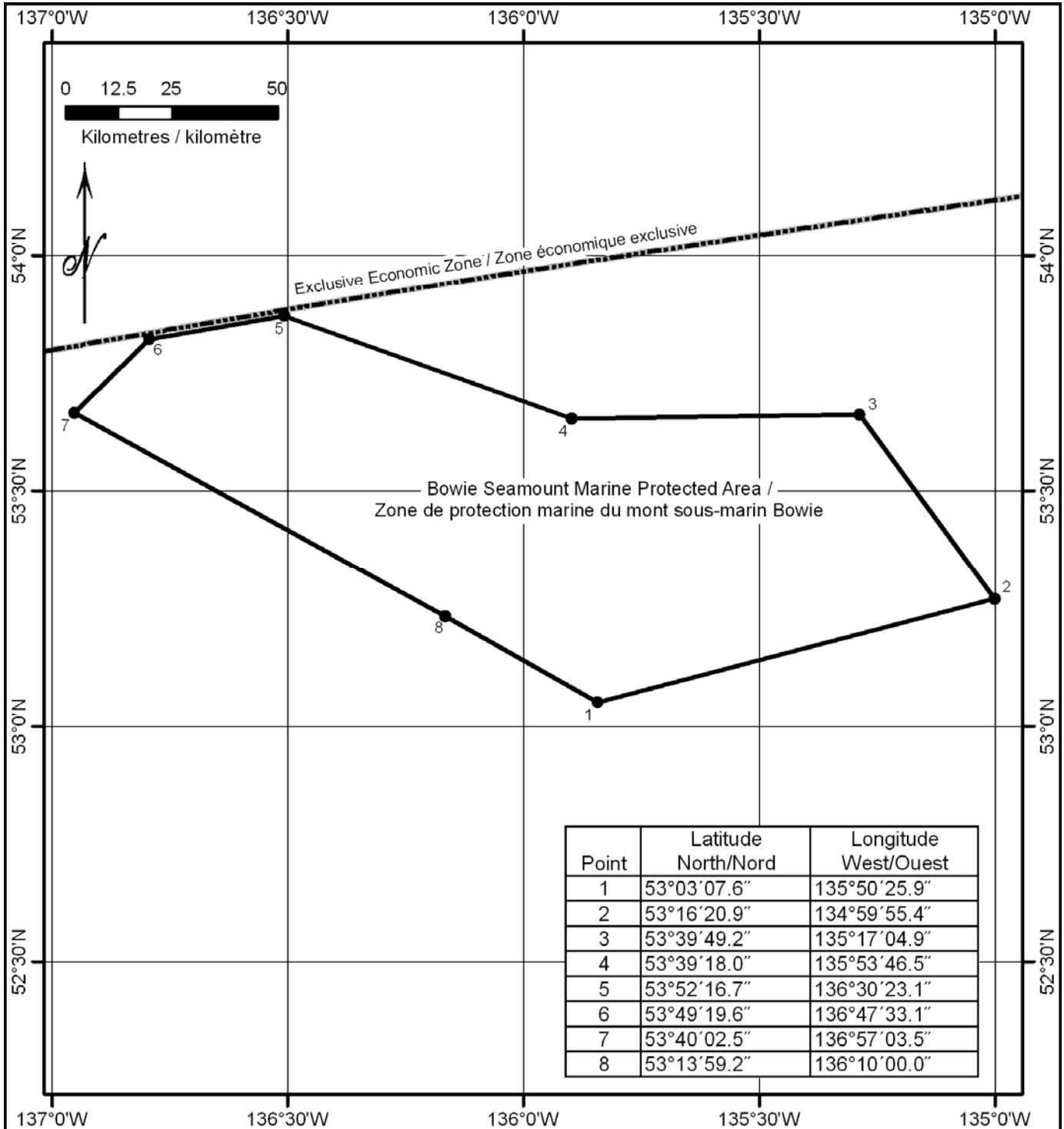
7. Toute personne en cause dans un accident susceptible d'entraîner une perturbation, un endommagement, une destruction ou un enlèvement interdits par l'article 3 en avise la Garde côtière canadienne dans les deux heures.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE/ANNEXE  
 (Subsection 1(3) and section 2)/(paragraphe 1(3) et article 2)

BOWIE SEAMOUNT MARINE PROTECTED AREA / ZONE DE PROTECTION  
 MARINE DU MONT SOUS-MARIN BOWIE



## International Bridges and Tunnels Regulations

Statutory authority

*International Bridges and Tunnels Act*

Sponsoring department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Executive summary

**Issue:** Bridge and tunnel structures are key to the Canadian road network, particularly with respect to trade and the transportation of goods across Canada. Whenever such a structure fails or its load-carrying capacity is compromised, public safety is jeopardized, the efficiency of the transportation network is impaired, and the public is inconvenienced.

There are 33 international bridges and tunnels between Canada and the United States with various governance regimes (Crown corporations, joint authorities, private companies), which do not necessarily have obligations to report on operations and maintenance to the Government of Canada (GoC). Of these bridges and tunnels, 24 are vehicular crossings and 9 are railway crossings.

Following the collapse of a portion of the De La Concorde overpass, in Laval in the fall of 2006, and the collapse of the bridge in Minneapolis in the summer of 2007, the public has looked at various levels of government to ensure the viability of these important elements of the national transportation infrastructure. The *International Bridges and Tunnels Act* (IBTA), adopted in 2007, has given to the GoC an oversight responsibility for the operations, maintenance and security of these international bridges and tunnels.

In order for the GoC to decide on any necessary action, information must be available. Without regulations, it is difficult to ensure that all bridge and tunnel owners provide consistent information on maintenance and operation of their structures. The proposed *International Bridges and Tunnels Regulations* (the Regulations) are necessary to create a consistent approach for reporting on maintenance and operation of these structures.

**Description:** The proposed Regulations would apply to the vehicular crossings and would put into place requirements concerning reporting and scheduled inspections, and would require reports every two years on maintenance and operations (e.g. frequency and type of major maintenance performed, the inspection results, the type of vehicles permitted and any restrictions applied to them), which would include identifying necessary actions to ensure the structures are kept in good condition.

**Cost-benefit statement:** The proposed Regulations are not expected to create significant burden on international bridge and tunnel owners. Given that Canada's trade with the United

## Règlement sur les ponts et tunnels internationaux

Fondement législatif

*Loi sur les ponts et tunnels internationaux*

Ministère responsable

Ministère des Transports

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

#### Sommaire

**Objet :** Les structures des ponts et tunnels sont des éléments clés du réseau routier du Canada, en particulier pour le commerce et le transport des marchandises d'un bout à l'autre du Canada. Lorsqu'une telle structure présente une défectuosité ou que sa capacité portante est compromise, la sécurité du public est mise en péril, l'efficacité du réseau de transport est réduite et le public en subit les inconvénients.

Il y a 33 ponts et tunnels internationaux entre le Canada et les États-Unis assujettis à différents régimes de gouvernance (sociétés d'État, autorités conjointes, entreprises privées), qui ne sont pas nécessairement tenus de faire rapport sur leur exploitation et entretien au gouvernement du Canada (GC). De ces ponts et tunnels, 24 sont des passages véhiculaires, et 9 sont des passages ferroviaires.

À la suite de l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde, survenu à Laval à l'automne 2006, et de l'effondrement du pont à Minneapolis, à l'été 2007, le public s'est tourné vers différents ordres de gouvernement pour assurer la viabilité de ces éléments importants de l'infrastructure de transport nationale. La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI), adoptée en 2007, confère au GC une responsabilité de surveillance pour l'exploitation, l'entretien et la sûreté de ces ponts et tunnels internationaux.

Pour que le GC puisse décider des mesures à prendre, il doit pouvoir disposer de renseignements. Sans réglementation, il est difficile de s'assurer que tous les propriétaires de ponts et tunnels communiquent les renseignements pertinents relativement à l'entretien et à l'exploitation de leurs structures. Le projet de *Règlement sur les ponts et tunnels internationaux* (le Règlement) est nécessaire pour la mise en place d'une approche uniforme pour les rapports sur l'entretien et l'exploitation de ces structures.

**Description :** Le règlement proposé s'appliquerait aux passages véhiculaires et mettrait en place des exigences concernant les rapports et les inspections périodiques, et exigerait des rapports tous les deux ans sur l'entretien et l'exploitation — par exemple la fréquence et le type d'entretien majeur effectué, les résultats de l'inspection, les types de véhicules autorisés et toutes les limites qui s'appliquent — lesquels comprendraient les mesures nécessaires pour s'assurer que ces structures demeurent en bon état.

**Énoncé coûts-avantages :** Le règlement proposé ne devrait pas constituer un fardeau important pour les propriétaires de ponts et tunnels internationaux. Compte tenu du fait que les

States is equivalent to 53% of its gross domestic product (GDP) and the vast majority (62%) of Canadian trade with the United States crosses our shared border by land, the proposed Regulations would help ensure the safe operation and long-term viability of these crossings.

**Business and consumer impacts:** Industry groups have stated that, in the event a that crossing was compromised, in a matter of several hours, production lines would begin to stop in various parts of Canada and the United States. The free flow of goods through international bridges and tunnels also significantly affects exporters, importers and consumers because of the strong economic ties between Canada and the United States.

**Domestic and international coordination and cooperation:**

The Canadian approach on the collection of information from bridge and tunnel owners and the government authority to request specific intervention would be compatible with the United States' approach. The GoC would coordinate with the United States' bridge authority for any intervention that may affect both sides of an international bridge or tunnel.

**Performance measurement and evaluation plan:** In order to evaluate the effectiveness of the proposed Regulations, data compiled using inspection reports from the crossings would be reviewed on a biennial basis. The data reported would be used to support a five-year review of the provisions and operation of the IBTA and its proposed Regulations. The review would be tabled before the House of Commons. It would allow for an assessment of how the IBTA works, whether there are problems or not in its scheme or application, and whether any changes are warranted.

échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis équivalent à 53 % de son produit intérieur brut (PIB) et que la vaste majorité (62 %) de ces échanges s'effectue de part et d'autre de notre frontière commune par voie terrestre, le règlement proposé permettrait d'assurer l'exploitation sécuritaire et la viabilité à long terme de ces passages frontaliers.

**Impacts sur les entreprises et les consommateurs :** Selon les groupes industriels, si une difficulté survenait à un passage frontalier, en quelques heures seulement, les chaînes de production ne tarderaient pas à s'arrêter dans les différentes régions du Canada et des États-Unis. La libre circulation des biens par les ponts et tunnels internationaux a également des répercussions importantes pour les exportateurs, les importateurs et les consommateurs en raison des liens économiques très étroits qui existent entre le Canada et les États-Unis.

**Coordination et collaboration à l'échelle nationale et internationale :**

L'approche canadienne en ce qui a trait à la collecte de renseignements auprès des propriétaires de ponts et tunnels et au pouvoir du gouvernement d'exiger des interventions précises serait semblable à celle adoptée par les États-Unis. Le GC coordonnerait ses activités responsables avec les autorités des ponts des États-Unis pour toute intervention pouvant avoir des répercussions des deux côtés d'un pont ou d'un tunnel international.

**Mesure du rendement et plan d'évaluation :** Dans le but d'évaluer l'efficacité du règlement proposé, des données recueillies à partir des rapports d'inspection des passages frontaliers seraient examinées tous les deux ans. Les données des rapports serviraient de matière à l'examen quinquennal des dispositions et de l'application de la LPTI et de son règlement proposé. Le rapport d'examen serait déposé à la Chambre des communes. L'examen permettrait de procéder à une évaluation de la LPTI, à savoir s'il existe ou non des problèmes quant à ses dispositions ou à son application et si des modifications sont justifiées.

**Issue**

The IBTA received Royal Assent of February 1, 2007. This Act establishes an approval mechanism for the construction, alteration and acquisition of international bridges and tunnels and provides authority to establish regulations for their operation, maintenance, and security. Furthermore, the Act provides the GoC with the authority to order international bridge and tunnel owners to take necessary action to ensure the safe and secure operation of these important elements of Canada's infrastructure.

Under the IBTA, the Governor in Council (GIC) has the authority to make regulations requiring the owner of an international bridge and tunnel to report on the condition of the structure, specifying the frequency of the reports and the information to be included in the reports, requiring any person to provide information on the maintenance and repair of the structures, and providing for the inspection of the structure by the Minister of Transport, Infrastructure and Communities (the Minister) or another person. The GIC also has the authority to make regulations respecting the operations and use of international bridges and tunnels by different types of vehicles, respecting any matter relating to complaints, tolls and other charges, respecting the level of service to be provided, and requiring that information be provided on the operation and use of the structures.

Transportation plays such a vital role in Canada's economic life and in the lives of all Canadians that, under the Act, international bridges and tunnels are declared to be works for the general

**Objet**

La LPTI a reçu la sanction royale le 1<sup>er</sup> février 2007. Cette loi a pour objet de subordonner la construction, la modification et l'acquisition des ponts et tunnels internationaux à l'obtention d'un agrément et de régir leur exploitation, leur entretien et leur sûreté. En outre, la Loi confère au GC le pouvoir d'ordonner aux propriétaires de ponts et tunnels internationaux de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'exploitation sécuritaire et sûre de ces éléments importants de l'infrastructure du Canada.

La LPTI habilite le gouverneur en conseil à prendre des règlements exigeant que les propriétaires de ponts et tunnels internationaux fassent rapport sur la condition des structures, précisant la fréquence des rapports et les renseignements devant y être inclus, demandant à toute personne de fournir des renseignements sur l'entretien et la réparation des structures, et prévoyant l'inspection des structures par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités (le ministre) ou une autre personne. Le gouverneur en conseil est également habilité à prendre des règlements ayant trait à l'exploitation et à l'usage des ponts et tunnels internationaux en fonction des différents types de véhicules, à toute question relative aux plaintes à l'égard des droits, au niveau de service devant être offert, et à l'obligation de transmettre des renseignements sur l'exploitation et l'usage des structures.

Le transport joue un rôle si essentiel dans l'économie canadienne et dans la vie de tous les Canadiens qu'en vertu de la Loi, les ponts et tunnels internationaux sont déclarés être des ouvrages

avantage of Canada.<sup>1</sup> This also confirms that the GoC has legislative jurisdiction with respect to these.<sup>2</sup>

The proposed Regulations would provide a consistent approach for stakeholders in satisfying the accountability needs of Canadians. They would also ensure a transparent approach to the safe operation and longevity of these crossings.

Following the collapse of a portion of the De La Concorde overpass, in Laval, Quebec, in the fall of 2006, and the collapse of the bridge in Minneapolis, Minnesota, in the summer of 2007, the public has questioned the structural integrity of bridges and tunnels. Various reports pointed to the Government's role in ensuring the viability of these structures. Not only was there the report by the Commission of Inquiry into the Collapse of the de la Concorde Overpass,<sup>3</sup> but there was also the report commissioned by the Residential and Civil Construction Alliance of Ontario,<sup>4</sup> and one prepared for the Federation of Canadian Municipalities,<sup>5</sup> that highlighted the need to take action and implement better oversight on the potential frailty of Canada's international bridges and tunnels.

In order for the GoC to fully play its oversight role and decide on any necessary action, it must have access to information. The proposed Regulations would include requirements that are applied equally to affected parties, such as requiring inspections and reporting on their conclusions, at regular intervals. It is expected that this would provide a level playing field for all owners without impacting their competitiveness. The proposed requirements would also provide the GoC with important information on which to base its infrastructure decisions.

The risk of not having the necessary decision-making information could lead to events similar to those that occurred in Laval and Minneapolis. While this would have different impacts for various crossings, in all cases, it would have an impact on lives, bordering economies, trade and social services, as well as the public's confidence in Canada's road infrastructure.

### **Objectives**

The purpose of the proposed maintenance and repair provisions is to provide the GoC with information and to strengthen its federal oversight role in order to ensure that structures are safe, maintained to maximize their long-term viability and operated in a manner to prevent any interference with the uninterrupted flow of goods and people across the border. The purpose of the operation and use provisions is to help ensure that the international bridges and tunnels are being commercially operated in a manner that will ensure the efficient and competitive flow of goods and people without compromising safety. As an example, by having authority over the operation and use, safety related issues arising from the transportation of dangerous goods could be minimized and prevented.

à l'avantage général du Canada<sup>1</sup>. Cela confirme également que le GC a la responsabilité législative en ce qui concerne ces ouvrages<sup>2</sup>.

Le règlement proposé fournirait une approche cohérente pour les intervenants en répondant aux besoins de responsabilisation des Canadiens. Cette proposition garantirait également une approche transparente quant à l'exploitation sécuritaire et à la longévité de ces passages frontaliers.

À la suite de l'effondrement d'une partie du viaduc de la Concorde, survenu à Laval, au Québec, à l'automne 2006, et de l'effondrement du pont de Minneapolis, au Minnesota, à l'été 2007, le public s'est interrogé sur l'intégrité structurale des ponts et tunnels. Différents rapports ont fait mention du rôle du gouvernement pour assurer la viabilité de ces structures. Il n'y a pas seulement le rapport de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde<sup>3</sup>, mais aussi le rapport élaboré à la demande de la Residential and Civil Construction Alliance of Ontario<sup>4</sup> et celui préparé à l'intention de la Fédération canadienne des municipalités<sup>5</sup>, qui faisaient ressortir le besoin de prendre des mesures et de mieux surveiller la fragilité éventuelle des ponts et tunnels au Canada.

Pour que le GC soit en mesure d'exercer pleinement son rôle de surveillance et puisse décider des mesures à prendre, il doit avoir accès à des renseignements. Le règlement proposé inclurait des exigences qui s'appliqueraient également aux parties affectées, telles qu'exiger des inspections et de soumettre les conclusions à des intervalles réguliers. Il est attendu que cela fournirait aux propriétaires des règles du jeu équitables sans nuire à leur compétitivité. Les exigences proposées permettraient également au GC d'obtenir des renseignements importants sur lesquels fonder ses décisions relatives à l'infrastructure.

Le risque de ne pas disposer des renseignements nécessaires à la prise de décision pourrait mener à des événements semblables à ceux survenus à Laval et à Minneapolis. Bien que cela aurait diverses répercussions selon les passages frontaliers, dans tous les cas, il y aurait des répercussions sur la vie des Canadiens, sur l'économie de part et d'autre de la frontière, sur le commerce et les services sociaux ainsi que sur la confiance du public envers l'infrastructure routière du Canada.

### **Objectifs**

Le but des dispositions proposées pour l'entretien et la réparation est de fournir de l'information au GC et de renforcer le rôle de surveillance à l'échelle fédérale pour s'assurer que les structures sont sécuritaires, qu'elles sont entretenues de manière à optimiser leur longévité et qu'elles sont exploitées de manière à assurer une circulation continue des biens et des personnes aux passages frontaliers. Le but des dispositions visant l'exploitation et l'application est de veiller à ce que les ponts et tunnels internationaux soient exploités commercialement pour garantir de manière efficace et compétitive la circulation des biens et des personnes sans que la sécurité soit compromise. À titre d'exemple, en exerçant une autorité sur l'exploitation et l'usage des ponts, il serait possible de réduire et même de prévenir nombre de problèmes liés à la sécurité découlant du transport des marchandises dangereuses.

<sup>1</sup> Section 5 of the *International Bridges and Tunnels Act* (S.C. 2007, c. 1)

<sup>2</sup> Under the *Constitution Act, 1867*, subsection 91(29) gives Parliament jurisdiction over such works

<sup>3</sup> *Commission of Inquiry into the Collapse of the de la Concorde Overpass*, [www.cevc.gouv.qc.ca/Rapport/index.html](http://www.cevc.gouv.qc.ca/Rapport/index.html), October 2007

<sup>4</sup> *Ontario's Bridges Bridging the Gap*, prepared by: MMM Group, November 2007

<sup>5</sup> *Danger Ahead: The Coming Collapse of Canada's Municipal Infrastructure*, Saeed Mirza, Ph.D., Eng., November 2007

<sup>1</sup> Article 5 de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (L.C. 2007, ch. 1)

<sup>2</sup> En vertu de la *Loi constitutionnelle de 1867*, le paragraphe 91(29) confère au Parlement la responsabilité de tels ouvrages

<sup>3</sup> *Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde*, [www.cevc.gouv.qc.ca/Rapport/index.html](http://www.cevc.gouv.qc.ca/Rapport/index.html), octobre 2007

<sup>4</sup> *Ontario's Bridges Bridging the Gap*, préparé par : MMM Group, novembre 2007

<sup>5</sup> *Attention : danger — L'effondrement imminent de l'infrastructure municipale du Canada*, Saeed Mirza, Ph. D., ing., novembre 2007



**Description**

The proposed Regulations would put into place requirements that would require reports every two years on maintenance and operations (e.g. frequency and type of maintenance performed and the inspection results, the types of authorized vehicles and all applicable restrictions) which would include identifying necessary actions to ensure the structures are kept in good condition.

The reporting requirements would also include gathering information on the types of vehicles permitted to use the structure; complaints in respect of tolls, fees and other charges and procedures to be followed for dealing with complaints; and would require owners to provide the Minister with information related to the operation and use of the structures, such as complete or partial closures.

This proposal further supports recommendations to ensure proper accreditation of persons performing bridge and tunnel inspections. The proposed Regulations would require that all persons inspecting international bridges and tunnels either be supervised or report to a team leader, who could also perform inspections. This would be an engineer, who would also be the person responsible and would approve the inspection report. This would also be compatible with industry standards for bridges and tunnels.

**Regulatory and non-regulatory options considered**

The option of revising and harmonizing all the existing specific legislations for each international crossing was considered; however, the GoC did not believe it would be able to reach a level playing field for all the crossing owners. Furthermore, this option would have proven to be a laborious task and would not necessarily achieve the GoC's objectives. In the past, specific legislations typically focused on the financial aspects of the construction, and minimal provisions were devoted to the long-term operation and maintenance.

Options that are more of a voluntary nature were also considered, such as simply requesting information on a regular basis or to have GoC officials perform inspections themselves, and assess the crossings' secure and safe operation. Leaving it to the discretion of stakeholders to provide the necessary information was not considered effective, as not all of them were willing to cooperate for reasons of confidentiality or national security. Having the GoC perform the safety assessments itself was also not considered an effective solution, both since it would increase the cost of operation for the GoC and would have duplicated the current industry practice of inspecting on a regular basis.

Given that, a non-regulatory option was not considered acceptable. Hence, without these Regulations, it would be difficult for the GoC to fulfill its oversight role and meet the objectives of the Act. In addition, the information gathering would not be uniform.

**Benefits and costs****Rationale**

On November 23, 2006, the GoC presented *Avantage Canada*, a forward-looking plan. It recognized that for Canada—a trade-dependent nation—to remain competitive, it must create world-class infrastructure that ensures the seamless flow of

**Description**

Le règlement proposé définirait des mécanismes et des procédures pour les rapports et inclurait une exigence pour la soumission, aux deux ans, de rapports sur l'entretien et l'exploitation — par exemple, la fréquence et l'entretien effectué, les résultats de l'inspection, les types de véhicules autorisés et toutes les restrictions qui s'appliquent — y compris les mesures nécessaires pour s'assurer que ces structures demeurent en bon état.

Les exigences en matière de rapports permettraient de recueillir des renseignements sur les types de véhicules qui peuvent emprunter les structures, les plaintes relatives aux droits et la procédure applicable pour résoudre ces plaintes, et obligerait les propriétaires à présenter au ministre des renseignements concernant l'exploitation et l'usage des structures, telles les fermetures complètes ou partielles.

La proposition appuie également les recommandations visant à assurer un agrément adéquat des personnes inspectant les ponts et les tunnels. Le règlement proposé exigerait que toute personne effectuant une inspection des ponts et tunnels internationaux soit supervisée ou se rapporte à un chef d'équipe, lequel pourrait lui-même effectuer une inspection. Celui-ci serait un ingénieur qui serait aussi la personne responsable qui approuve le rapport d'inspection. Cette mesure serait compatible avec les normes de l'industrie pour les ponts et tunnels.

**Options envisagées en matière de réglementation et autres**

L'option de réviser et d'harmoniser toutes les lois spécifiques pour chaque passage frontalier international a été prise en compte. Toutefois, le GC est d'avis que cela ne permettait pas à tous les propriétaires de passages frontaliers de bénéficier de règles du jeu équitables. En outre, cette option se serait avérée une tâche laborieuse et n'aurait pas nécessairement permis au GC d'atteindre ses objectifs. Par le passé, les lois spécifiques portaient habituellement sur les aspects financiers de la construction et les dispositions consacrées à l'exploitation et à l'entretien à long terme étaient minimales.

Des options comportant un mécanisme volontaire ont également été envisagées, comme celle consistant tout simplement à demander des renseignements de façon périodique ou à demander aux représentants du GC de procéder à des inspections et d'évaluer l'exploitation des passages frontaliers sur le plan de la sécurité et de la sûreté. Laisser à la discrétion des parties intéressées le soin de fournir l'information nécessaire s'est avéré inefficace, puisque ces parties n'étaient pas toutes prêtes à collaborer pour des raisons de confidentialité ou de sûreté nationale. Que le GC procède lui-même à des évaluations en matière de sécurité n'a pas été considéré une solution efficace, puisque ceci hausserait les coûts d'opération du GC et doublerait la pratique courante de l'industrie qui consiste à procéder régulièrement à des inspections.

L'option non réglementaire n'a donc pas été jugée acceptable. Par conséquent, sans ce règlement, il serait difficile pour le GC d'effectuer son rôle de surveillance et de se conformer aux objectifs de la Loi. De plus, la collecte de renseignements manquerait d'uniformité.

**Avantages et coûts****Justification**

Le 23 novembre 2006, le GC a présenté le plan *Avantage Canada*, un plan avant-gardiste. Ce plan reconnaît que le Canada — un pays tributaire du commerce — doit, pour demeurer compétitif, créer une infrastructure de calibre mondial qui garantit la

people, goods and services across its roads and bridges, through its ports and gateways, and via its public transit.<sup>6</sup>

This regulatory proposal would satisfy the Government's role and would provide it with information for an appropriate involvement. The benefits would outweigh the minimal administrative burden of reporting requirements because mitigating measures are being proposed which are based on current practices of the industry. The information that would be required in the reports is essential to the GoC to help ensure the viability of elements of Canada's transportation infrastructure.

Considering that of the largest border crossings for cars and other vehicles in Canada, the top three are international bridges and tunnels, and that for trucks, the top four are international bridges, these crossings have proven to be significantly important to the economic ties between Canada and the United States.<sup>7</sup>

For example, the Ambassador Bridge, the Blue Water Bridge and the Peace Bridge altogether carry approximately 50% of all the truck traffic at Canada-United States land and bridge-tunnel border crossings. Over 30% of passenger and other vehicle traffic make use of the Ambassador Bridge, the Peace Bridge, the Detroit-Windsor Tunnel and the Blue Water Bridge. Traffic volumes at other international bridge and tunnel crossings are not as significant; however, the necessity of having an international link in some of the smaller or remote communities is of great importance for the local economy.

Canada and the United States enjoy an economic partnership unique in the contemporary world. In fact, the Canada-United States trade relationship is the largest ever to exist between two nations. In historical terms, Canada has been the leading foreign export market for United States goods since 1946, while the United States has been the number one destination for Canadian exports since 1942. Today, Canada is a larger market for United States goods than all 27 countries of the European Union combined, which has more than 15 times the population of Canada.

Since the implementation of the North-American Free Trade Agreement (NAFTA) in 1989, trade between the two countries has tripled. Under NAFTA, growth in bilateral trade between Canada and the United States has averaged almost 6% annually over the last decade. In 2006, Canada's bilateral trade in goods and services was C\$577 billion, with over C\$1.6 billion worth of goods and services crossing the border every single day.

Canada's trade with the United States is equivalent to 53% of the Canadian GDP. The United States represents roughly four-fifths of Canada's exports and one-half of our imports. Canada, in return, represents 22.2% of America's exports and 16.5% of its imports. To date, Canada is the number one foreign market for goods exports for 36 of the 50 states and ranked in the top three for another four states. Canada's total exports shipped to the United States are greater than the total amount of Canada's trade with all of its other trading partners combined.

circulation continue des personnes, des biens et des services sur ses routes et ses ponts, par ses ports, ses portes d'entrée et son transport en commun<sup>6</sup>.

Le règlement proposé permettrait au GC d'exercer son rôle et d'obtenir les renseignements dont il a besoin pour intervenir de façon appropriée. Le nombre d'avantages l'emporterait sur le fardeau administratif minime que représenteraient les exigences en matière de rapports, car des mesures pour réduire le fardeau sont proposées qui sont basées sur les pratiques courantes de l'industrie. Les renseignements qui seraient exigés par les rapports sont essentiels au GC pour l'aider à assurer la viabilité des éléments de l'infrastructure de transport du Canada.

Compte tenu que, des principaux passages frontaliers au Canada, trois des plus achalandés sont des ponts et tunnels internationaux utilisés par les voitures et autres véhicules, et que quatre d'entre eux sont des ponts internationaux utilisés par les camions, ces passages frontaliers se sont révélés très importants pour les liens économiques entre le Canada et les États-Unis<sup>7</sup>.

Par exemple, le pont Ambassador, le pont Blue Water et le pont Peace assurent environ 50 % de tout le trafic de camionnage aux passages frontaliers par voie terrestre et par un pont ou tunnel entre le Canada et les États-Unis. Plus de 30 % de la circulation de voitures et autres véhicules emprunte le pont Ambassador, le pont Peace, le tunnel Detroit-Windsor et le pont Blue Water. Le débit de la circulation aux autres ponts et tunnels internationaux n'est pas aussi important; toutefois, la nécessité de maintenir un lien international dans un certain nombre de collectivités plus petites ou éloignées revêt une grande importance pour l'économie locale.

Le Canada et les États-Unis jouissent d'un partenariat économique unique dans le monde contemporain. En fait, les relations commerciales canado-américaines représentent les relations les plus importantes de tous les temps entre deux pays. Sur le plan historique, le Canada est le principal marché d'exportation étranger pour les produits américains depuis 1946, tandis que les États-Unis sont la première destination pour les exportations canadiennes depuis 1942. Aujourd'hui, le Canada représente un marché plus important pour les produits des États-Unis que l'ensemble des 27 pays de l'Union européenne, qui totalise plus de 15 fois la population du Canada.

Depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) en 1989, les échanges entre les deux pays ont triplé. Dans le cadre de l'ALÉNA, la croissance des échanges bilatéraux entre le Canada et les États-Unis a augmenté en moyenne de presque 6 % par année au cours de la dernière décennie. En 2006, le commerce bilatéral de biens et services du Canada s'est chiffré à 577 milliards de dollars canadiens, et des biens et services pour une valeur de 1,6 milliard de dollars canadiens ont franchi la frontière chaque jour.

Les échanges commerciaux du Canada avec les États-Unis équivalent à 53 % du produit intérieur brut canadien. Environ les quatre cinquièmes des exportations du Canada se font vers les États-Unis et la moitié de nos importations proviennent de notre voisin du Sud. Quant au Canada, il reçoit 22,2 % des exportations américaines et compte pour 16,5 % des importations des États-Unis. À l'heure actuelle, le Canada est le principal marché d'exportation étranger pour 36 des 50 États américains, et figure parmi les trois premiers pour quatre autres États américains. La valeur totale des marchandises expédiées aux États-Unis est supérieure au montant total des échanges commerciaux du Canada avec l'ensemble de ses autres partenaires commerciaux.

<sup>6</sup> Transport Canada's 2007-2008 Estimates Report on Plans and Priorities

<sup>7</sup> *Transportation in Canada 2006*, Table A7-13 and 14, [www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2006/add/index.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/en/Report/anre2006/add/index.htm)

<sup>6</sup> Transports Canada — Budget des dépenses 2007-2008 — Rapport sur les plans et les priorités

<sup>7</sup> *Les transports au Canada 2006*, Tableaux A7-13 et 14, [www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2006/add/index.htm](http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/anre2006/add/index.htm)

It is difficult to overstate the impact of international trade on the economies and employment of Canada and the United States. Simply put, millions of jobs in each country are supported as a direct result of our two countries sharing the world's largest and most comprehensive trading relationships.

The vast majority, 62%, of Canadian and United States bilateral trade crosses our shared border by land. Each day, almost 36 000 trucks cross the Canada-United States border, one-third of those at Windsor-Detroit. The Detroit Customs Port of Entry ranks the fifth largest in commercial value in the United States, following the ports of Los Angeles/Long Beach, New York/Newark, Chicago and JFK. The Windsor Customs Port of Entry is Canada's top commercial site. Actually, the trade that crosses at Windsor-Detroit in total is greater than all the trade that exists between the United States and Japan.

Industry groups' studies show that, should the crossings over the Detroit River be closed, in a matter of several hours, production lines would begin to stop in various parts of Canada and the United States. There is a significant interdependency of the Canadian and American economies, and there is nothing more important to exporters, importers and consumers on both sides of the border than being able to ensure that traffic at the border flows efficiently and that the international supply chain remains strong.

Mitigating measures were considered for this regulatory proposal. They include recognition of various inspection manuals that owners already use for inspections of their crossings. Thus, the proposed Regulations are not expected to create additional burden on owners. The frequency of inspection proposed is also compatible with those required in the manuals or by individual provincial or state requirements.

Furthermore, considering that this proposal requests only a summary report of the inspections, this would lighten the administrative burden. In addition, this proposal requests engineers, who have either participated in the inspection exercise or have supervised the trained and qualified inspectors, to sign the reports, which would offer a reassurance of the validity of the information provided. This would further satisfy the need for responsibility and accountability of the owners regarding their crossings.

Requiring information on what type of vehicles are permitted and on any restrictions applied over a certain period of time, on operating hours and closures, and on traffic volumes would provide the GoC with useful information to consider in its decisions for possible support or intervention.

While the proposed Regulations are not expected to have a direct or immediate impact on security and safety, the reporting requirements are expected to provide for a better understanding of the operation and viability of these crossings. This would in turn enhance the long-term safety and security of international bridges and tunnels.

In accordance with the Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, and the Canadian Department of Transport Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment (SEA) of this proposal was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the proposal is not likely to have important environmental effects.

On ne saurait exagérer l'impact des échanges internationaux sur les économies et l'emploi au Canada et aux États-Unis. Autrement dit, des millions d'emplois dans les deux pays dépendent directement des plus importantes relations commerciales au monde qu'entretiennent nos deux pays.

La grande majorité, soit 62 %, des échanges bilatéraux entre le Canada et les États-Unis s'effectue par voie terrestre. Chaque jour, presque 36 000 camions franchissent la frontière canado-américaine, dont un tiers à Windsor-Detroit. Le poste douanier de Detroit se classe au cinquième rang aux États-Unis en ce qui a trait à la valeur commerciale après les ports de Los Angeles/Long Beach, New York/Newark, Chicago et JFK. Le poste douanier de Windsor-Detroit est celui où s'effectue le plus grand nombre d'échanges commerciaux au Canada. À l'heure actuelle, la valeur totale des échanges à ce poste est supérieure à la valeur de tous les échanges entre les États-Unis et le Japon.

Les études des groupes industriels ont montré qu'il suffirait de quelques heures pour que les chaînes de production s'arrêtent dans différentes régions du Canada et des États-Unis si les passages frontaliers au-dessus de la rivière Detroit étaient fermés. Il existe une interdépendance primordiale entre les économies canadiennes et américaines et rien n'est plus important pour les exportateurs, les importateurs et les consommateurs des deux côtés de la frontière que de veiller à ce que la circulation soit efficace à la frontière et à ce que la chaîne d'approvisionnement internationale demeure solide.

Des mesures pour réduire le fardeau des propriétaires ont été considérées pour cette proposition réglementaire. Elles incluent la reconnaissance de plusieurs manuels d'inspection que les propriétaires utilisent déjà pour les inspections de leurs passages frontaliers. Ainsi, le règlement proposé ne devrait pas imposer aux propriétaires un fardeau additionnel. La fréquence prévue pour les inspections correspond aussi à ce qui est exigé dans les manuels ou par chaque province ou État.

De plus, en tenant compte du fait que la proposition prévoit la présentation d'un rapport sommaire à la suite de la conduite des inspections, le fardeau administratif serait allégé. La proposition prévoit également que les ingénieurs, qui ont pris part à l'inspection ou supervisé les inspecteurs formés et qualifiés, signent les rapports, ce qui offrirait ainsi l'assurance de l'exactitude des renseignements présentés. Ceci satisferait de plus aux exigences en matière de responsabilité et de responsabilisation des propriétaires de passages frontaliers.

Exiger des renseignements quant aux types de véhicules pouvant utiliser les ponts ou tunnels et sur toute restriction appliquée sur une certaine période, sur les heures d'exploitation et de fermeture et sur le débit de la circulation permettrait au GC de disposer de renseignements utiles dont il doit tenir compte lors de ses prises de décisions en matière d'appui ou d'intervention.

Même si le règlement proposé n'aura pas d'impact direct ou immédiat au niveau de la sûreté et de la sécurité, les exigences en matière de rapports devraient assurer une meilleure compréhension de l'exploitation ainsi que de la viabilité de ces passages frontaliers. À leur tour, ces renseignements permettraient d'améliorer la sécurité et la sûreté à long terme de ces ponts et tunnels internationaux.

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes, et à l'énoncé de politique du ministère des Transports du Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de cette proposition a été effectuée, sous forme d'un rapport d'examen préliminaire. Les résultats de l'ÉES permettent de conclure que le règlement

### Consultation

In preparation for the proposed Regulations, the GoC consulted stakeholders regularly, in face-to-face meetings and teleconferences with owners, operators, affected provinces, as well as with federal authorities of the United States.

When the IBTA was adopted, the GoC held a workshop for stakeholders to engage in general discussions on the direction of the various provisions needed for the Regulations. The parties in attendance included international bridge and tunnel owners and operators, as well as provincial government officials, other federal department and agency officials, officials from the United States federal and some bordering states' Departments of Transportation (e.g. Michigan and Minnesota), and other groups within the GoC's Department of Transport.

Further to the first workshop, the GoC hosted a second gathering with owners and operators of international bridges and tunnels. The discussions were helpful in the development of a regulatory framework that would satisfy the GoC's objectives of ensuring that the way in which these crossings are managed does not interfere, in any way, with the uninterrupted flow of goods and people across the border, of ensuring that the crossings are operated and maintained to keep security and safety at the forefront, to have Canada's national interest protected, that its borders are secure, and that the safety of the public is maintained. Following these two workshops, draft versions of the proposed Regulations prepared for consultation purposes were shared with the affected parties and their feedback was received.

Follow-up discussions between interested stakeholders and the Department of Transport were instrumental in identifying mitigating measures, e.g. using existing inspection manuals and harmonizing the frequency of inspections. Furthermore, parties agreed in principle that it would be important to offer a reassurance of the validity of the information provided and to satisfy the need for responsibility and accountability of the owners regarding their crossings.

Not all owners were confident that they would be capable of monitoring the volume of traffic or the different vehicle types. The regulatory proposal considered this aspect and was modified to harmonize reporting requirements with the same frequency as those for inspections, and changes to the provisions are present to simplify the data collection of vehicles crossing the international bridges and tunnels.

Also, provisions are being proposed to allow government inspectors to inspect international bridges and tunnels, upon providing the owner with a reasonable notice. Stakeholders expressed concerns that "reasonable notice" was not defined explicitly. It is recognized that a reasonable time may vary depending on the nature and the importance of the inspection. However, such flexibility is required to respond in a timely fashion to urgent situations.

### Implementation, enforcement and service standards

It is being proposed that the proposed Regulations come into effect on the date they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

proposé n'est pas susceptible d'avoir des effets importants sur l'environnement.

### Consultations

En vue de la nouvelle réglementation proposée, le GC a consulté régulièrement des intervenants, lors des réunions et des téléconférences avec les propriétaires, les exploitants, les représentants des provinces concernées ainsi que les autorités fédérales des États-Unis.

Lorsque la LPTI a été adoptée, le GC a tenu un atelier à l'intention des intervenants dans le but d'entamer des discussions générales sur les orientations à donner aux différentes dispositions du règlement proposé. Les participants aux discussions comprenaient des propriétaires et exploitants de ponts et tunnels internationaux, des représentants officiels des gouvernements provinciaux, d'autres ministères fédéraux et organismes gouvernementaux, du gouvernement américain et des ministères des transports d'États américains limitrophes (par exemple, du Michigan et du Minnesota) ainsi que d'autres groupes au sein du ministère des Transports du GC.

À la suite de la tenue du premier atelier, le GC a organisé une seconde rencontre regroupant les propriétaires et exploitants des ponts et tunnels internationaux. Les discussions ont aidé à l'élaboration d'un cadre réglementaire qui répondrait aux objectifs du GC de veiller à ce que la manière dont ces ponts et tunnels sont gérés et entretenus n'entrave pas, de quelque façon que ce soit, la circulation de biens et de personnes, permette que la sûreté et la sécurité soient mises au premier plan, que nos intérêts nationaux soient protégés, que nos frontières soient sûres, et que la sécurité du public soit maintenue. Au terme de ces deux ateliers, des versions préliminaires du règlement proposé ont été envoyées aux parties concernées, qui ont répondu en faisant part de leurs commentaires.

Des discussions de suivi ont eu lieu entre les intervenants concernés et le ministère des Transports du Canada. Celles-ci ont permis d'énoncer des mesures contribuant à réduire le fardeau imposé aux intervenants, par exemple en utilisant une liste existante de manuels d'inspection et en harmonisant la fréquence des inspections. De plus, les intervenants ont convenu qu'il serait important de garantir l'exactitude des renseignements présentés et de répondre au besoin de responsabilité et de responsabilisation des propriétaires de passages frontaliers.

Ce ne sont pas tous les propriétaires qui ont dit être en mesure de surveiller le débit de la circulation ou les différents types de véhicules. On a tenu compte de cette question dans le règlement proposé et on l'a modifiée de manière à exiger que la fréquence des rapports soit la même que celle des inspections. De plus, on a modifié certaines dispositions afin de simplifier la collecte de données ayant trait aux véhicules qui empruntent les ponts et tunnels internationaux.

De plus, des dispositions ont été proposées en vue de permettre aux inspecteurs du gouvernement d'effectuer l'inspection des ponts et tunnels internationaux, pourvu que les propriétaires en soient informés dans un délai raisonnable. Les intéressés ont exprimé leurs inquiétudes au fait qu'un « délai raisonnable » n'était pas défini explicitement. Il est reconnu que ce délai pourrait varier selon la nature et l'importance de l'inspection. Par contre, une telle flexibilité est nécessaire pour répondre aux situations urgentes.

### Normes relatives à la mise en œuvre, à l'application de la loi et au service

Il est recommandé que le règlement proposé entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

The IBTA contains provisions with respect to enforcement and administrative monetary penalties, which detail the process to be followed in a case of contravention of any provisions of the Act, the Regulations, and any order or directive made under the Act. If an owner or an operator of a bridge or tunnel does not comply with the applicable provisions set out in the IBTA, the owner or operator may be fined as prescribed in the IBTA.

Sections 38 to 42 of the IBTA lay out the process for enforcement of the proposed Regulations, and sections 42 and 43 provide for offences: up to \$5,000 in the case of an individual and up to \$25,000 in the case of a corporation. A continuing offence exists for offences that are committed or continued on more than one day. Furthermore, section 43 provides for the contravention regime, which the Minister designates by regulation, and which will be finalized with the implementation of the proposed Regulations.

Summary reports on the various inspections listed in the proposed Regulations and on the operation of the international bridge or tunnel are to be sent to the Minister where they would be reviewed and monitored against future maintenance and repair or operation activities of the crossing. The information gathered would be considered and kept for necessary support or intervention.

#### **Performance measurement and evaluation**

The proposed Regulations include provisions for reporting requirements related to maintenance and repair and to the operation and use of international bridges and tunnels. The proposed Regulations are expected to help improve governance and accountability of key transportation infrastructure, which is in line with the Canadian Department of Transport's performance objectives.<sup>8</sup> Receipt of reports would have the expected result of verifying that a consistent application of safety and security standards is being applied and would help in the assurance that these international crossings are operated and maintained in accordance with government objectives.

In order to evaluate the effectiveness of the Regulations, data compiled using inspection reports from the crossings would be collected and reviewed on a biennial basis. The data reported would be used to support a five-year review of the provisions and operation of the Act and its attending Regulations. The report of the review would be tabled before the House of Commons. The review would allow for an assessment of how the Act works, whether there are problems in its scheme or application, and whether any changes are warranted.

#### **Contact**

For further information, please contact

Brian E. Hicks, P.Eng.  
 Director, Bridge Safety and Regulations  
 Surface Infrastructure Programs Directorate  
 Transport Canada  
 330 Sparks Street  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0N5  
 Telephone: 613-998-1900  
 Fax: 613-990-9639  
 Email: hicksb@tc.gc.ca

La LPTI renferme des dispositions concernant les pouvoirs d'application de la Loi et les sanctions administratives pécuniaires, lesquelles prévoient le processus à suivre en cas de contravention à toute disposition de la Loi, aux règlements et à tout ordre ou toute directive donnée sous le régime de la Loi. Si un propriétaire ou un exploitant d'un pont ou tunnel ne se conforme pas aux dispositions de la LPTI, celui-ci pourrait se voir imposer des amendes conformément à la LPTI.

Les articles 38 à 42 de la LPTI prévoient les mesures d'application du règlement proposé et les articles 42 et 43 traitent des infractions et peines : jusqu'à 5 000 \$ dans le cas des personnes physiques et jusqu'à 25 000 \$ pour des personnes morales. Une infraction continue est une infraction qui est commise pendant plus d'une journée. De plus, l'article 43 prévoit le régime de contravention à un texte que le ministre désigne par règlement, lequel sera finalisé lors de la mise en œuvre du règlement proposé.

Il est prévu que des rapports sommaires sur les différentes inspections énumérées dans le règlement proposé et sur l'exploitation des ponts ou tunnels internationaux doivent être présentés au ministre aux fins d'examen. Ils seraient étudiés dans le cadre de la surveillance de l'entretien et de la réparation ou des activités liées à l'exploitation des passages frontaliers. Les renseignements recueillis seraient pris en considération et conservés aux fins d'appui ou d'intervention.

#### **Mesure du rendement et évaluation**

Le règlement proposé énonce des dispositions relativement aux exigences en matière de rapports concernant l'entretien et la réparation ainsi que l'exploitation et l'usage des ponts et tunnels internationaux. Le règlement proposé devrait contribuer à améliorer la gouvernance et la responsabilisation relativement aux principales infrastructures de transport, ce qui répond aux objectifs de rendement<sup>8</sup> du ministère des Transports du Canada. Le fait de présenter des rapports permettrait de vérifier l'application uniforme des normes en matière de sécurité et de sûreté et aiderait à garantir que ces passages frontaliers internationaux sont exploités et entretenus conformément aux objectifs du gouvernement.

Dans le but d'évaluer l'efficacité du règlement proposé, des données recueillies à partir des rapports d'inspection des passages frontaliers seraient examinées tous les deux ans. Les données saisies serviraient à appuyer l'examen quinquennal des dispositions ainsi que de l'application de la Loi et de son règlement connexe. Le rapport de l'examen serait déposé à la Chambre des communes. L'examen permettrait de procéder à une évaluation de la mise en œuvre de la Loi, à savoir s'il existe des problèmes quant à ses dispositions ou à son application et si des modifications sont justifiées.

#### **Personne-ressource**

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Brian E. Hicks, ing.  
 Directeur, Sécurité et réglementation des ponts  
 Direction générale des programmes d'infrastructure de surface  
 Transports Canada  
 330, rue Sparks  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0N5  
 Téléphone : 613-998-1900  
 Télécopieur : 613-990-9639  
 Courriel : hicksb@tc.gc.ca

<sup>8</sup> Progress Against the Department's Regulatory Plan, Departmental Performance Report, [www.tc.gc.ca/Finance/DPR/06-07/eng/Progress\\_Against\\_Department\\_Reg\\_Plan/Progress\\_Against\\_Department\\_Reg\\_Plan.htm](http://www.tc.gc.ca/Finance/DPR/06-07/eng/Progress_Against_Department_Reg_Plan/Progress_Against_Department_Reg_Plan.htm)

<sup>8</sup> Progrès accomplis au regard du plan de réglementation du Ministère, Rapport ministériel sur le rendement, [www.tc.gc.ca/Finance/DPR/06-07/fra/Progres\\_Accomplis\\_Reg\\_Ministere/Progres\\_Accomplis\\_Reg\\_Ministere.htm](http://www.tc.gc.ca/Finance/DPR/06-07/fra/Progres_Accomplis_Reg_Ministere/Progres_Accomplis_Reg_Ministere.htm)

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to sections 14 and 15 of the *International Bridges and Tunnels Act*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *International Bridges and Tunnels Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Brian E. Hicks, Director, Bridge Safety and Regulations, Surface Infrastructure Programs, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-1900; fax: 613-990-9639; e-mail: hicksb@tc.gc.ca).

Ottawa, March 11, 2008

MARY PICHETTE

*Assistant Clerk of the Privy Council*

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 14 et 15 de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les ponts et tunnels internationaux*, 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 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 E. Hicks, directeur, Sécurité et réglementation des ponts, Programmes d'infrastructure de surface, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-1900; téléc. : 613-990-9639; courriel : hicksb@tc.gc.ca).

Ottawa, le 11 mars 2008

*La greffière adjointe du Conseil privé*

MARY PICHETTE

**INTERNATIONAL BRIDGES AND TUNNELS REGULATIONS****INTERPRETATION**

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.

“Bridge Inspection Manual” means the *Bridge Inspection Manual — Bridge Engineering Highways and Bridges*, March 2001, published by Public Works and Government Services Canada. (*Manuel d'inspection des structures*)

“Canadian Highway Bridge Design Code” means standard CAN/CSA-S6-06, *Canadian Highway Bridge Design Code*, November 2006, published by the Canadian Standards Association. (*Code canadien sur le calcul des ponts routiers*)

“detailed visual inspection” means an element-by-element visual assessment (including hands-on inspection of fracture critical members) of the material defects, performance defects and maintenance needs of an international bridge or tunnel. (*inspection visuelle détaillée*)

“engineer” means the holder of a licence from the Ordre des ingénieurs du Québec or an association of professional engineers of a province of Canada or state of the United States. (*ingénieur*)

“Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual” means the *Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual* (2005) published by the Federal Highway Administration and Federal Transit Administration of the United States Department of Transportation. (*Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual*)

“Manual for Condition Evaluation of Bridges” means the *Manual for Condition Evaluation of Bridges*, second edition, published by the American Association of State Highway and Transportation Officials. (*Manual for Condition Evaluation of Bridges*)

“Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures” means the *Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures*, December 2005, published by the ministère des Transports du gouvernement du Québec. (*Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures*)

“Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages” means the *Manuel d'inspection des structures — Évaluation*

**RÈGLEMENT SUR LES PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX****DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION**

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« Bridge Inspection Manual de l'État de New York » Le *Bridge Inspection Manual — 1997*, publié par le *State of New York Department of Transportation*. (*New York State Bridge Inspection Manual*)

« Code canadien sur le calcul des ponts routiers » La norme CAN/CSA-S6-06, intitulée le *Code canadien sur le calcul des ponts routiers*, novembre 2006, publiée par l'Association canadienne de normalisation. (*Canadian Highway Bridge Design Code*)

« Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual » Le *Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual*, 2005, publié par la *Federal Highway Administration* et la *Federal Transit Administration* du *Department of Transportation* des États-Unis. (*Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual*)

« ingénieur » Titulaire d'un permis de l'Ordre des ingénieurs du Québec ou d'une association professionnelle d'ingénieurs d'une province canadienne ou d'un État américain. (*engineer*)

« inspection sous-marine » Inspection visuelle ou tactile des éléments immergés de la structure d'un pont international. Sont visées par la présente définition les inspections d'affouillement. (*underwater inspection*)

« inspection visuelle détaillée » Évaluation visuelle effectuée élément par élément (y compris une inspection doit sur pièce des membrures critiques) des défauts de matériaux, des défauts de performance et des besoins en entretien d'un pont ou tunnel international. (*detailed visual inspection*)

« Manual for Condition Evaluation of Bridges » Le *Manual for Condition Evaluation of Bridges*, 2<sup>e</sup> édition, publié par l'*American Association of State Highway and Transportation Officials*. (*Manual for Condition Evaluation of Bridges*)

« Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures » Le *Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures*,

<sup>a</sup> S.C. 2007, c. 1

<sup>a</sup> L.C. 2007, ch. 1

*des dommages*, December 2004, published by the ministère des Transports du gouvernement du Québec, including its 2005 update. (*Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages*)

“Minister” means the Minister of Transport. (*ministre*)

“National Bridge Inspection Standards” means the *National Bridge Inspection Standards* in Title 23, Part 650, Subpart C of the *Code of Federal Regulations* of the United States (December 2007). (*National Bridge Inspection Standards*)

“New York State Bridge Inspection Manual” means the *Bridge Inspection Manual — 1997*, published by the Department of Transportation of the State of New York. (*Bridge Inspection Manual de l'État de New York*)

“Ontario Structure Inspection Manual” means the *Ontario Structure Inspection Manual (OSIM)*, October 2000, published by the Ministry of Transportation of Ontario. (*Ontario Structure Inspection Manual*)

“underwater inspection” means a visual or tactual inspection of the submerged structural elements of an international bridge, including a scouring inspection of the bridge. (*inspection sous-marine*)

(2) In the event of an inconsistency between a provision of any material incorporated by reference into these Regulations and any other provision of these Regulations, that other provision shall prevail to the extent of the inconsistency.

#### APPLICATION

2. (1) These Regulations apply in respect of the international bridges and tunnels listed in the schedule.

(2) These Regulations do not apply in respect of railway bridges and tunnels.

#### PART 1

#### MAINTENANCE AND REPAIR

##### INTERPRETATION

3. The following definitions apply in this Part.

“international bridge” means a bridge, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada, and includes approaches to the bridge but does not include facilities related to the bridge. (*pont international*)

“international tunnel” means a tunnel, or any part of it, that connects any place in Canada to any place outside Canada, and includes approaches to the tunnel but does not include facilities related to the tunnel. (*tunnel international*)

“team leader” means, in respect of the inspection of an international bridge or international tunnel, an engineer who conducts the inspection or who exercises supervisory functions over the certified bridge or tunnel inspectors who conduct the inspection, and who has

(a) in the case of a bridge, a minimum of five years of experience in the design, construction, repair, maintenance and inspection of bridges; and

(b) in the case of a tunnel, a minimum of five years of experience in the design, construction, repair, maintenance and inspection of tunnels, including their installed electrical, communication, mechanical and plumbing systems and a knowledge of the standards and codes applicable to the construction and operation of tunnels. (*chef d'équipe*)

décembre 2005, publié par le ministère des Transports du gouvernement du Québec. (*Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures*)

« Manuel d'inspection des structures » Le *Manuel d'inspection des structures — Génie des ponts et chaussées*, octobre 2005, publié par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada. (*Bridge Inspection Manual*)

« Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages » Le *Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages*, décembre 2004, publié par le ministère des Transports du gouvernement du Québec, y compris la mise à jour de novembre 2005. (*Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages*)

« ministre » Le ministre des Transports. (*Minister*)

« National Bridge Inspection Standards » Les *National Bridge Inspection Standards* qui figurent à la sous-partie C de la partie 650, titre 23 du *Code of Federal Regulations*, décembre 2007, des États-Unis. (*National Bridge Inspection Standards*)

« Ontario Structure Inspection Manual » L'*Ontario Structure Inspection Manual (OSIM)*, octobre 2000, publié par le ministère des Transports du gouvernement de l'Ontario. (*Ontario Structure Inspection Manual*)

(2) Les dispositions du présent règlement l'emportent sur les dispositions incompatibles d'un document incorporé par renvoi dans le présent règlement.

#### APPLICATION

2. (1) Le présent règlement s'applique aux ponts et tunnels internationaux énumérés à l'annexe.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas aux ponts et tunnels ferroviaires.

#### PARTIE 1

#### ENTRETIEN ET RÉPARATION

##### DÉFINITIONS

3. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« chef d'équipe » À l'égard de l'inspection d'un pont international ou d'un tunnel international, ingénieur qui effectue l'inspection ou exerce des fonctions de surveillance des inspecteurs agréés qui effectuent l'inspection, et qui :

a) s'agissant d'un pont, a au moins cinq années d'expérience dans la conception, la construction, la réparation, l'entretien et l'inspection des ponts;

b) s'agissant d'un tunnel, a au moins cinq années d'expérience dans la conception, la construction, la réparation, l'entretien et l'inspection des tunnels, y compris des systèmes électriques, de communications, mécaniques et de plomberie qui y sont installés, et possède des connaissances relatives aux normes et aux codes applicables à la construction et à l'exploitation des tunnels. (*team leader*)

« pont international » Tout ou partie du pont reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris ses approches. Ne sont pas visées par la présente définition les installations connexes du pont. (*international bridge*)

« tunnel international » Tout ou partie du tunnel reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris ses approches. Ne sont pas visées par la présente définition les installations connexes du tunnel. (*international tunnel*)

## INSPECTION

4. (1) An owner of an international bridge shall ensure that a detailed visual inspection or an underwater inspection of the bridge is conducted in the manner set out in the

- (a) Bridge Inspection Manual;
- (b) Ontario Structure Inspection Manual;
- (c) Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages;
- (d) Manual for Condition Evaluation of Bridges;
- (e) New York State Bridge Inspection Manual; or
- (f) National Bridge Inspection Standards.

(2) An owner of an international tunnel shall ensure that a detailed visual inspection or an inspection of the electrical, communication, mechanical and plumbing systems of the tunnel is conducted in the manner set out in the Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual.

## FREQUENCY OF INSPECTIONS — INTERNATIONAL BRIDGES

5. (1) An owner of an international bridge shall ensure that a detailed visual inspection of the bridge is conducted at least once every two years.

(2) An owner of an international bridge shall ensure that an underwater inspection of the bridge is conducted at least once every five years.

## FREQUENCY OF INSPECTIONS — INTERNATIONAL TUNNELS

6. (1) An owner of an international tunnel shall ensure that a detailed visual inspection of the tunnel is conducted at least once every year.

(2) An owner of an international tunnel shall ensure that an inspection of the electrical, communication, mechanical and plumbing systems of the tunnel is conducted at least once every year.

## INSPECTION BY THE MINISTER

7. (1) The Minister may conduct an inspection of an international bridge or international tunnel after giving reasonable notice to the owner.

(2) An owner of an international bridge or international tunnel shall allow the Minister access to the bridge or tunnel for inspection in accordance with the notice.

## REPORTS

## OBLIGATION TO REPORT

8. An owner of an international bridge or international tunnel shall submit to the Minister, for each inspection conducted under section 5 or 6, a report on the condition of the bridge or tunnel.

## CONTENTS OF REPORT

9. (1) The report referred in section 8 shall include the following information:

- (a) the date of the inspection;
- (b) the names of the persons who conducted the inspection;
- (c) the elements of the international bridge or international tunnel that were inspected;

## INSPECTION

4. (1) Le propriétaire d'un pont international doit veiller à ce qu'une inspection visuelle détaillée ou une inspection sous-marine de celui-ci soit effectuée de la manière prévue dans l'un des documents suivants :

- a) le Manuel d'inspection des structures;
- b) l'Ontario Structure Inspection Manual;
- c) le Manuel d'inspection des structures — Évaluation des dommages;
- d) le Manual for Condition Evaluation of Bridges;
- e) le Bridge Inspection Manual de l'État de New York;
- f) les National Bridge Inspection Standards.

(2) Le propriétaire d'un tunnel international doit veiller à ce qu'une inspection visuelle détaillée ou une inspection des systèmes électriques, de communications, mécaniques et de plomberie de celui-ci soit effectuée de la manière prévue dans le Highway and Rail Transit Tunnel Inspection Manual.

## FRÉQUENCE DES INSPECTIONS — PONTS INTERNATIONAUX

5. (1) Le propriétaire d'un pont international doit veiller à ce qu'une inspection visuelle détaillée de celui-ci soit effectuée au moins une fois tous les deux ans.

(2) Le propriétaire d'un pont international doit veiller à ce qu'une inspection sous-marine de celui-ci soit effectuée au moins une fois tous les cinq ans.

## FRÉQUENCE DES INSPECTIONS — TUNNELS INTERNATIONAUX

6. (1) Le propriétaire d'un tunnel international doit veiller à ce qu'une inspection visuelle détaillée de celui-ci soit effectuée au moins une fois par année.

(2) Le propriétaire d'un tunnel international doit veiller à ce qu'une inspection des systèmes électriques, de communications, mécaniques et de plomberie de celui-ci soit effectuée au moins une fois par année.

## INSPECTION PAR LE MINISTRE

7. (1) Le ministre peut effectuer une inspection d'un pont international ou d'un tunnel international après avoir donné au propriétaire un avis raisonnable.

(2) Le propriétaire d'un pont international ou d'un tunnel international doit permettre à celui-ci l'accès au pont ou au tunnel pour l'inspection conformément à l'avis.

## RAPPORTS

## OBLIGATION DE RENDRE COMPTE

8. Le propriétaire d'un pont international ou d'un tunnel international doit présenter au ministre, pour chacune des inspections prévues aux articles 5 ou 6, un rapport sur l'état du pont ou du tunnel.

## CONTENU DU RAPPORT

9. (1) Le rapport visé à l'article 8 doit comprendre les renseignements suivants :

- a) la date de l'inspection;
- b) le nom des personnes qui ont effectué l'inspection;
- c) les éléments du pont international ou du tunnel international qui ont été inspectés;



(d) in the case of an international tunnel, a list of the electrical, communication, mechanical and plumbing systems that were inspected;

(e) the utilities and their supports whose damage would have an impact on the safety of the international bridge or international tunnel;

(f) recommendations in respect of maintenance and repair projects, including recommendations as to when such projects must be completed and a list of maintenance work to be carried out;

(g) a list of inspections to be conducted following the inspection in respect of which the report is prepared, and a recommendation as to when those inspections must be completed; and

(h) the maintenance work, major repairs, engineering investigations, testing, special condition surveys on the condition of the international bridge or international tunnel and other work completed since the previous inspection report.

(2) The report shall be accompanied by a letter signed and sealed by two engineers, one of whom is the team leader, attesting to the correctness of the information in the report and providing a statement as to the overall condition of the structure.

#### SUBMISSION OF REPORT

**10.** The report referred to in section 8 shall be submitted within one month after the day on which it is approved by the owner but not more than six months after the day on which the inspection is completed.

#### ADDITIONAL ENGINEERING INVESTIGATIONS

**11.** An owner of an international bridge or international tunnel shall submit to the Minister a final report that is signed and sealed by two engineers relating to an additional engineering investigation, a special condition survey or testing, within one month after the day on which the report is approved by the owner of the bridge or tunnel but not more than six months after the day on which the investigation, survey or testing is completed.

#### EVALUATION OF THE LOAD CARRYING CAPACITY OF AN INTERNATIONAL BRIDGE

**12.** An owner of an international bridge shall ensure that an evaluation of the bridge's capacity to carry traffic loads is conducted in accordance with the requirements set out in the Canadian Highway Bridge Design Code, the Manual for Condition Evaluation of Bridges or the Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures, when any of the following occur:

(a) observed or suspected defects, deterioration or damage that may affect load capacity;

(b) an anticipated increase in actual or permitted traffic loading or in loading effect;

(c) a change in road classification;

(d) a review of the load limit that is posted;

(e) an alteration to the bridge that may affect its live load carrying capacity;

(f) an application for a permit to allow a vehicle not conforming to limits to cross the bridge; or

(g) an unsatisfactory performance of the bridge in respect of serviceability or fatigue.

d) s'agissant d'un tunnel international, la liste des systèmes électriques, de communications, mécaniques et de plomberie qui ont été inspectés;

e) les services publics et leurs éléments connexes dont les dommages auraient une incidence sur la sécurité du pont international ou du tunnel international;

f) les recommandations visant les projets d'entretien et de réparation, y compris celles visant les échéanciers de ceux-ci et la liste des travaux d'entretien à effectuer;

g) la liste des inspections à effectuer à la suite de l'inspection pour laquelle le rapport est préparé et la recommandation quant à la date à laquelle les inspections doivent être terminées;

h) les travaux d'entretien, les réparations majeures, les enquêtes techniques, les essais, les études spéciales sur l'état du pont international ou du tunnel international et les autres travaux terminés depuis le rapport d'inspection précédent.

(2) Le rapport doit être accompagné d'une lettre qui porte la signature de deux ingénieurs et leur sceau, dont l'un est le chef d'équipe, et qui atteste l'exactitude des renseignements du rapport et énonce l'état général de la structure.

#### PRÉSENTATION DU RAPPORT

**10.** Le rapport visé à l'article 8 doit être présenté dans le mois qui suit la date de son approbation par le propriétaire, mais au plus tard six mois après la date à laquelle l'inspection est terminée.

#### ENQUÊTES TECHNIQUES SUPPLÉMENTAIRES

**11.** Le propriétaire d'un pont international ou d'un tunnel international doit présenter au ministre un rapport définitif qui porte la signature de deux ingénieurs et leur sceau, et qui concerne les enquêtes techniques supplémentaires, les études visant les conditions spéciales ou les essais, dans le mois suivant la date de son approbation par le propriétaire du pont ou du tunnel, mais au plus tard six mois après la date à laquelle les enquêtes, les études ou les essais sont terminés.

#### ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ PORTANTE D'UN PONT INTERNATIONAL

**12.** Le propriétaire d'un pont international doit veiller à ce qu'une évaluation de la capacité du pont à porter la charge de la circulation soit effectuée conformément aux exigences prévues dans le Code canadien sur le calcul des ponts routiers, le Manual for Condition Evaluation of Bridges ou le Manuel d'évaluation de la capacité portante des structures, lorsque survient l'une des situations suivantes :

a) des défauts, des détériorations ou des dommages ont été constatés ou sont soupçonnés et peuvent avoir une incidence sur la capacité portante;

b) une augmentation anticipée de la charge de la circulation réelle ou autorisée, ou de l'effet de celle-ci;

c) un changement dans le classement des routes;

d) un examen de la limite de charge qui est signalée;

e) des modifications au pont qui peuvent avoir une incidence sur sa capacité portante de charge vive;

f) une demande de permis autorisant un véhicule non conforme aux limites de charge à traverser le pont;

g) une performance insatisfaisante du pont quant à son état de service ou sa fatigue.

## LOAD CARRYING CAPACITY EVALUATION REPORT

**13.** (1) An owner of an international bridge shall submit to the Minister a report on an evaluation of the bridge's capacity to carry traffic loads within 60 days after the day on which the evaluation is completed.

(2) If an owner of an international bridge has completed an evaluation of the bridge's capacity to carry traffic loads before the day on which these Regulations come into force, the owner shall submit a report on that evaluation to the Minister within 60 days after the day on which these Regulations come into force.

(3) A report on the evaluation of a bridge's capacity to carry traffic loads shall be signed and sealed by two engineers.

## PART 2

## OPERATIONS AND USE

## REPORTS

**14.** (1) An owner of an international bridge or tunnel shall submit to the Minister at least once every two years a report related to the operation and use of the bridge or tunnel.

(2) The first report related to the operation and use of the bridge or tunnel shall be submitted to the Minister within six months after the day on which these Regulations come into force.

(3) The report shall be submitted within 90 days after the last day of the period covered by the report.

## CONTENTS OF REPORT

**15.** The report referred to in section 14 shall contain, at a minimum, the following information in respect of the period since the period covered by the last report:

(a) the number of vehicles passing over a point or segment of an international bridge or tunnel per month for each of the following types of vehicles:

- (i) passenger cars,
- (ii) trucks, and
- (iii) buses and vehicles other than those referred to in subparagraphs (i) and (ii);

(b) the types of vehicles that were permitted to use the international bridge or tunnel and the conditions or restrictions related to that use;

(c) the tolls, fees or other charges applicable to users for the use of the international bridge or tunnel;

(d) a brief description of all written complaints received in respect of the operation and use of the international bridge or tunnel; and

(e) a description of the procedures that the owner has put in place to manage complaints from the public relating to the operation and use of the international tunnel.

## CHANGES AND CLOSURES

**16.** The owner of an international bridge or tunnel shall inform the Minister, in writing, of any of the following events within 30 days of its occurrence:

- (a) a change in tolls, fees or other charges;
- (b) a change in the types of vehicles permitted to use the international bridge or tunnel and, in the case of a newly permitted type of vehicle, the conditions or restrictions under which that type of vehicle is permitted to use the bridge or tunnel;

## RAPPORT D'ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ PORTANTE

**13.** (1) Le propriétaire d'un pont international doit présenter au ministre un rapport d'évaluation de la capacité du pont à porter la charge de la circulation dans les 60 jours qui suit la date à laquelle l'évaluation est terminée.

(2) Si le propriétaire d'un pont international a terminé l'évaluation de la capacité du pont à porter la charge de la circulation avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement, il doit présenter au ministre un rapport sur cette évaluation dans les 60 jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(3) Le rapport d'évaluation de la capacité du pont à porter la charge de la circulation doit porter la signature de deux ingénieurs et leur sceau.

## PARTIE 2

## EXPLOITATION ET USAGE

## RAPPORTS

**14.** (1) Le propriétaire d'un pont ou tunnel international doit présenter au ministre au moins une fois tous les deux ans un rapport sur l'exploitation et l'usage du pont ou tunnel international.

(2) Le premier rapport sur l'exploitation et l'usage du pont ou tunnel international doit être présenté au ministre dans les six mois suivant la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

(3) Le rapport doit être présenté dans les 90 jours après le dernier jour de la période prévue par celui-ci.

## CONTENU DU RAPPORT

**15.** Le rapport visé à l'article 14 doit contenir, à tout le moins, pour la période écoulée depuis la période prévue par le dernier rapport, les renseignements suivants :

a) pour chacun des types de véhicules ci-après, le nombre de véhicules qui circulent sur un point ou un segment d'un pont ou tunnel international pendant un mois :

- (i) les voitures de tourisme,
- (ii) les camions,
- (iii) les autobus et les véhicules, autres que ceux visés aux sous-alinéas (i) et (ii);

b) les types de véhicules qui ont été autorisés à utiliser le pont ou tunnel international et les conditions ou restrictions liées à l'utilisation;

c) les droits applicables aux utilisateurs quant à l'utilisation du pont ou tunnel international;

d) la description sommaire des plaintes formulées par écrit qui ont été reçues concernant l'exploitation et l'utilisation du pont ou tunnel international;

e) la description de la procédure que le propriétaire a mise en place pour le traitement des plaintes concernant l'exploitation et l'utilisation du pont ou tunnel international.

## CHANGEMENTS ET FERMETURE

**16.** Le propriétaire d'un pont ou tunnel international doit informer par écrit le ministre de l'un ou l'autre des événements ci-après dans les 30 jours suivant celui-ci :

- a) les changements visant les droits;
- b) les changements visant les types de véhicules qui peuvent utiliser le pont ou tunnel international et, s'il s'agit de types de véhicules qui peuvent l'utiliser depuis peu, les conditions ou restrictions selon lesquelles ceux-ci peuvent l'utiliser;

- (c) a change in the conditions or restrictions under which a type of vehicle referred to in the most recent report is permitted to cross the international bridge or traverse the international tunnel;
- (d) a change in normal operating hours; and
- (e) a lane closure for a period of 48 hours or more and any bridge or tunnel closure.

## COMING INTO FORCE

17. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

SCHEDULE  
(Subsection 2(1))

## INTERNATIONAL BRIDGES AND TUNNELS

| Item   | Name and Location  |
|--|--|
| New Brunswick to Maine                                   |  |
| 1.   | Campobello — Lubec Bridge (Campobello, New Brunswick — Lubec, Maine)                             |
| 2.   | Clair — Fort Kent Bridge (Clair, New Brunswick — Fort Kent, Maine)                               |
| 3.   | Edmundston — Madawaska Bridge (Edmundston, New Brunswick — Madawaska, Maine)                     |
| 4.   | Forest City Bridge (Forest City, New Brunswick — Forest City, Maine)                             |
| 5.   | Thoroughfare International Bridge (Fosterville, New Brunswick — Orient, Maine)                   |
| 6.   | Milltown Bridge (St. Stephen, New Brunswick — Calais, Maine)                                     |
| 7.   | St. Croix — Vanceboro Bridge (St. Croix, New Brunswick — Vanceboro, Maine)                       |
| 8.   | St. Leonard — Van Buren Bridge (St. Leonard, New Brunswick — Van Buren, Maine)                   |
| 9.   | St. Stephen — Calais Bridge (St. Stephen, New Brunswick — Calais, Maine)                         |
| Ontario to the states of Michigan, Minnesota or New York |  |
| 10.  | Ambassador Bridge (Windsor, Ontario — Detroit, Michigan)   |
| 11.  | Baudette — Rainy River Bridge (Rainy River, Ontario — Baudette, Minnesota)                       |
| 12.  | Blue Water Bridge (Point Edward, Ontario — Port Huron, Michigan)                                 |
| 13.  | Fort Frances International Falls Bridge (Fort Frances, Ontario — International Falls, Minnesota) |
| 14.  | International Rift Bridge (Hill Island, Ontario — Wellesley Island, New York)                    |
| 15.  | Peace Bridge (Fort Erie, Ontario — Buffalo, New York)  |
| 16.  | Pigeon River Bridge (Pigeon River, Ontario — Grand Portage, Minnesota)                           |
| 17.  | Prescott — Ogdensburg Bridge (Prescott, Ontario — Ogdensburg, New York)                          |
| 18.  | Queenston — Lewiston Bridge (Queenston, Ontario — Lewiston, New York)                            |
| 19.  | Rainbow Bridge (Niagara Falls, Ontario — Niagara Falls, New York)                                |
| 20.  | Sault Ste. Marie International Bridge (Sault Ste. Marie, Ontario — Sault Ste. Marie, Michigan)   |
| 21.  | Three Nations Crossing Bridge (Cornwall, Ontario — Roosevelttown, New York)                      |
| 22.  | Whirlpool Rapids Bridge (Niagara Falls, Ontario — Niagara Falls, New York)                       |
| 23.  | Windsor — Detroit Tunnel (Windsor, Ontario — Detroit, Michigan)                                  |
| Quebec to Vermont  |  |
| 24.  | Glen Sutton — East Richford Bridge (Glen Sutton, Quebec — East Richford, Maine)                  |

- c) les changements visant les conditions ou restrictions selon lesquelles les types de véhicules visés par le plus récent rapport peuvent traverser le pont ou emprunter le tunnel;
- d) les changements dans les heures d'exploitation habituelles;
- e) la fermeture du pont ou tunnel ou la fermeture pendant 48 heures ou plus de l'une de ses voies de circulation.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

17. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* Partie II.

ANNEXE  
(paragraphe 2(1))

## PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX

| Article   | Noms et lieux  |
|---|--|
| Nouveau-Brunswick vers le Maine                                 |  |
| 1.  | Pont Campobello — Lubec (Campobello, au Nouveau-Brunswick — Lubec, au Maine)                         |
| 2.  | Pont Clair — Fort Kent (Clair, au Nouveau-Brunswick — Fort Kent, au Maine)                           |
| 3.  | Pont Edmundston — Madawaska (Edmundston, au Nouveau-Brunswick — Madawaska, au Maine)                 |
| 4.  | Pont Forest City (Forest City, au Nouveau-Brunswick — Forest City, au Maine)                         |
| 5.  | Pont international Thoroughfare (Fosterville, au Nouveau-Brunswick — Orient, au Maine)               |
| 6.  | Pont Milltown (St. Stephen, au Nouveau-Brunswick — Calais, au Maine)                                 |
| 7.  | Pont St. Croix — Vanceboro (St. Croix, au Nouveau-Brunswick — Vanceboro, au Maine)                   |
| 8.  | Pont St. Leonard — Van Buren (St. Leonard, au Nouveau-Brunswick — Van Buren, au Maine)               |
| 9.  | Pont St. Stephen — Calais (St. Stephen, au Nouveau-Brunswick — Calais, au Maine)                     |
| Ontario vers les États de New York, du Michigan ou du Minnesota |  |
| 10.   | Pont Ambassador (Windsor, en Ontario — Detroit, au Michigan)   |
| 11.   | Pont Beaudette — Rainy River (Rainy River, en Ontario — Beaudette, au Minnesota)                     |
| 12.   | Pont Blue Water (Point Edward, en Ontario — Port Huron, au Michigan)                                 |
| 13.   | Pont Fort Frances International Falls (Fort Frances, en Ontario — International Falls, au Minnesota) |
| 14.   | Pont international Rift (île Hill, en Ontario — Wellesley Island, dans l'État de New York)           |
| 15.   | Pont Peace (Fort Erie, en Ontario — Buffalo, dans l'État de New York)                                |
| 16.   | Pont de la rivière Pigeon (Pigeon River, en Ontario — Grand Portage, au Minnesota)                   |
| 17.   | Pont Prescott — Ogdensburg (Prescott, en Ontario — Ogdensburg, dans l'État de New York)              |
| 18.   | Pont Queenston — Lewiston (Queenston, en Ontario — Lewiston, dans l'État de New York)                |
| 19.   | Pont Rainbow (Niagara Falls, en Ontario — Niagara Falls, dans l'État de New York)                    |
| 20.   | Pont international Sault Ste. Marie (Sault Ste. Marie, en Ontario — Sault Ste. Marie, au Michigan)   |
| 21.   | Pont des Trois Nations (Cornwall, en Ontario — Roosevelttown, dans l'État de New York)               |
| 22.   | Pont Whirlpool Rapids (Niagara Falls, en Ontario — Niagara Falls, dans l'État de New York)           |
| 23.   | Tunnel Windsor — Detroit (Windsor, en Ontario — Detroit, au Michigan)                                |
| Québec vers le Vermont  |  |
| 24.   | Pont Glen Sutton — East Richford (Glen Sutton, au Québec — East Richford, au Vermont)                |

## Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations

*Statutory authority*

*Aeronautics Act*

*Sponsoring department*

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### **Description**

The safety of aircraft operating in the airspace surrounding our airports is of vital concern to private citizens and to federal and municipal governments. To ensure that obstacles do not intrude into this airspace, Transport Canada imposes height restrictions in accordance with the airport zoning provisions of the federal *Aeronautics Act*.

The current *Ottawa International Airport Zoning Regulations* were made in 1964 and will be repealed and replaced by proposed new regulations entitled the *Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations* (the “proposed Regulations”) to better ensure the safe operation of aircraft and the airport. The proposed Regulations will limit the height of new buildings, structures and objects, or additions to any existing buildings, structures or objects, including objects of natural growth.

The proposed Regulations will also prohibit lands that are adjacent to and in the vicinity of the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport to be used or developed in a manner that causes interference with any signals or communications to or from aircraft or any facility used to provide services relating to aeronautics. The proposed Regulations will also restrict land uses and activities attracting birds that create a hazard to aviation safety.

No construction exceeding 45 m above the assigned elevation of the airport reference points will be permitted within a radius of approximately 4 000 m of the airport reference points (the outer surface). More restrictive limitations will be imposed within take-off/approach surfaces and transitional surfaces.

#### **Alternatives**

No alternative means provide adequate protection to the airspace over lands adjacent to, and in the vicinity of, the airport.

Airport zoning is the only legal method through which to limit the height of new buildings, structures and objects, including objects of natural growth; to prohibit electronic interference and to restrict land uses and activities attracting birds that create a hazard to aviation safety. Without the legal protection of airport zoning regulations, development that is incompatible with the safe operations of the airport may be permitted by provincial or municipal authorities.

## Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa

*Fondement législatif*

*Loi sur l'aéronautique*

*Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

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

#### **Description**

La sécurité des aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien entourant nos aéroports est une préoccupation cruciale pour les simples citoyens, le gouvernement fédéral et les administrations municipales. Afin de garantir qu'il n'y a pas d'obstacles qui se dressent dans cet espace aérien, Transports Canada impose des restrictions quant à la hauteur des constructions conformément aux dispositions sur le zonage aéroportuaire de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le règlement actuel, soit le *Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa*, est entré en vigueur en 1964 et doit être abrogé et remplacé par le règlement proposé : le *Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa* pour assurer une exploitation plus sûre des aéronefs et de l'aéroport. Le règlement proposé limitera la hauteur des nouvelles constructions et des nouveaux bâtiments et objets ou des rajouts à des constructions, bâtiments et objets existants, y compris la végétation.

Le règlement proposé interdira aussi que les terrains qui sont situés aux abords et dans le voisinage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa soient utilisés ou aménagés d'une façon susceptible d'interférer avec les signaux ou les communications avec les aéronefs ou toute installation utilisée pour fournir des services aéronautiques. Le règlement proposé restreindra aussi l'utilisation des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux constituant un danger pour la sécurité aéronautique.

Aucune construction s'élevant à plus de 45 m au-dessus de l'altitude attribuée des points de référence de l'aéroport ne sera permise dans un rayon d'environ 4 000 m des points de référence de l'aéroport (la surface extérieure). Des restrictions plus sévères seront imposées à l'intérieur des surfaces de décollage/d'approche et des surfaces de transition.

#### **Solutions envisagées**

Aucune autre solution ne fournit une protection adéquate de l'espace aérien au-dessus des biens-fonds aux abords et dans le voisinage de la zone aéroportuaire.

Le zonage aéroportuaire est le seul moyen légal permettant de restreindre la hauteur des nouvelles constructions et des nouveaux bâtiments et objets, y compris la végétation, d'interdire toute interférence électronique et de restreindre les utilisations des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux constituant un danger pour la sécurité aérienne. Sans la protection légale offerte par un règlement de zonage de l'aéroport, les autorités provinciales ou municipales pourraient autoriser un aménagement

### **Benefits and costs**

With the proposed Regulations, the airspace associated with the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport will be kept obstacle-free, increasing the safety of aircraft operating in the vicinity of the airport. The risk of electronic interference will be reduced and future communication and navigation services will be protected. By restricting land uses and activities attractive to birds, the proposed Regulations will reduce the risk of bird strikes.

Some landowners will be affected by the height and land use restrictions of the proposed Regulations. However, there will be minimal social or environmental impact for Canadians. No existing structures will be removed directly and solely because of the proposed Regulations. There will be no major negative effects on land development patterns or land values in the vicinity of the airport.

The requirement to amend the *Ottawa International Airport Zoning Regulations* was identified prior to the transfer of the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport from Transport Canada to the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Authority on February 1, 1997. Since work on the amendment has been done before and after the transfer of the airport, Transport Canada and the Airport Authority have agreed to share the costs, which are expected to be approximately \$400,000. The cost of the proposed Regulations is far outweighed by the benefits of increased safety for the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport operations, the flying public and the residential areas adjacent to and in the vicinity of the airport.

### **Environmental assessment**

In accordance with the 1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment (SEA) of this proposal was conducted, in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the proposal is not likely to have important environmental effects.

### **Consultation**

Transport Canada met with representatives from the amalgamated City of Ottawa on June 17, 2002, and briefed them on the proposed Regulations. The City of Ottawa amalgamated in 2002 and now includes the former City of Cumberland, the former City of Gloucester, the former City of Vanier, the former Village of Rockliffe Park, the former City of Ottawa, the former City of Nepean, the former City of Kanata, the former Township of Osgoode, the former Township of Rideau, the former Township of Goulbourn, the former Township of West Carleton and the former Regional Municipality of Ottawa-Carleton.

The proposed Regulations will be published in the *Canada Gazette*, Part I, and notice of the proposed Regulations will be published in local newspapers. The full text of the proposed Regulations and plans will be published on the [Transport Canada Web site](#).

There will be a 60-day formal public consultation period where any person may make a written representation to the Minister of Transport. The Ottawa Macdonald-Cartier International Airport will hold one or more public information sessions, with representatives from the airport, Transport Canada and Public Works and Government Services Canada in attendance, in order to afford the public an opportunity to obtain detailed information about the proposed Regulations and ask questions.

incompatible avec l'exploitation sûre de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa.

### **Avantages et coûts**

Avec le règlement proposé de zonage de l'aéroport, l'espace aérien associé à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa demeurera libre de tout obstacle, augmentant ainsi la sécurité des aéronefs évoluant dans les environs de l'aéroport. Le risque d'interférence électronique sera réduit et les futurs services de communication et de navigation seront ainsi protégés. En restreignant l'utilisation des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux, le règlement de zonage proposé de l'aéroport réduira le risque de collision avec des oiseaux.

Certains propriétaires fonciers seront touchés par les restrictions imposées par le règlement proposé. Toutefois, les répercussions sociales ou environnementales seront minimales pour les Canadiens. Aucun bâtiment existant ne sera enlevé directement et exclusivement en raison du règlement proposé. Il n'y aura pas d'effets négatifs importants sur les schémas d'aménagement ou la valeur des biens-fonds dans les environs de la zone aéroportuaire.

Le besoin de modifier le *Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa* a été établi avant le transfert de cet aéroport de Transports Canada à l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier le 1<sup>er</sup> février 1997. Comme le travail associé à cette modification a été effectué avant et après le transfert de l'aéroport, Transports Canada et l'administration aéroportuaire ont convenu de partager les coûts, qui devraient totaliser environ 400 000 \$. Le coût du règlement proposé est de loin compensé par les avantages que procure l'accroissement de la sécurité des activités de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, le public voyageur et les secteurs résidentiels adjacents à l'aéroport et ceux qui se trouvent dans sa proximité.

### **Impact sur l'environnement**

Tel que l'exige la directive de 1999 du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes et l'énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada, une exploration préliminaire de la présente proposition a été effectuée. Cette étude a permis de conclure que cette proposition n'aura probablement pas de répercussions importantes sur l'environnement.

### **Consultations**

Le 17 juin 2002, des représentants de Transports Canada ont rencontré ceux de la ville fusionnée d'Ottawa pour leur fournir des renseignements sur le règlement proposé. La ville fusionnée d'Ottawa, qui a été formée en 2002, comprend les anciennes villes de Cumberland, de Gloucester, de Vanier, d'Ottawa, de Nepean et de Kanata, les anciens cantons d'Osgoode, de Rideau, de Goulbourn et de West Carleton, ainsi que l'ancien village de Rockliffe Park et l'ancienne municipalité régionale d'Ottawa-Carleton.

Le règlement proposé sera publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et un avis du règlement proposé sera publié dans les journaux locaux. Le texte intégral du règlement proposé et les plans seront publiés sur le [site Web de Transports Canada](#).

Il y aura une période de consultation publique officielle de 60 jours durant laquelle toute personne pourra soumettre des observations écrites au ministre des Transports. L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa organisera une ou plusieurs séances d'informations publiques auxquelles participeront des représentants de l'aéroport, de Transports Canada et de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, afin de donner aux membres du public l'occasion d'obtenir des

**Compliance and enforcement**

The Department of Transport Civil Aviation Safety Inspectors will monitor compliance.

**Contact**

Clifford Frank Jr.  
Regional Manager  
Aerodromes and Air Navigation  
Transport Canada  
4900 Yonge Street, Suite 400  
Toronto, Ontario  
M2N 6A5  
Telephone: 416-952-0248  
Fax: 416-952-0050  
Email: frankc@tc.gc.ca

renseignements détaillés sur le règlement proposé et de poser des questions.

**Respect et exécution**

Les inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile du ministère des Transports surveilleront le respect du règlement proposé.

**Personne-ressource**

Clifford Frank Jr.  
Gestionnaire régional  
Sécurité des aéroports et Navigation aérienne  
Transports Canada  
4900, rue Yonge, Bureau 400  
Toronto (Ontario)  
M2N 6A5  
Téléphone : 416-952-0248  
Fax : 416-952-0050  
Courriel : frankc@tc.gc.ca

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, that the Governor in Council proposes, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)<sup>a</sup> and (c)<sup>a</sup> of that Act, to make the annexed *Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities 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 sent to David Bayliss, Regional Manager, Aerodromes and Air Navigation, Transport Canada, 4900 Yonge Street, Suite 400, Toronto, Ontario M2N 6A5 (tel.: 416-952-0248; fax: 416-952-0050; e-mail: baylisd@tc.gc.ca).

Ottawa, March 6, 2008

MARY PICHETTE  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**OTTAWA MACDONALD-CARTIER INTERNATIONAL AIRPORT ZONING REGULATIONS****INTERPRETATION**

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “airport” means the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport, in the City of Ottawa, in the Province of Ontario. (*aéroport*)
- “airport reference point” means a point near the centre of the airport as described in Part 1 of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)
- “bird hazard zone” means the area in the immediate vicinity of the airport as described in Part 7 of the schedule. (*zone de péril aviaire*)
- “outer surface” means the imaginary surface located above and in the immediate vicinity of the airport as described in Part 3 of the schedule. (*surface extérieure*)

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, que la gouverneure en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)<sup>a</sup> et (c)<sup>a</sup> de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités 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 David Bayliss, gestionnaire régional, Aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 4900, rue Yonge, bureau 400, Toronto (Ontario) M2N 6A5 (tél. : 416-952-0248; téléc. : 416-952-0050; courriel : baylisd@tc.gc.ca).

Ottawa, le 6 mars 2008

*La greffière adjointe du Conseil privé*  
MARY PICHETTE

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MACDONALD-CARTIER D'OTTAWA****DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION**

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « aéroport » L'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, dans la ville d'Ottawa, dans la province d'Ontario. (*aéroport*)
- « point de référence de l'aéroport » Point qui est situé à proximité du centre de l'aéroport et dont la description figure à la partie 1 de l'annexe. (*airport reference point*)
- « surface de bande » Surface imaginaire associée aux pistes de l'aéroport, y compris les pistes ou les prolongements de piste proposés, qui est aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction donnée, et dont la description figure à la partie 4 de l'annexe. (*strip surface*)

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1

“strip surface” means an imaginary surface associated with the airport runways as described in Part 4 of the schedule, including proposed runways or runway extensions, prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction. (*surface de bande*)

“take-off/approach surface” means an imaginary inclined surface as described in Part 2 of the schedule, that extends upward and outward from each end of a strip surface. (*surface de décollage/d’approche*)

“transitional surface” means an imaginary inclined surface as described in Part 5 of the schedule, that extends upward and outward from the lateral limits of a strip surface and a take-off/approach surface. (*surface de transition*)

(2) For the purposes of these Regulations, the assigned elevation of the airport reference points is 106.790 m above sea level, Canadian Geodetic Vertical Datum — CGVD28.

#### APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of all land, including public road allowances, that is adjacent to or in the vicinity of the airport, within the outer limit described in Part 6 of the schedule.

#### BUILDING RESTRICTIONS

3. No person shall erect or construct, on land in respect of which these Regulations apply, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would, at the location of that part of the building, structure, object or addition, exceed in elevation

- (a) a take-off/approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

#### INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

4. No owner or lessee of land within the limit of the outer surface shall permit any part of that land to be used or developed in a manner that causes interference with any signal or communication to or from an aircraft or any facility used to provide services relating to aeronautics.

#### NATURAL GROWTH

5. No owner or lessee of land in respect of which these Regulations apply shall permit any part of an object of natural growth that is on the land to grow to a height that exceeds, at the location of that part of the object, the elevation of any surface referred to in section 3.

#### BIRD HAZARD

6. No owner or lessee of land within the limits of the bird hazard zone shall permit any part of that land to be used for activities or uses attracting birds that create a hazard to aviation safety.

« surface de décollage/d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité d’une surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe. (*take-off/approach surface*)

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales d’une surface de bande et d’une surface de décollage/d’approche, et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe. (*transitional surface*)

« surface extérieure » Surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe. (*outer surface*)

« zone de péril aviaire » La zone qui est située dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 7 de l’annexe. (*bird hazard zone*)

(2) Pour l’application du présent règlement, l’altitude attribué des points de référence de l’aéroport est de 106,790 m au-dessus du niveau de la mer, Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

#### APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite extérieure décrite à la partie 6 de l’annexe.

#### LIMITES DE CONSTRUCTIONS

3. Il est interdit, sur un bien-fonds visé par le présent règlement, d’ériger ou de construire un bâtiment, ouvrage ou objet, ou un rajout à un bâtiment, ouvrage ou objet existant, dont une partie serait plus élevée, à l’endroit où se trouve cette partie, que l’une quelconque des surfaces suivantes :

- a) les surfaces de décollage/d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) les surfaces de transition;
- d) une surface de bande.

#### INTERFÉRENCE DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre un usage ou un aménagement de toute partie de celui-ci qui cause des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

#### VÉGÉTATION

5. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds visé par le présent règlement de laisser croître toute partie de la végétation au-delà de la hauteur, à l’endroit où se trouve cette partie, de l’une quelconque des surfaces visées à l’article 3.

#### PÉRIL AVIAIRE

6. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds situé dans les limites de la zone de péril aviaire de permettre l’utilisation de toute partie de celui-ci pour des activités ou des usages qui attirent les oiseaux qui constituent un danger pour la sécurité aéronautique.

**REPEAL**

**7. The Ottawa International Airport Zoning Regulations<sup>1</sup> are repealed.**

**COMING INTO FORCE**

**8. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.**

**SCHEDULE**

*(Subsection 1(1) and section 2)*

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1927 North American Datum (1974 adjustment), Zone 18, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9996160.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and refer to the Canadian Geodetic Vertical Datum — CGVD28.

**PART 1****DESCRIPTION OF THE AIRPORT REFERENCE POINTS**

The airport reference points A and B, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheet 13, dated February 20, 1996, are points that may be located by:

*For airport reference point A*

commencing at the intersection of the centrelines of runways 07L-25R and 14-32, having grid coordinates of 447 841.99 E and 5 018 054.69 N;

thence northwesterly along the centreline of runway 14-32, 975.36 m to a point;

thence northeasterly and perpendicular to the centreline of runway 14-32, 304.80 m to the airport reference point A, having grid coordinates of 447 243.76 E and 5 018 882.67 N.

*For airport reference point B*

commencing at the intersection of the centrelines of runways 07L-25R and 14-32, having grid coordinates of 447 841.99 E and 5 018 054.69 N;

thence southeasterly along the centreline and projected centreline of runway 14-32, 1 737.36 m to a point;

thence northeasterly and perpendicular to the projected centreline of runway 14-32, 304.80 m to the airport reference point B, having grid coordinates of 449 415.16 E and 5 017 258.42 N.

**PART 2****DESCRIPTION OF THE TAKE-OFF/APPROACH SURFACES**

The elevation of a take-off/approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that take-off/approach surface.

**ABROGATION**

**7. Le Règlement de zonage de l'aéroport international d'Ottawa<sup>1</sup> est abrogé.**

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**8. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.**

**ANNEXE**

*(paragraphe 1(1) et article 2)*

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 18, suivant le Système de référence nord-américain de 1927 (compensation de 1974). Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9996160.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

**PARTIE 1****DESCRIPTION DES POINTS DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT**

Les points de référence A et B de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuille 13, daté du 20 février 1996, sont des points qui peuvent être déterminés comme suit :

*Pour le point de référence A de l'aéroport*

Commençant à l'intersection des axes des pistes 07L-25R et 14-32, dont les données du quadrillage sont 447 841,99 E. et 5 018 054,69 N.;

de là en direction nord-ouest suivant l'axe de la piste 14-32, sur une distance de 975,36 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est et perpendiculairement à l'axe de la piste 14-32, sur une distance de 304,80 m jusqu'au point de référence A de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 447 243,76 E. et 5 018 882,67 N.

*Pour le point de référence B de l'aéroport*

Commençant à l'intersection des axes des pistes 07L-25R et 14-32, dont les données du quadrillage sont 447 841,99 E. et 5 018 054,69 N.;

de là en direction sud-est, suivant l'axe actuel et l'axe prévu de la piste 14-32, sur une distance de 1 737,36 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est et perpendiculairement à l'axe prévu de la piste 14-32, sur une distance de 304,80 m jusqu'au point de référence B de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 449 415,16 E. et 5 017 258,42 N.

**PARTIE 2****DESCRIPTION DES SURFACES DE DÉCOLLAGE/D'APPROCHE**

L'altitude d'une surface de décollage/d'approche est en tout point égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de décollage/d'approche.

<sup>1</sup> C.R.C., c. 100

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 100



The elevation of a take-off/approach surface centreline is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, increasing at the constant ratios as provided herein.

The take-off/approach surfaces, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 1 to 10, 12, 13, 14, 16 to 22 and 24 to 40 dated February 20, 1996, are surfaces abutting each end of the strip surfaces associated with runways 07R-25L, 07L-25R, 07C-25C, 14-32, and 04-22. The take-off/approach surfaces are described as follows:

(a) the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(b) the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(c) the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(d) the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip

L'altitude de l'axe d'une surface de décollage/d'approche est calculée d'après l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

Les surfaces de décollage/d'approche, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 10, 12, 13, 14, 16 à 22 et 24 à 40, daté du 20 février 1996, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des surfaces de bande associées aux pistes 07R-25L, 07L-25R, 07C-25C, 14-32 et 04-22, et sont décrites comme suit :

a) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

b) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

c) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

d) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de

surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(e) the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 616.390 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(f) the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 616.390 m on either side of the projected centreline and a height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(g) the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface having a length of 600.000 m on either side of the projected centreline and a height of 50.000 m above the elevation at the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface being the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec lying between the intersections of the lateral limits of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 with the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec;

(h) the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 60.000 m measured horizontally, rising to an imaginary line drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 3 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; thence continuing upward at a ratio of 1.000 m measured vertically to 50.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 15 000.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 2 400.000 m on either side of the projected centreline and a

1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

e) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 616,390 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

f) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 616,390 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

g) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; la ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande mesure 600,000 m de chaque côté du prolongement et se trouve à 50,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche, qui consiste en la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec, située entre les intersections des limites latérales de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 et de la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec;

h) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 60,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'à une ligne imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 3 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de

height of 290.000 m above the elevation at the end of the strip surface;

(i) the take-off/approach surface abutting the 04 end of the strip surface associated with runway 04-22, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 25.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 2 500.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 280.000 m on either side of the projected centreline and a height of 100.000 m above the elevation at the end of the strip surface; and

(j) the take-off/approach surface abutting the 22 end of the strip surface associated with runway 04-22, consisting of an inclined surface having a ratio of 1.000 m measured vertically to 25.000 m measured horizontally, rising to the outer edge of the take-off/approach surface drawn at right angles to the projected centreline of the strip surface and distant 2 500.000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer edge having a length of 280.000 m on either side of the projected centreline and a height of 100.000 m above the elevation at the end of the strip surface.

bande; de là, elle se prolonge vers le haut à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 50,000 m suivant l'horizontale jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 15 000,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 2 400,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 290,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

i) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 04 de la surface de bande associée à la piste 04-22 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 25,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 2 500,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 280,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 100,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande;

j) la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 22 de la surface de bande associée à la piste 04-22 consiste en une surface inclinée à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 25,000 m suivant l'horizontale, qui s'élève jusqu'au bord extérieur de la surface de décollage/d'approche tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande et à une distance suivant l'horizontale de 2 500,000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande; le bord extérieur mesure 280,000 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouve à 100,000 m au-dessus de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande.

### PART 3

#### DESCRIPTION OF THE OUTER SURFACE

The outer surface, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 1 to 4, 6 to 20 and 22 to 24, dated February 20, 1996, is an imaginary surface established at a constant elevation that is 45.000 m above the assigned elevation of the airport reference points, except that, where that surface is less than 9.000 m above the surface of the ground, the outer surface is located at 9.000 m above the surface of the ground. The limit of the outer surface is described as follows:

All those lands situate in the City of Ottawa, formerly in the Cities of Ottawa, Nepean and Gloucester;

commencing at the southeastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, in the Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa (see Sheet 20);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27 (see Sheet 19);

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, in a straight line across the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the intersection with the western limit of the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 24);

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 4 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

### PARTIE 3

#### DESCRIPTION DE LA SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 4, 6 à 20 et 22 à 24, daté du 20 février 1996, est une surface imaginaire établie à une altitude constante qui est de 45,000 m au-dessus de l'altitude attribuée des points de référence de l'aéroport; cette surface extérieure est toutefois située à 9,000 m au-dessus de la surface du sol lorsque la surface décrite ci-dessus est à moins de 9,000 m au-dessus de la surface du sol. Les limites de la surface extérieure sont décrites comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans les anciennes villes d'Ottawa, de Nepean et de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

Commençant à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 20);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot (voir la feuille 19);

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de cette emprise de voie publique, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 24);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession to the southeastern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Gore Concession, to the southwestern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 23);

thence northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 26, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 25, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23 and 22, Concession 2 Rideau Front, to the intersection with the easterly production of the southern boundary of Lot 22, in Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 1 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 22, Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road (see Sheet 22);

thence in a northerly direction along the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road, to the intersection with the southern boundary of Lot 16, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 17);

thence westerly across Regional Road Number 19, also known as River Road, along the southern boundary of Lot 16, Concession 1 Rideau Front, in the Geographic Township of Gloucester, to the high water mark on the east bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence westerly in a straight line across the Rideau River and Rideau Canal to the intersection of the high water mark on the west bank of the Rideau River and Rideau Canal and the southern boundary of Lot 15, Concession 1 Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence in a northerly direction along the high water mark on the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the northern boundary of Lot 15, Concession 1 Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean;

thence westerly along the northern boundary of Lot 15, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the western limit of Leikin Drive, according to a plan registered in the Land Registry Office for the Land Titles Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as 4M-821;

thence southerly along the western limit of Leikin Drive to the northern limit of Crestway Drive, as shown on registered plan 4M-821;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession Gore;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 23);

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 26 et 25, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans cette concession;

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 25, 24, 23 et 22, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement est de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River (voir la feuille 22);

de là en direction nord, le long de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River, jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 17);

de là en direction ouest, traversant la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River, le long de la limite sud du lot 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, jusqu'à la laisse des hautes eaux de la rive est de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction ouest, en ligne droite, traversant la rivière Rideau et le canal Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de cette rivière et de ce canal et de la limite sud du lot 15, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite nord du lot 15, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du lot 15, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la promenade Leikin, selon le plan enregistré sous le numéro 4M-821 au Bureau d'enregistrement de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4);

thence westerly and southerly along the northern limit of Crestway Drive to the western boundary of registered plan 4M-821, also being a point in the eastern boundary of a plan registered in the Registry Office for the Land Titles Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as 4M-905 (see Sheet 16);

thence northerly along the eastern boundary of registered plan 4M-905 to the northeast corner of registered plan 4M-905;

thence westerly along the northern boundary of registered plan 4M-905 to the northwest corner of registered plan 4M-905;

thence along the production westerly of the northern boundary of registered plan 4M-905 to the intersection with the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 15 and 16, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 16, in Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 20, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 20 and 21, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 21, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 25, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 11);

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 26, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 6);

thence easterly along the northern boundary of Lot 27, in Concession 1 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front;

thence easterly along the production of the northern boundary of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the intersection with the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the northwestern corner of Lot 30, Concession A Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 30 and 31, in Concession A Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 31, Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the northwestern corner of Lot 32, Concession A Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 1);

thence easterly along the northern boundary of Lot 32, Concession A Rideau Front, to a point in the western limit of Block B as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plan 521472;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de la promenade Leikin, jusqu'à la limite nord de la promenade Crestway, selon le plan enregistré n° 4M-821;

de là en direction ouest et sud, le long de la limite nord de la promenade Crestway, jusqu'à la limite ouest du plan enregistré n° 4M-821, constituant également un point de la limite est du plan enregistré sous le numéro n° 4M-905, au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4) (voir la feuille 16);

de là en direction nord, le long de la limite est du plan enregistré n° 4M-905, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du plan enregistré n° 4M-905, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan;

de là, le long du prolongement ouest de la limite nord du plan enregistré n° 4M-905, jusqu'à l'intersection de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 15 et 16, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 16, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 11);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 6);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de cette emprise de voie publique;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 30, dans la concession A donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 30 et 31, dans la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 31, dans cette concession;

thence northerly along the western limit of Blocks B and A in registered plan 521472 to the northwesterly corner of Block A in registered plan 521472, also being a point in the southeastern limit of Meadowlands Drive;

thence northeasterly along the southeastern limit of Meadowlands Drive, as shown on registered plan 521472, to the northeastern corner of Block E in registered plan 521472;

thence southerly along the eastern limit of Block E in registered plan 521472 to the most northern corner of Carleton Condominium Plan No. 5;

thence southerly along the eastern limit of Carleton Condominium Plan No. 5 to the northern limit of Carleton Condominium Plan No. 5;

thence easterly along the northern limit of Carleton Condominium Plan No. 5, to the northeastern corner, also being a point on the western limit of Chesterton Drive as shown on a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plan 495960;

thence easterly in a straight line across Chesterton Drive to the northwestern corner of Lot 29 in registered plan 495960;

thence easterly along the northern boundary of plans registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plans 495960, 495961 and 289002, to the northeastern corner of registered plan 289002 (see Sheet 2);

thence easterly along the production of the northern boundary of registered plan 289002 across the allowance for road between Concession A Rideau Front and Concession B Rideau Front, also known as Fisher Avenue, to a point in the western boundary of registered plan 455, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence northerly along the western boundary of registered plan 455 to the northwestern corner of registered plan 455, also being a point on the division line between Lots 33 and 34 in Concession B Rideau Front;

thence easterly along the northern boundary of registered plan 455, also being the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the northeastern corner of registered plan 455, also being a point in the western limit of King's Highway Number 16 also known as Prince of Wales Drive;

thence easterly in a straight line across King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive, to the northwestern corner of registered plan 435, also being on the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence easterly along the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the intersection with the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence in a southerly direction along the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the production westerly of the northern boundary of Lot A, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 2 Rideau Front, and its production westerly to the northeastern corner of Lot A, Concession 2 Rideau Front;

thence easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the northwestern corner of Lot A, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 32, dans la concession A donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 1);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 32, dans la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à un point de la limite ouest du bloc B, selon le plan enregistré sous le numéro 521472 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4);

de là en direction nord, le long de la limite ouest des blocs B et A, selon le plan enregistré n° 521472, jusqu'à l'angle nord-ouest du bloc A, selon ce plan, constituant également un point de la limite sud-est de la promenade Meadowlands;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la promenade Meadowlands, selon le plan enregistré n° 521472, jusqu'à l'angle nord-est du bloc E, selon ce plan;

de là en direction sud, le long de la limite est du bloc E selon le plan n° 521472, jusqu'à l'angle le plus au nord du plan d'association condominiale n° 5 de Carleton;

de là en direction sud, le long de la limite est du plan d'association condominiale n° 5 de Carleton, jusqu'à la limite nord de ce plan;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan d'association condominiale n° 5 de Carleton, jusqu'à l'angle nord-est, constituant également un point de la limite ouest de la promenade Chesterton, selon le plan enregistré sous le numéro 495960, au Bureau d'enregistrement des droits immobiliers de la Division d'enregistrement d'Ottawa-Carleton (n° 4);

de là en direction est, en ligne droite, traversant la promenade Chesterton, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 29, selon le plan enregistré n° 495960;

de là en direction est, le long de la limite nord des plans enregistrés sous les numéros 495960, 495961 et 289002 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4), jusqu'à l'angle nord-est du plan enregistré n° 289002 (voir la feuille 2);

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du plan enregistré n° 289002, traversant l'emprise de voie publique entre la concession A donnant sur la Rideau et la concession B donnant sur la Rideau, aussi connue sous le nom d'avenue Fisher, jusqu'à un point de la limite ouest du plan enregistré n° 455, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du plan enregistré n° 455, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan, constituant également un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan enregistré n° 455, constituant également la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan, constituant aussi un point de la limite ouest de la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales;

de là en direction est, en ligne droite, traversant la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° 435, constituant aussi la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 3 Rideau Front, to the northwestern corner of registered plan M-24 (see Sheet 3);

thence southerly along the western limit of registered plan M-24 to the southwesterly corner of registered plan M-24, also being the northwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly along the western limit of registered plan M-35 to the southwesterly corner of registered plan M-35;

thence southerly in a straight line to the most westerly corner of Lot 1 in registered plan 198;

thence easterly and northerly along the northern and western limit of Lot 1, registered plan 198, to the intersection with the southern boundary of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, also being a point in the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front to the intersection with the production westerly of the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front;

thence easterly along the production across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front and along the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 6, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 4);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 10, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 10 and Lot 11, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 11, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 15, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 9);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 15 and Lot 16 in Concession 4 Rideau Front to the northeastern corner of Lot 16, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 20, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 10 and 15);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 20 and Lot 21 in Concession 4 Rideau Front to the northeastern corner of Lot 21, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 25, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 20);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 25 and Lot 26, in Concession 4 Rideau Front to the northeastern corner of Lot 26, Concession 4 Rideau Front; and

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the southeastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, Geographic

de là en direction est, le long de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction sud, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau et son prolongement ouest, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-24 (voir la feuille 3);

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-24, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan, constituant également l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-35;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-35, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan;

de là en direction sud, en ligne droite, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 1, selon le plan enregistré n° 198;

de là en direction est et nord, le long de la limite nord et ouest du lot 1, selon le plan enregistré n° 198, jusqu'à l'intersection de la limite sud de ce lot, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession, constituant aussi un point de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long du prolongement, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, et le long de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 10, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 10 et 11, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 11, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 15, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 9);

Township of Gloucester, now in the city of Ottawa, being the point of commencement.

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 15 et 16, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 16, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 20, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 10 et 15);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 25, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 20);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 26, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa, constituant le point de départ.

#### PART 4

##### DESCRIPTION OF THE STRIP SURFACES

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that strip surface.

The elevation of the strip surface centreline between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The elevation of the strip surface centreline between the strip surface thresholds is calculated using a constant ratio between the elevations of the strip surface thresholds or between the elevations of the points along the runway centreline as provided herein.

The strip surfaces, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 7, 8, 12, 13, 14 and 18, dated February 20, 1996, are imaginary surfaces associated with an airport runway that are prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction. The strip surfaces are described as follows:

(a) the strip surface associated with proposed runway 07R-25L is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the proposed runway. The strip surface commences 60.000 m to the southwest of threshold 07R and ends 60.000 m to the northeast of threshold 25L, having a total length of 2 559.000 m. The 07R end of the strip surface has an elevation of 100.000 m and the 25L end of the strip surface has an elevation of 105.000 m. The azimuth of the centreline from threshold 07R to threshold 25L is 57°56'36". Threshold 07R has grid coordinates of 447 897.32 E and 5 016 543.09 N and threshold 25L has grid coordinates of 4499 63.64 E and 5 017 837.10 N. There are no additional points between thresholds, along proposed runway 07R-25L, that control the elevation of the proposed runway centerline;

#### PARTIE 4

##### DESCRIPTION DES SURFACES DE BANDES

L'altitude d'une surface de bande est en tout point égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande.

L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre les seuils de surface de bande est calculée d'après un rapport constant entre les altitudes des seuils de la surface de bande ou de points le long de l'axe de la piste tels qu'ils figurent dans le présent règlement.

Les surfaces de bande, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 7, 8, 12, 13, 14 et 18, daté du 20 février 1996, sont des surfaces imaginaires associées à une piste de l'aéroport qui sont aménagées pour le décollage et l'atterrissage d'aéronef dans une direction particulière et sont décrites comme suit :

a) la surface de bande associée à la piste proposée 07R-25L est d'une largeur totale de 300,000 m, soit de 150,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud-ouest du seuil 07R et se termine à 60,000 m au nord-est du seuil 25L, et sa longueur totale est de 2 559,000 m. L'altitude de l'extrémité 07R de la surface de bande est de 100,000 m et l'altitude de l'extrémité 25L de la surface de bande est de 105,000 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07R et le seuil 25L est de 57°56'36". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07R sont 447 897,32 E. et 5 016 543,09 N. et celles du seuil 25L sont 4499 63,64 E. et 5 017 837,10 N. Il n'existe aucun autre point entre les seuils, le long de la piste proposée 07R-25L, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée.



(b) the strip surface associated with proposed runway 07C-25C is 732.780 m in total width, being 366.390 m on either side of the centreline of the proposed runway. The strip surface commences 60.000 m to the southwest of threshold 07C and ends 60.000 m to the northeast of threshold 25C, having a total length of 3 001.370 m. The 07C end of the strip surface has an elevation of 100.000 m and the 25C end of the strip surface has an elevation of 105.000 m. The azimuth of the centreline from threshold 07C to threshold 25C is 57°56'36". Threshold 07C has grid coordinates of 447 545.67 E and 5 016 976.87 N and threshold 25C has grid coordinates of 449 986.76 E and 5 018 505.59 N. The points between thresholds, along proposed runway 07C-25C, that control the elevation of the proposed runway centreline are:

| Item | Threshold Number | Distance from Threshold to Point along Runway Centreline (m) | Elevation of Point (m) |
|------|------------------|--|------------------------|
| 1.   | 07C              | 1 116.12   | 112.20                 |

(c) the strip surface associated with existing and proposed runway 07L-25R is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the existing and proposed runway. The strip surface commences 60.000 m to the southwest of threshold 07L and ends 60.000 m to the northeast of threshold 25R, having a total length of 3 167.540 m. The 07L end of the strip surface has an elevation of 111.900 m and the 25R end of the strip surface has an elevation of 108.900 m. The azimuth of the centreline from threshold 07L to threshold 25R is 57°56'36". Threshold 07L has grid coordinates of 447 093.05 E and 5 017 585.68 N and threshold 25R has grid coordinates of 449 674.92 E and 5 019 202.56 N. The points between thresholds, along existing and proposed runway 07L-25R, that control the elevation of the existing and proposed runway centreline are:

| Item | Threshold Number | Distance from Threshold to Point along Runway Centreline (m) | Elevation of Point (m) |
|------|------------------|--|------------------------|
| 1.   | 07L              | 734.01   | 112.90                 |
| 2.   | 07L              | 884.01   | 113.50                 |
| 3.   | 07L              | 1 234.01   | 113.50                 |
| 4.   | 07L              | 1 584.01   | 114.10                 |
| 5.   | 07L              | 1 984.01   | 113.30                 |

(d) the strip surface associated with runway 14-32 is 300.000 m in total width, being 150.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the northwest of threshold 14 and ends 60.000 m to the southeast of threshold 32, having a total length of 3 167.870 m. The 14 end of the strip surface has an elevation of 107.000 m and the 32 end of the strip surface has an elevation of 111.700 m. The azimuth of the centreline from threshold 14 to threshold 32 is 127°47'50". Threshold 14 has grid coordinates of 446 196.46 E and 5 019 285.58 N and threshold 32 has grid coordinates of 448 636.14 E and 5 017 460.65 N. The points between thresholds, along proposed runway 14-32, that control the elevation of the proposed runway centreline are:

b) la surface de bande associée à la piste proposée 07C-25C est d'une largeur totale de 732,780 m, soit de 366,390 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud-ouest du seuil 07C et se termine à 60,000 m au nord-est du seuil 25C, et sa longueur totale est de 3 001,370 m. L'altitude de l'extrémité 07C de la surface de bande est de 100,000 m et l'altitude de l'extrémité 25C de la surface de bande est de 105,000 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07C et le seuil 25C est de 57°56'36". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07C sont 447 545,67 E. et 5 016 976,87 N. et celles du seuil 25C sont 449 986,76 E. et 5 018 505,59 N. Les points entre les seuils, le long de la piste proposée 07C-25C, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée, sont indiqués dans le tableau suivant :

| Article | Numéro du seuil | Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m) | Altitude du point (m) |
|---------|-----------------|--|-----------------------|
| 1.      | 07C             | 1 116,12   | 112,20                |

c) la surface de bande associée à la piste existante et proposée 07L-25R est d'une largeur totale de 300,000 m, soit de 150,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud-ouest du seuil 07L et se termine à 60,000 m au nord-est du seuil 25R, et sa longueur totale est de 3 167,540 m. L'altitude de l'extrémité 07L de la surface de bande est de 111,900 m et celle de l'extrémité 25R de la surface de bande est de 108,900 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 07L et le seuil 25R est de 57°56'36". Les coordonnées du quadrillage du seuil 07L sont 447 093,05 E. et 5 017 585,68 N. et celles du seuil 25R sont 449 674,92 E. et 5 019 202,56 N. Les points entre les seuils, le long de la piste existante et proposée 07L-25R, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste, sont indiqués dans le tableau suivant :

| Article | Numéro du seuil | Distance entre le seuil et le point le long de l'axe de la piste (m) | Altitude du point (m) |
|---------|-----------------|--|-----------------------|
| 1.      | 07L             | 734,01   | 112,90                |
| 2.      | 07L             | 884,01   | 113,50                |
| 3.      | 07L             | 1 234,01   | 113,50                |
| 4.      | 07L             | 1 584,01   | 114,10                |
| 5.      | 07L             | 1 984,01   | 113,30                |

d) la surface de bande associée à la piste 14-32 est d'une largeur totale de 300,000 m, soit de 150,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au nord-ouest du seuil 14 et se termine à 60,000 m au sud-est du seuil 32, et sa longueur totale est de 3 167,870 m. L'altitude de l'extrémité 14 de la surface de bande est de 107,000 m et l'altitude de l'extrémité 32 de la surface de bande est de 111,700 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 14 et le seuil 32 est de 127°47'50". Les coordonnées du quadrillage du seuil 14 sont 446 196,46 E. et 5 019 285,58 N. et celles du seuil 32 sont 448 636,14 E. et 5 017 460,65 N. Les points entre les seuils, le long de la piste 14-32, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée, sont indiqués dans le tableau suivant :

| Item | Column 1<br>Threshold Number | Column 2<br>Distance from<br>Threshold to Point<br>along Runway<br>Centreline (m) | Column 3<br>Elevation of Point (m) |
|------|------------------------------|---|------------------------------------|
| 1.   | 14                           | 155.74  | 107.50                             |
| 2.   | 14                           | 1 205.74  | 113.50                             |
| 3.   | 14                           | 1 405.74  | 114.00                             |
| 4.   | 14                           | 1 805.74  | 113.50                             |
| 5.   | 14                           | 2 055.74  | 113.50                             |
| 6.   | 14                           | 2 205.74  | 113.10                             |
| 7.   | 14                           | 2 866.86  | 112.20                             |

(e) the strip surface associated with runway 04-22 is 60.000 m in total width, being 30.000 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60.000 m to the south of threshold 04 and ends 60.000 m to the north of threshold 22, having a total length of 1 048.820 m. The 04 end of the strip surface has an elevation of 105.800 m and the 22 end of the strip surface has an elevation of 102.000 m. The azimuth of the centreline from threshold 04 to threshold 22 is 25°51'38". Threshold 04 has grid coordinates of 445 977.19 E and 5 019 248.76 N and threshold 32 has grid coordinates of 446 382.17 E and 5 020 084.24 N. The points between thresholds, along proposed runway 04-22, that control the elevation of the proposed runway centreline are:

| Item | Column 1<br>Threshold Number | Column 2<br>Distance from<br>Threshold to Point<br>along Runway<br>Centreline (m) | Column 3<br>Elevation of Point (m) |
|------|------------------------------|---|------------------------------------|
| 1.   | 04                           | 300.00  | 105.60                             |
| 2.   | 04                           | 778.82  | 102.70                             |

## PART 5

## DESCRIPTION OF THE TRANSITIONAL SURFACES

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting strip surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a take-off/approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting take-off/approach surface.

The transitional surfaces associated with runways 07L-25R, 07R-25L, 07C-25C and 14-32, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 18 and 19, dated February 20, 1996, are imaginary inclined surfaces that extend upward and outward from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting take-off/approach surface rising at a ratio of 1.000 m measured vertically to 7.000 m measured horizontally and perpendicularly to the centreline of each strip surface and take-off/approach surface, to an intersection with the outer surface or with the transitional surface of an adjoining strip.

The transitional surfaces for runway 04-22, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, Sheets 7, 8 and 12, dated February 20, 1996, are imaginary inclined surfaces that extend upward and outward from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting

| Article | Colonne 1<br>Numéro du seuil | Colonne 2<br>Distance entre le seuil<br>et le point le long de<br>l'axe de la piste (m) | Colonne 3<br>Altitude du point (m) |
|---------|------------------------------|---|------------------------------------|
| 1.      | 14                           | 155,74  | 107,50                             |
| 2.      | 14                           | 1 205,74  | 113,50                             |
| 3.      | 14                           | 1 405,74  | 114,00                             |
| 4.      | 14                           | 1 805,74  | 113,50                             |
| 5.      | 14                           | 2 055,74  | 113,50                             |
| 6.      | 14                           | 2 205,74  | 113,10                             |
| 7.      | 14                           | 2 866,86  | 112,20                             |

e) la surface de bande associée à la piste 04-22 est d'une largeur totale de 60,000 m, soit de 30,000 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60,000 m au sud du seuil 04 et se termine à 60,000 m au nord du seuil 22, et sa longueur totale est de 1 048,820 m. L'altitude de l'extrémité 04 de la surface de bande est de 105,800 m et l'altitude de l'extrémité 22 de la surface de bande est de 102,000 m. L'azimut de l'axe entre le seuil 04 et le seuil 22 est de 25°51'38". Les coordonnées du quadrillage du seuil 04 sont 445 977,19 E. et 5 019 248,76 N. et celles du seuil 32 sont 446 382,17 E. et 5 020 084,24 N. Les points entre les seuils, le long de la piste proposée 04-22, où est déterminée l'altitude de l'axe de la piste proposée, sont indiqués dans le tableau suivant :

| Article | Colonne 1<br>Numéro du seuil | Colonne 2<br>Distance entre le seuil<br>et le point le long de<br>l'axe de la piste (m) | Colonne 3<br>Altitude du point (m) |
|---------|------------------------------|---|------------------------------------|
| 1.      | 04                           | 300,00  | 105,60                             |
| 2.      | 04                           | 778,82  | 102,70                             |

## PARTIE 5

## DESCRIPTION DES SURFACES DE TRANSITION

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de décollage/d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de décollage/d'approche attenante.

Les surfaces de transition associées aux pistes 07L-25R, 07R-25L, 07C-25C et 14-32, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 7, 8, 9, 12, 13, 14, 17, 18 et 19, daté du 20 février 1996, sont des surfaces inclinées imaginaires s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande attenante et de la surface de décollage/d'approche attenante à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 7,000 m suivant l'horizontale perpendiculairement à l'axe de chaque surface de bande et de chaque surface de décollage/d'approche, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou la surface de transition d'une surface de bande adjacente.

Les surfaces de transition associées à la piste 04-22, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 7, 8 et 12, daté du 20 février 1996, sont des surfaces inclinées imaginaires s'élevant vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande

take-off/approach surface rising at a ratio of 1.000 m measured vertically to 7.000 m measured horizontally and perpendicularly to the centreline of each strip surface and take-off/approach surface, to an intersection with the outer surface or with the transitional surface of an adjoining strip.

## PART 6

## DESCRIPTION OF THE OUTER LIMIT OF THE LAND IN RESPECT OF WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The outer limit of the land to which these Regulations apply, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, sheets 1 to 40, dated February 20, 1996, is generally defined by the limit of the area covered by the take-off/approach surfaces, bird hazard zone, outer surface, strip surfaces and transitional surfaces, and is more particularly described as follows:

All those lands situate in the City of Ottawa, formerly in the Cities of Ottawa, Gloucester and Nepean, and formerly in the Towns of Osgoode and Goulbourne, described as follows:

commencing at the southeasterly corner of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, the Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa (see Sheet 20);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 118°15'59", to the north-easterly corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 462 127.98 E and 5 010 364.50 N (see Sheets 25, 26 and 27);

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 216°47'50", to the southeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 459 253.96 E and 5 006 522.32 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 315°19'41", to the intersection with the southern boundary of Lot 27, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 26, 25 and 24);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession to the southeastern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Gore Concession, to the southwestern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 23);

attenante et de la surface de décollage/d'approche attenante à raison de 1,000 m suivant la verticale pour 7,000 m suivant l'horizontale perpendiculairement à l'axe de chaque surface de bande et de chaque surface de décollage/d'approche, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou la surface de transition d'une surface de bande adjacente.

## PARTIE 6

## DESCRIPTION DE LA LIMITE EXTÉRIEURE DES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite extérieure des biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 40, daté du 20 février 1996, correspond, de manière générale, à la limite du secteur formé par les surfaces de décollage/d'approche, la zone de péril aviaire, la surface extérieure, les surfaces de bande et les surfaces de transition, et est plus particulièrement décrite comme suit :

Les biens-fonds situés dans les anciennes villes d'Ottawa, de Gloucester et de Nepean et les anciennes collectivités d'Osgoode et de Goulbourne, maintenant dans la ville d'Ottawa, et décrits comme suit :

Commençant à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 20);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 118°15'59", jusqu'à l'angle nord-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 462 127,98 E. et 5 010 364,50 N. (voir les feuilles 25, 26 et 27);

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 216°47'50", jusqu'à l'angle sud-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 459 253,96 E. et 5 006 522,32 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimuth de 315°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 26, 25 et 24);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession Gore;

de là en direction ouest suivant la limite sud du lot 27, dans la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession;

thence northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 26, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 25, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23 and 22, Concession 2 Rideau Front, to the intersection with the easterly production of the southern boundary of Lot 22, in Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 1 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 22, Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road (see Sheet 22);

thence in a northerly direction along the eastern limit of Regional Road Number 19 to the intersection with the southerly lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L (see Sheet 17);

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 229°24'45", to the southwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 436 411.84 E and 5 006 519.68 N (see Sheets 22, 21, 28 and 32);

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 327°56'36", to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of 229°24'45", to the southwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 436 175.00 E and 5 006 770.14 N;

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of 327°56'36", to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 229°24'45", to the southwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 435 607.57 E and 5 007 562.27 N;

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 327°56'36", to the northwestern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 433 060.91 E and 5 011 628.82 N (see Sheet 31);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 66°28'27", to the intersection with the western boundary of Lot 20, Concession 1 Rideau Front, also being a point in the eastern limit of the original

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 23);

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 26 et 25, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans cette concession;

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 25, 24, 23 et 22, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement est de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River (voir la feuille 22);

de là en direction nord, le long de la limite est de la route régionale n° 19, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L (voir la feuille 17);

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimuth de 229°24'45", jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 436 411,84 E. et 5 006 519,68 N. (voir les feuilles 22, 21, 28 et 32);

de là en direction nord, le long de la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimuth de 327°56'36", jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimuth de 229°24'45", jusqu'à l'angle sud-ouest de ladite surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 436 175,00 E. et 5 006 770,14 N.;

de là en direction nord, le long de la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimuth de 327°56'36", jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimuth de 229°24'45", jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 435 607,57 E. et 5 007 562,27 N.;

de là en direction nord, le long de la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un

allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa (see Sheets 30 and 16);

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 20, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 20 and 21, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 21, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 25, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 11);

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 26, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 6);

thence easterly along the northern boundary of Lot 27, in Concession 1 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front;

thence easterly along the production of the northern boundary of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the intersection with the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean, to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of  $298^{\circ}15'59''$  to the northwestern corner of the said take-off/approach surface, being the intersection of the said southern lateral limit of the said take-off/approach surface with the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec, situate within the Ottawa River (see Sheets 1, 33, 34 and 35);

thence northerly along the western limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 and along the boundary between the Province of Ontario and the Province of Quebec to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32 (see Sheet 36);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of  $135^{\circ}19'41''$ , to the intersection with the northern boundary of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plan 495961 (see Sheets 37 and 1);

thence easterly along the northern boundary of plans registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plans 495961 and 289002, to the northeastern corner of registered plan 289002 (see Sheet 2);

azimut de  $327^{\circ}56'36''$ , jusqu'à l'angle nord-ouest de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 433 060,91 E. et 5 011 628,82 N. (voir la feuille 31);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de  $66^{\circ}28'27''$ , jusqu'à l'intersection de la limite ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, constituant également un point de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre cette concession et la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir les feuilles 30 et 16);

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 11);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 6);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de cette emprise de voie publique;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de  $298^{\circ}15'59''$ , jusqu'à l'angle nord-ouest de cette surface de décollage/d'approche, constituant l'intersection de cette limite et de la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec, située dans la rivière des Outaouais (voir les feuilles 1, 33, 34 et 35);

de là en direction nord suivant la limite ouest (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32 et suivant la limite entre les provinces d'Ontario et de Québec, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de cette surface de décollage/d'approche (voir la feuille 36);

thence easterly along the production of the northern boundary of registered plan 289002 across the allowance for road between Concession A Rideau Front and Concession B Rideau Front, also known as Fisher Avenue, to a point in the western boundary of registered plan 455, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence northerly along the western boundary of registered plan 455, to the northwestern corner of registered plan 455, also being a point on the division line between Lots 33 and 34 in Concession B Rideau Front;

thence easterly along the northern boundary of registered plan 455, also being the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the northeastern corner of registered plan 455, also being a point in the western limit of King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive;

thence easterly in a straight line across King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive, to the northwestern corner of registered plan 435, also being on the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence easterly along the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the intersection with the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence in a southerly direction along the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the production westerly of the northern boundary of Lot A, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 2 Rideau Front, and its production westerly to the northeastern corner of Lot A, Concession 2 Rideau Front;

thence easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the northwestern corner of Lot A, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 3 Rideau Front, to the northwestern corner of registered plan M-24 (see Sheet 3);

thence southerly along the western limit of registered plan M-24 to the southwestern corner of registered plan M-24, also being the northwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly along the western limit of registered plan M-35 to the southwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly in a straight line to the most westerly corner of Lot 1 in registered plan 198;

thence easterly and northerly along the northern and western limit of Lot 1, registered plan 198, to the intersection with the southern boundary of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front, to the southeasterly corner of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, also being a point in the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front to the intersection with the production westerly of the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front;

thence easterly along the production across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 135°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite nord du plan enregistré sous le numéro 495961 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4) (voir les feuilles 37 et 1);

de là en direction est, le long de la limite nord des plans enregistrés sous les numéros 495961 et 289002 au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4), jusqu'à l'angle nord-est du plan n° 289002 (voir la feuille 2);

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du plan enregistré n° 289002, traversant l'emprise de voie publique entre la concession A donnant sur la Rideau et la concession B donnant sur la Rideau, aussi connue sous le nom d'avenue Fisher, jusqu'à un point de la limite ouest du plan enregistré n° 455, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du plan enregistré n° 455, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan, constituant également un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan enregistré n° 455, constituant aussi la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan, constituant aussi un point de la limite ouest de la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales;

de là en direction est, en ligne droite, traversant la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° 435, se trouvant également sur la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction est, le long de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction sud, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau et son prolongement ouest, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-24 (voir la feuille 3);

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-24, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan, constituant aussi l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-35;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan n° M-35, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan;

de là en direction sud, en ligne droite, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 1, figurant sur le plan enregistré n° 198;

Front and along the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front, to the north-eastern corner of Lot 6, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 4);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of  $49^{\circ}24'45''$ , to the northeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 461 160.41 E and 5 029 225.97 N (see Sheets 5, 38 and 39);

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of  $147^{\circ}56'36''$ , to the southeastern corner of take-off/approach surface 25R, having grid coordinates of 463 707.06 E and 5 025 159.41 N (see Sheet 40);

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of  $246^{\circ}28'27''$ , to the intersection with the eastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C;

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of  $147^{\circ}56'36''$ , to the southeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 464 133.71 E and 5 024 279.12 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25C end of the strip surface associated with runway 07C-25C, on an azimuth of  $246^{\circ}28'27''$ , to the intersection with the eastern limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L;

thence southerly along the eastern limit (outer edge) of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of  $147^{\circ}56'36''$ , to the southeastern corner of the said take-off/approach surface, having grid coordinates of 463 995.77 E and 5 023 793.96 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of  $246^{\circ}28'27''$ , to the intersection with the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 38 and 10);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the south-eastern corner of Lot 20 in Concession 4 Rideau Front (see Sheet 15);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 20 and Lot 21, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 21, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the south-eastern corner of Lot 25, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 20);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 25 and Lot 26, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 26, Concession 4 Rideau Front; and

de là en direction est et nord, le long de la limite nord et ouest du lot 1, selon le plan enregistré n<sup>o</sup> 198, jusqu'à l'intersection de la limite sud de ce lot, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession, constituant également un point de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre cette concession et la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long du prolongement, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, et le long de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimuth de  $49^{\circ}24'45''$ , jusqu'à l'angle nord-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 461 160,41 E. et 5 029 225,97 N. (voir les feuilles 5, 38 et 39);

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimuth de  $147^{\circ}56'36''$ , jusqu'à l'angle sud-est de la surface de décollage/d'approche 25R, dont les coordonnées du quadrillage sont 463 707,06 E. et 5 025 159,41 N. (voir la feuille 40);

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimuth de  $246^{\circ}28'27''$ , jusqu'à l'intersection de la limite est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C;

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimuth de  $147^{\circ}56'36''$ , jusqu'à l'angle sud-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 464 133,71 E. et 5 024 279,12 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25C de la surface de bande associée à la piste 07C-25C, selon un azimuth de  $246^{\circ}28'27''$ , jusqu'à l'intersection de la limite est de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L;

de là en direction sud, le long de la limite est (bord extérieur) de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimuth de  $147^{\circ}56'36''$ , jusqu'à l'angle sud-est de cette surface de décollage/d'approche, dont les coordonnées du quadrillage sont 463 995,77 E. et 5 023 793,96 N.;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the south-eastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the city of Ottawa, being the point of commencement.

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 246°28'27", jusqu'à l'intersection de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 38 et 10);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 20, dans la concession 4 donnant sur la Rideau (voir la feuille 15);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 25, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 20);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 26, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa, constituant le point de départ.

## PART 7

### DESCRIPTION OF THE BIRD HAZARD ZONE

The bird hazard zone, shown on Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Plan No. 06-006 94-128, sheets 1 to 26, 28 to 30, 33 and 36 to 38, dated February 20, 1996, comprises all lands, including public road allowances, adjacent to or in the vicinity of the airport, described as follows:

All those lands situate in the City of Ottawa, formerly in the Cities of Ottawa, Gloucester and Nepean, and formerly in the Towns of Osgoode and Goulbourne, described as follows:

commencing at the southeasterly corner of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, the Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa (see Sheet 20);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 4 Rideau Front, to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 118°15'59", to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point B as described in Part 1, having grid coordinates of 456 434.00 E and 5 013 426.09 N (see Sheets 25 and 26);

thence southerly along the said arc to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, having grid coordinates of 454 632.03 E and 5 011 197.47 N;

## PARTIE 7

### DESCRIPTION DE LA ZONE DE PÉRIL AVIAIRE

La zone de péril aviaire, figurant sur le plan de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa n° 06-006 94-128, feuilles 1 à 26, 28 à 30, 33 et 36 à 38, daté du 20 février 1996, est constituée de tous les biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport, lesquels sont décrits comme suit :

Tous les biens-fonds situés dans les anciennes villes d'Ottawa, de Gloucester et de Nepean et les anciennes collectivités d'Osgoode et de Goulbourne, maintenant dans la ville d'Ottawa, et décrits comme suit :

Commençant à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 20);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 118°15'59", jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence B de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 456 434,00 E. et 5 013 426,09 N. (voir les feuilles 25 et 26);



thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 32 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of 315°19'41", to the intersection with the southern boundary of Lot 27, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheets 25 and 24);

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, in Concession 3 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 3 Rideau Front;

thence southwesterly in a straight line across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and the Gore Concession, to the southeastern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Gore Concession, to the southwestern corner of Lot 27, Gore Concession;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 27, in Concession 2 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 27, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 23);

thence northerly along the western boundaries of Lots 27 and 26, Concession 2 Rideau Front, to the northwestern corner of Lot 26, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 26 and 25, Concession 2 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 25, Concession 2 Rideau Front;

thence northerly along the western boundaries of Lots 25, 24, 23 and 22, Concession 2 Rideau Front, to the intersection with the easterly production of the southern boundary of Lot 22, in Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the production of the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 1 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 22, Concession 1 Rideau Front;

thence westerly along the southern boundary of Lot 22, Concession 1 Rideau Front, to the intersection with the eastern limit of Regional Road Number 19, also known as River Road (see Sheet 22);

thence in a northerly direction along the eastern limit of Regional Road Number 19 to the intersection with the southerly lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L (see Sheet 17);

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07R end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of 229°24'45" to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point A as described in Part 1, having grid coordinates of 442 960.16 E and 5 012 129.77 N (see Sheets 21 and 22);

thence northerly along the said arc to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, having grid coordinates of 440 362.93 E and 5 014 807.74 N (see Sheet 30);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 07L end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of 66°28'27", to the intersection with the western boundary of Lot 20, Concession 1 Rideau Front, also being a point in the eastern limit of the original

de là en direction sud, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, dont les coordonnées du quadrillage sont 454 632,03 E. et 5 011 197,47 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 32 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 315°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir les feuilles 25 et 24);

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession Gore;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession Gore, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 27, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce lot, dans cette concession, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 23);

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 27 et 26, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 26 et 25, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 25, dans cette concession;

de là en direction nord, le long des limites ouest des lots 25, 24, 23 et 22, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement est de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long du prolongement de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 22, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de la route régionale n° 19, aussi connue sous le nom de chemin River (voir la feuille 22);

de là en direction nord, le long de la limite est de la route régionale n° 19, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L (voir la feuille 17);

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07R de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de 229°24'45", jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence A de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 442 960,16 E. et 5 012 129,77 N. (voir les feuilles 21 et 22);

de là en direction nord, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche

allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa (see Sheet 16);

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 20, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 20 and 21, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 21, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 25, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 11);

thence northerly in a straight line across the allowance for road between Lots 25 and 26, in Concession 1 Rideau Front, to the southwestern corner of Lot 26, Concession 1 Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the original allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession 2 Rideau Front to the northwestern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, Geographic Township of Nepean (see Sheet 6);

thence easterly along the northern boundary of Lot 27, in Concession 1 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 27, Concession 1 Rideau Front;

thence easterly along the production of the northern boundary of Lot 27, Concession 1 Rideau Front, across the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front to the intersection with the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front;

thence northerly along the eastern limit of the allowance for road between Concession 1 Rideau Front and Concession A Rideau Front, in the Geographic Township of Nepean, to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of  $298^{\circ}15'59''$ , to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point A as described in Part 1, having grid coordinates of 440 071.92 E and 5 022 420.41 N (see Sheets 1 and 33);

thence northerly along the said arc to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, having grid coordinates of 441 397.02 E and 5 024 338.54 N (see Sheets 1 and 37);

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 14 end of the strip surface associated with runway 14-32, on an azimuth of  $135^{\circ}19'41''$ , to the intersection with the northern boundary of a plan registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as registered plan 495961 (see Sheets 37 and 1);

thence easterly along the northern boundary of plans registered in the Land Registry Office for the Registry Division of Ottawa-Carleton (Number 4) as plans 495961 and 289002, to the northeastern corner of registered plan 289002 (see Sheet 2);

thence easterly along the production of the northern boundary of registered plan 289002, across the allowance for road between Concession A Rideau Front and Concession B Rideau Front, also

attenant à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, dont les coordonnées du quadrillage sont 440 362,93 E. et 5 014 807,74 N. (voir la feuille 30);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 07L de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de  $66^{\circ}28'27''$ , jusqu'à l'intersection de la limite ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, constituant aussi un point de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa (voir la feuille 16);

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 20, dans la concession 1 donnant sur la Rideau;

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 21, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 25, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 11);

de là en direction nord, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-ouest du lot 26, dans cette concession;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession 2 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean (voir la feuille 6);

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du lot 27, dans la concession 1 donnant sur la Rideau, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite est de cette emprise de voie publique;

de là en direction nord, le long de la limite est de l'emprise de voie publique entre la concession 1 donnant sur la Rideau et la concession A donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de  $298^{\circ}15'59''$ , jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence « A » de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 440 071,92 E. et 5 022 420,41 N. (voir les feuilles 1 et 33);

de là en direction nord, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la surface de bande associée à la piste 14-32, dont les coordonnées du quadrillage sont 441 397,02 E. et 5 024 338,54 N. (voir les feuilles 1 et 37);

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 14 de la

known as Fisher Avenue, to a point in the western boundary of registered plan 455, in the Geographic Township of Nepean, now in the City of Ottawa;

thence northerly along the western boundary of registered plan 455, to the northwestern corner of registered plan 455, also being a point on the division line between Lots 33 and 34, in Concession B Rideau Front;

thence easterly along the northern boundary of registered plan 455, also being the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the northeasterly corner of registered plan 455, also being a point in the western limit of King's Highway Number 16 also known as Prince of Wales Drive;

thence easterly in a straight line across King's Highway Number 16, also known as Prince of Wales Drive, to the northwestern corner of registered plan 435, also being a point on the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, Geographic Township of Nepean;

thence easterly along the division line between Lots 33 and 34, Concession B Rideau Front, to the intersection with the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal;

thence in a southerly direction along the high water mark of the west bank of the Rideau River and Rideau Canal to the intersection with the production westerly of the northern boundary of Lot A, Concession 2 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the City of Ottawa;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 2 Rideau Front, and its production westerly to the northeastern corner of Lot A, Concession 2 Rideau Front;

thence easterly in a straight line across the allowance for road between Concession 2 Rideau Front and Concession 3 Rideau Front to the northwestern corner of Lot A, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the northern boundary of Lot A, in Concession 3 Rideau Front, to the northwestern corner of registered plan M-24 (see Sheet 3);

thence southerly along the western limit of registered plan M-24 to the southwestern corner of registered plan M-24, also being the northwesterly corner of registered plan M-35;

thence southerly along the western limit of registered plan M-35 to the southwestern corner of registered plan M-35;

thence southerly in a straight line to the most westerly corner of Lot 1 in registered plan 198;

thence easterly and northerly along the northern and western limit of Lot 1, registered plan 198 to the intersection with the southern boundary of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester;

thence easterly along the southern boundary of Lot 1, in Concession 3 Rideau Front, to the southeastern corner of Lot 1, Concession 3 Rideau Front, also being a point in the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front to the intersection with the production westerly of the southern boundary of the allowance for road between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front;

thence easterly along the production across the allowance for road between Concession 3 Rideau Front and Concession 4 Rideau Front and along the southern boundary of the allowance for road

surface de bande associée à la piste 14-32, selon un azimut de 135°19'41", jusqu'à l'intersection de la limite nord du plan enregistré sous le numéro 495961, au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4) (voir les feuilles 37 et 1);

de là en direction est, le long de la limite nord des plans enregistrés nos 495961 et 289002, déposés au Bureau d'enregistrement immobilier de la Division d'enregistrement des droits immobiliers d'Ottawa-Carleton (n° 4), jusqu'à l'angle nord-est du plan n° 289002 (voir la feuille 2);

de là en direction est, le long du prolongement de la limite nord du plan enregistré n° 289002, traversant l'emprise de voie publique entre la concession A donnant sur la Rideau et la concession B donnant sur la Rideau, aussi connue sous le nom d'avenue Fisher, jusqu'à un point de la limite ouest du plan n° 455, dans le canton géographique de Nepean, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du plan enregistré n° 455, jusqu'à l'angle nord-ouest de ce plan, constituant aussi la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long de la limite nord du plan enregistré n° 455, constituant aussi un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est de ce plan, constituant également un point de la limite ouest de la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales;

de là en direction est, en ligne droite, traversant la route principale n° 16, aussi connue sous le nom de promenade Prince of Wales, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° 435, constituant également un point de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Nepean;

de là en direction est, le long de la ligne de division entre les lots 33 et 34, dans la concession B donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau;

de là en direction sud, le long de la laisse des hautes eaux de la rive ouest de la rivière Rideau et du canal Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 2 donnant sur la Rideau et son prolongement ouest, jusqu'à l'angle nord-est de ce lot, dans cette concession;

de là en direction est, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 2 donnant sur la Rideau et la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot A, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-24 (voir la feuille 3);

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-24, jusqu'à l'angle sud-ouest dudit plan, constituant aussi l'angle nord-ouest du plan enregistré n° M-35;

de là en direction sud, le long de la limite ouest du plan enregistré n° M-35, jusqu'à l'angle sud-ouest de ce plan;

de là en direction sud, en ligne droite, jusqu'à l'angle le plus à l'ouest du lot 1, figurant sur le plan enregistré n° 198;

between Lots 5 and 6, in Concession 4 Rideau Front, to the north-eastern corner of Lot 6, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 4);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the intersection with the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R;

thence easterly along the northern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25R end of the strip surface associated with runway 07L-25R, on an azimuth of  $49^{\circ}24'45''$ , to the intersection with an arc having a radius of 8 000.000 m and centred on airport reference point B as described in Part I, having the grid coordinates of 454 446.64 E and 5 023 474.13 N (see Sheets 5 and 38);

thence southerly along the said arc to the intersection with the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, having grid coordinates of 456 676.92 E and 5 020 607.70 N;

thence westerly along the southern lateral limit of the take-off/approach surface abutting the 25L end of the strip surface associated with runway 07R-25L, on an azimuth of  $246^{\circ}28'27''$ , to the intersection with the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 10);

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front, to the south-eastern corner of Lot 20, Concession 4 Rideau Front (see Sheet 15);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 20 and Lot 21, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 21, Concession 4 Rideau Front;

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the south-eastern corner of Lot 25, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester (see Sheet 20);

thence southerly in a straight line across the allowance for road between Lot 25 and Lot 26, in Concession 4 Rideau Front, to the northeastern corner of Lot 26, Concession 4 Rideau Front; and

thence southerly along the western limit of the original allowance for road between Concessions 4 and 5 Rideau Front to the south-eastern corner of Lot 27, Concession 4 Rideau Front, Geographic Township of Gloucester, now in the city of Ottawa, being the point of commencement.

de là en direction est et nord, le long de la limite nord et ouest du lot 1, figurant sur le plan n<sup>o</sup> 198, jusqu'à l'intersection de la limite sud de ce lot, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester;

de là en direction est, le long de la limite sud du lot 1, dans la concession 3 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est de ce lot, dans cette concession, constituant également un point de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection du prolongement ouest de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau;

de là en direction est, le long du prolongement, traversant l'emprise de voie publique entre la concession 3 donnant sur la Rideau et la concession 4 donnant sur la Rideau, et le long de la limite sud de l'emprise de voie publique entre les lots 5 et 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 6, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 4);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'intersection de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R;

de là en direction est, le long de la limite latérale nord de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25R de la surface de bande associée à la piste 07L-25R, selon un azimut de  $49^{\circ}24'45''$ , jusqu'à l'intersection d'un arc dont le rayon mesure 8 000,000 m à partir du point de référence B de l'aéroport décrit à la partie 1, dont les coordonnées du quadrillage sont 454 446,64 E. et 5 023 474,13 N. (voir les feuilles 5 et 38);

de là en direction sud, le long de cet arc, jusqu'à l'intersection de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, dont les coordonnées du quadrillage sont 456 676,92 E. et 5 020 607,70 N.;

de là en direction ouest, le long de la limite latérale sud de la surface de décollage/d'approche attenante à l'extrémité 25L de la surface de bande associée à la piste 07R-25L, selon un azimut de  $246^{\circ}28'27''$ , jusqu'à l'intersection de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 10);

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 20, dans la concession 4 donnant sur la Rideau (voir la feuille 15);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 20 et 21, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 21, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 25, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester (voir la feuille 20);

de là en direction sud, en ligne droite, traversant l'emprise de voie publique entre les lots 25 et 26, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle nord-est du lot 26, dans cette concession;

de là en direction sud, le long de la limite ouest de l'emprise de voie publique initiale entre la concession 4 donnant sur la Rideau et la concession 5 donnant sur la Rideau, jusqu'à l'angle sud-est du lot 27, dans la concession 4 donnant sur la Rideau, dans le canton géographique de Gloucester, maintenant dans la ville d'Ottawa, constituant le point de départ.

[11-2-o]

[11-2-o]

## Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Bumpers)

*Statutory authority*

*Motor Vehicle Safety Act*

*Sponsoring department*

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### *Issue and objectives*

The proposed amendment to section 215 of Schedule IV of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> would modify the Canadian safety standard for bumpers via incorporation by reference of similar safety standards from the United States and Europe. This would have the effect of aligning the testing speeds with those of Europe and the United States and provide manufacturers the option of meeting the European safety requirements or the safety and no damage provisions of the United States. This proposed amendment would result in one consistent set of globally regulated test speed requirements for the design of bumpers, which would simplify the task of designing bumpers for vehicles destined for North American and European markets. This proposal would also facilitate the introduction in Canada of the impending Global Technical Regulation for pedestrian safety, being developed under the auspices of the United Nations Economic Commission of Europe (UN/ECE).

#### *Description and rationale*

Canada and the United States introduced safety standards for bumpers in the early 1970s. When the Canadian and the U.S. regulations were originally introduced, they were harmonized with a test speed of 5 mph (8 km/h) for front and rear impacts and 3 mph (4.8 km/h) for corner impact tests. However, in 1979, the United States added more stringent requirements that included cosmetic damage criteria, while maintaining the (harmonized) test speed and the original safety components damage protection requirements. In 1982, the United States reduced the speed requirements to 2.5 mph (4 km/h) for front and rear impacts and 1.5 mph (2.4 km/h) for corner impacts, and maintained their cosmetic and safety damage requirements.

In 1983, when the Canadian government proposed an amendment to harmonize the test speeds with those of the U.S. requirements (i.e. 4 and 2.4 km/h), many Canadian stakeholders, such as the public, provincial and territorial governments, media and the insurance industry, were against the proposed test speed reduction. As a result, the harmonization of test speed requirements was not pursued; thus for the past 26 years Canada has had a unique higher speed bumper test requirement for passenger cars.

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

## Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (pare-chocs)

*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.)*

#### *Question et objectifs*

Le projet de modification à l'article 215 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> modifierait la Norme de sécurité canadienne pour les pare-chocs en incorporant par renvoi des normes de sécurité similaires des États-Unis et de l'Europe afin d'harmoniser les vitesses d'essai avec celles des États-Unis et de l'Europe et d'offrir l'option aux constructeurs de se conformer aux exigences de sécurité de l'Europe ou aux exigences des États-Unis en ce qui a trait à la sécurité et aux critères relatifs à l'endommagement des véhicules. Le projet de modification aurait pour résultat d'établir des exigences uniformisées à l'échelle mondiale pour ce qui est des vitesses d'essai pour les pare-chocs, ce qui simplifierait la conception des pare-chocs pour les véhicules destinés aux marchés nord-américains et européens. Le projet faciliterait aussi l'introduction, au Canada, du Règlement technique mondial sur la sécurité des piétons qui est en cours d'élaboration sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

#### *Description et justification*

Le Canada et les États-Unis ont introduit des normes de sécurité pour les pare-chocs au début des années 1970. À l'origine, lorsque les dispositions réglementaires du Canada et des États-Unis ont été adoptées, ces dispositions étaient harmonisées en spécifiant une vitesse d'essai de 5 mi/h (8 km/h) pour les impacts arrière et avant et de 3 mi/h (4,8 km/h) pour les impacts sur les coins. Cependant, en 1979, les États-Unis ont ajouté des exigences plus rigoureuses qui comprenaient des critères relatifs à l'endommagement esthétique tout en maintenant les vitesses d'essai harmonisées et les critères de sécurité initiaux en matière de protection à l'endommagement des composantes. En 1982, les États-Unis ont réduit les vitesses d'essai réglementaire à 2,5 mi/h (4 km/h) pour les impacts avant et arrière et à 1,5 mi/h (2,4 km/h) pour les impacts sur les coins, et ont maintenu les exigences liées à l'endommagement esthétique et à la sécurité.

En 1983, lorsque le gouvernement canadien a proposé une modification pour harmoniser ses vitesses d'essai avec celles des États-Unis (c'est-à-dire 4 km/h et 2,4 km/h), de nombreux intervenants canadiens, comme le public, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les médias et l'industrie de l'assurance se sont opposés à cette réduction de vitesse. De ce fait, l'harmonisation des exigences liées aux vitesses d'essai réglementaire ne s'est pas produite; par conséquent, depuis 26 ans, le Canada

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

This higher speed has resulted in some vehicle models not being available to Canadian consumers. In addition, in this period there have been some vehicles sold at the retail level in the United States that have been inadmissible for importation into Canada as they have not met the Canadian bumper requirements.

Manufacturers are presently more concerned with the ability to design vehicles capable of concomitantly meeting the unique higher Canadian test speeds and future pedestrian safety requirements that are being developed internationally, rather than the limitation of vehicle models available on the Canadian market. The Global Technical Regulation is aimed at reducing pedestrian fatalities by requiring that the front upper portion of vehicles be designed to reduce head contact forces when a pedestrian strikes the vehicle. This is accomplished by providing space between the vehicle exterior parts, such as the hood and upper fenders, and the solid structure of the vehicle, such as the motor or frame. In addition to reducing head injuries, the Global Technical Regulation on pedestrian safety will require that the bumpers of vehicles be designed to reduce lower leg injuries.

Manufacturers have strongly noted that a conflict exists in meeting the requirements of the three existing world regulations, ECE regulation number 42, Canada Motor Vehicle Safety Standard 215, and Part 581, Title 49 of the United States *Code of Federal Regulations*. As the European and Canadian requirements are aimed at improving safety, the intention at the time of introduction of the requirements was to protect the safety equipment of the vehicle, such as the lights, from damage in a low speed collision. The intention of the current U.S. bumper standard is to reduce damage to the bumper system and thus provide American consumers with a lower bumper damage replacement and repair cost, while also maintaining the integrity of the safety systems. Manufacturers have noted that from a design standpoint, there is a conflict between meeting the no damage requirement of the United States, the higher test speed in Canada with no damage to the safety systems and the need for bumpers to be designed to meet impending pedestrian safety requirements. Manufacturers have indicated that it will not be possible to meet all three requirements at once. Further, they have suggested that they would be able to meet the U.S. lower speed and no damage requirements and the pedestrian safety requirements with one design.

This proposal would have a positive impact on international trade as the Canadian requirement for bumper testing would be amended to be the same as the requirements in Europe and in the United States. This amendment would assist Canada with its obligation under the Global Agreement made under the auspices of the UN/ECE. Canada's commitment to review the Canadian bumper test speed requirements was noted in the summary document of the Global Technical Regulation working group on pedestrian safety that is available at the following site: [www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186e.doc](http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186e.doc).

It is important to note that the design of the bumper systems and the percentage of passenger cars sold in Canada have changed significantly since the introduction of the bumper requirement in the early 1970s. In 1970, almost 83% of the vehicles

maintient des vitesses d'essai supérieures uniques pour les pare-chocs des voitures de tourisme.

Ces vitesses supérieures ont eu pour effet que certains modèles de véhicules n'étaient pas offerts aux consommateurs canadiens. De plus, durant cette période, certains véhicules vendus au détail aux États-Unis étaient inadmissibles au Canada puisqu'ils ne satisfaisaient pas aux exigences canadiennes relatives aux pare-chocs.

À l'heure actuelle, ce qui préoccupe encore plus les constructeurs que la restriction des modèles de véhicules qui peuvent être importés et offerts sur le marché canadien, c'est la capacité de concevoir en même temps des véhicules qui satisfont aux vitesses d'essai supérieures du Canada et aux critères futurs relatifs à la sécurité des piétons qui se développent au niveau international. Le Règlement technique mondial vise à réduire le nombre de décès de piétons en exigeant que la partie supérieure avant des véhicules soit conçue pour réduire la force d'impact au niveau de la tête lorsqu'un piéton est heurté par un véhicule. On y parvient en prévoyant un espace entre les pièces extérieures du véhicule, comme le capot et la partie supérieure des ailes, et la structure solide du véhicule, comme le moteur ou le châssis. Le Règlement technique mondial sur la sécurité des piétons contribuera non seulement à réduire les blessures à la tête, mais exigera aussi que les pare-chocs des véhicules soient conçus de manière à réduire le nombre de blessures à la partie inférieure de la jambe.

Les constructeurs ont fortement insisté sur le fait qu'il existe un conflit en ce qui a trait au respect des exigences des trois règlements mondiaux existants, le règlement 42 de la CEE, la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada n° 215 et la partie 581 du titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. Comme les exigences européennes et canadiennes visent à améliorer la sécurité, l'objet de leur introduction était de protéger l'équipement de sécurité des véhicules, comme les feux, contre les dommages en cas de collision à faible vitesse. L'objet de la norme actuelle des États-Unis sur les pare-chocs est de réduire les dommages causés au système de pare-chocs et, par conséquent, les frais de remplacement ou de réparation des pare-chocs pour les consommateurs américains, tout en maintenant l'intégrité des systèmes de sécurité. Les constructeurs ont souligné que du point de vue de la conception, il existe un conflit entre l'atteinte de l'exigence de l'absence de dommages des États-Unis, le respect des vitesses d'essai supérieures du Canada sans dommages aux systèmes de sécurité et le besoin de concevoir les pare-chocs de manière à satisfaire aux futures exigences relatives à la sécurité des piétons. Les constructeurs ont indiqué qu'il ne sera pas possible de satisfaire aux trois ensembles d'exigences à la fois. De plus, ils ont suggéré qu'ils seraient en mesure de satisfaire aux exigences des États-Unis concernant l'absence de dommages à faible vitesse et la sécurité des piétons avec une seule conception de modèle.

Ce projet de modification aurait un impact positif sur le commerce international étant donné que les exigences du Canada relatives à la mise à l'essai des pare-chocs seront modifiées aux fins d'harmonisation avec celles de l'Europe et des États-Unis. Ce projet de modification aiderait le Canada à respecter son engagement dans le cadre de l'accord mondial, conclu sous les auspices de la CEE-ONU. L'engagement que le Canada a pris d'examiner les exigences canadiennes a été souligné dans le résumé du groupe de travail sur le Règlement technique mondial sur la sécurité des piétons, qui est disponible sur le site suivant : [www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186e.doc](http://www.unece.org/trans/doc/2006/wp29grsp/ps-186e.doc).

Il est important de souligner que la conception des systèmes de pare-chocs et le pourcentage des voitures de tourisme vendues au Canada ont considérablement changé depuis l'introduction des exigences relatives aux pare-chocs au début des années 1970. En



sold were classified as passenger cars. Today, that percentage has dropped to less than 52% because of the consumer demand for trucks and multi-purpose passenger vehicles, which are not subject to the bumper requirements. In the intervening years, vehicle designs have also significantly changed. Vehicle designs in the 1970s frequently included metal bumpers with simple replacement of sealed beam headlamps. In comparison current designs usually include hidden bumper protection systems with moulded plastic covers and integral unique headlamps designs.

In the 1970s, the Government estimated that there would be a very small reduction in fatalities and injuries as a result of the benefit that people would no longer continue to drive a vehicle with damaged non-functioning lights following a small collision. The intention was for this requirement to result in vehicle designs where lighting and similar safety systems would be protected in a low-speed collision so that they would remain functional should the vehicle owner continue to drive a damaged vehicle. Today, several factors may alter this conclusion, such as the significant increase in sales of trucks and multi-purpose passenger vehicles (almost 500% increase), the significant design changes in bumpers and lighting systems in the past 35 years and the requirement of most police forces to have vehicles towed away from even minor collisions. It is now impossible to determine if the unique Canadian test speed requirement of 8 km/h provides any safety benefit. As there are over 370 pedestrian fatalities per year (a significant portion of the 2 900 fatalities per year on Canadian roads), it is proposed that it is time to refocus road safety efforts away from a higher speed test requirement that protects the vehicle safety systems, to facilitating future pedestrian safety designs. Pedestrian fatalities have remained stagnant since 2001, despite Canada's national *Road Safety Vision 2010* target of a 30% reduction for vulnerable road users. Further information is available in the *Road Safety Vision 2010 Mid-Term Review* report, viewable at the Canadian Council of Motor Transport Administrators Web site [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) and in the Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics, viewable at [www.tc.gc.ca/roadsafety](http://www.tc.gc.ca/roadsafety).

It is understood that making the front of a vehicle softer to protect pedestrians could result in some additional repair costs, especially considering that most low-speed collisions involve rear-ending other vehicles, such as in bumper-to-bumper traffic. This would have an impact on the insurance industry and, in turn, the consumer. In 2007, the U.S.-based Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) released a new (non-regulatory) bumper test protocol to better mimic the performance of a car bumper and to assess under- and override during vehicle-to-vehicle low-speed crashes for all classes of light duty vehicles, with the focus being on damageability and cost of repairs. The impact speed for front and rear full-width impacts is 9.6 km/h and the corner impacts are tested at 4.8 km/h.

This proposed amendment would better serve a greater proportion of the public, as it would facilitate the enhancement in safety for pedestrians without reducing the safety of passenger cars. As the IIHS widely publicizes the results of their test program,

1970, près de 83 % des véhicules vendus faisaient partie de la catégorie des voitures de tourisme. De nos jours, ce pourcentage est passé à moins de 52 % en raison de la demande du consommateur pour des véhicules de tourisme à usages multiples et des camions qui ne sont pas assujettis aux exigences relatives aux pare-chocs. Au cours de la même période, les modèles de véhicules ont également beaucoup changé. Les véhicules conçus dans les années 1970 comprenaient fréquemment des pare-chocs en métal avec des phares scellés de remplacement simple. En comparaison, les modèles actuels comprennent des pare-chocs dissimulés sous des couvre- pare-chocs en plastique moulé et des phares intégraux de conception unique.

Dans les années 1970, le gouvernement a estimé que si les gens ne conduisaient plus les véhicules endommagés dont les phares ne fonctionnaient plus après une collision mineure, cela entraînerait une infime réduction du nombre de décès et de blessures. Cette exigence visait à améliorer la conception des véhicules de manière à protéger les systèmes d'éclairage et de sécurité lors d'une collision à faible vitesse afin qu'ils demeurent fonctionnels si le propriétaire décidait de conduire le véhicule endommagé. De nos jours, plusieurs facteurs peuvent infirmer cette conclusion, comme la croissance importante des ventes de véhicules de tourisme à usages multiples et de camions (une augmentation de près de 500 %), l'évolution importante de la conception des pare-chocs et des systèmes d'éclairage au cours des 35 dernières années et l'exigence des corps de police voulant que les véhicules soient remorqués même lors de collisions mineures. Il est maintenant impossible de déterminer si l'exigence actuelle canadienne unique d'une vitesse d'essai de 8 km/h procure un avantage en matière de sécurité. Comme plus de 370 piétons perdent la vie chaque année et représentent une part importante des 2 900 décès qui surviennent chaque année sur les routes canadiennes, on propose à l'heure actuelle de réorienter les mesures de sécurité routière en délaissant les exigences liées aux vitesses d'essai supérieures qui protègent les systèmes de sécurité des véhicules afin de faciliter les conceptions visant la sécurité des piétons. Selon les observations, le nombre de piétons décédés depuis 2001 est demeuré stable en dépit de l'objectif national de *Vision de la sécurité routière 2010* de diminuer de 30 % le nombre de victimes chez les usagers de la route vulnérables. Pour de plus amples informations, consultez le rapport sur l'*Examen mi-mandat de la Vision de sécurité routière 2010* disponible sur le site Web du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé au [www.ccmta.ca](http://www.ccmta.ca) et sur le site de Statistiques sur les collisions de la route au Canada au [www.tc.gc.ca/securiteroutiere](http://www.tc.gc.ca/securiteroutiere).

Il est entendu que le fait de rendre l'avant d'un véhicule plus souple pour protéger les piétons pourrait entraîner des frais de réparation supplémentaires étant donné que la majorité des collisions à faible vitesse comprend les collisions avec l'arrière d'un autre véhicule lorsque la circulation se fait pare-chocs à pare-chocs. Cela pourrait avoir un impact sur l'industrie des assurances et, en retour, sur les consommateurs. En 2007, l'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), établie aux États-Unis, a publié un nouveau protocole d'essai (non réglementaire) pour les pare-chocs pour mieux schématiser la performance d'un pare-chocs de voiture et évaluer l'encastrement et le tamponnement au-dessus du pare-chocs lors de collisions à faible vitesse pour les catégories de véhicules légers avec une attention particulière portée sur l'endommagement et les coûts de réparations. La vitesse d'impact est de 9,6 km/h pour les impacts avant et arrière sur toute la largeur et de 4,8 km/h pour les impacts sur les coins.

Ce projet de modification serait satisfaisant pour une grande partie du public, puisqu'il favoriserait la sécurité des piétons sans réduire celle des voitures de tourisme. Comme l'IIHS a publié à grande échelle les résultats de son programme d'essai, les



Canadian consumers will be able to take advantage of this consumer information as part of their decision-making when purchasing a new vehicle.

### *Strategic environmental assessment*

Under the Government's Strategic Environmental Assessment policy, a preliminary evaluation of the possible effects of the proposed regulation was carried out. It was determined that the proposed regulation would have no impact on the environment.

### *Consultation*

The intention to review the bumper requirements was announced in the Department of Transport's Regulatory Plan, which is widely distributed to interested stakeholders, either directly or through various associations on a quarterly basis. A notice of intent was also published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 13, 2007, requesting input regarding various options to amend the Canadian bumper requirements. This notice provided until December 31, 2007, for stakeholders to comment on potential solutions to resolve the issue of the unique Canadian bumper test requirement. Six different options were identified in the notice. Comments were received from three different stakeholder groups, namely Canadian consumers, vehicle manufacturers and their associations, and vehicle insurance organizations.

Many Canadian consumers wrote expressing their desire for the Canadian government to harmonize the test speed requirements with those of the United States, indicating that they did not see any safety benefit to the higher Canadian test speed requirement. The current unique Canadian requirements have resulted in some vehicle models from the United States being inadmissible for importation into Canada. Many Canadian consumers noted that this restriction not only limits their choice but also increases the Canadian price of some specialized vehicle models that are sold in limited numbers in Canada. In other instances, consumers noted a concern with what they perceive to be an excessive cost to modify conditionally admissible vehicles to satisfy the Canadian requirements. This occurs in situations where manufacturers allow for the U.S. bumper systems to be modified to meet the Canadian bumper requirements for the purpose of importation. This modification can often cost several thousands of dollars. One consumer group included a petition requesting the harmonization of test speed requirements, which was supported by about 1 400 Canadians.

Given the strength of the Canadian dollar in late 2007, the importation of vehicles from the United States was at an all-time high and the non-harmonization of bumper test speed requirements resulted in additional concerns with vehicles being blocked from importation. The press and many Canadian consumers indicated their expectation to be able to purchase the same vehicle in the United States as they can in Canada at a similar price. Almost 190 000 vehicles of all classes, less than 15 years old, were imported from the United States in 2007.

Manufacturers indicated that harmonizing the test speed will reduce the design, testing, certification and manufacturing costs, reduce vehicle mass, improve fuel economy as a result of the reduction in mass and improvement in aerodynamics, and will increase vehicle model availability in Canada.

Two negative representations were received following the publication of the notice, from the Insurance Corporation of British

consummateurs canadiens seront en mesure de tirer profit de cette information lorsqu'ils décideront d'acheter un nouveau véhicule.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Dans le cadre de la politique du gouvernement sur l'évaluation environnementale stratégique, on a procédé à l'évaluation préliminaire des effets possibles des dispositions réglementaires proposées. Il a été déterminé qu'elles ne devraient avoir aucune incidence sur l'environnement.

### *Consultations*

Le ministère des Transports a annoncé son intention d'examiner les exigences relatives aux pare-chocs dans son plan de réglementation qui est distribué trimestriellement directement aux intervenants intéressés ou par l'entremise de diverses associations. Le 13 octobre 2007, un avis d'intention a également été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, pour solliciter des commentaires sur les diverses options de modifications aux exigences canadiennes actuelles relatives aux pare-chocs. Aux termes de cet avis, les intervenants pouvaient, jusqu'au 31 décembre 2007, commenter diverses solutions pour résoudre la question des exigences particulières du Canada concernant la vitesse d'essai des pare-chocs. Six options différentes étaient définies dans l'avis. Des commentaires ont été présentés par trois groupes d'intervenants différents, soit les consommateurs canadiens, les constructeurs de véhicules et leurs associations, de même que les organisations du secteur de l'assurance automobile.

De nombreux consommateurs canadiens ont écrit pour dire qu'ils aimeraient que le gouvernement du Canada harmonise les exigences liées à la vitesse d'essai avec celles des États-Unis parce qu'ils ne voient aucun avantage aux vitesses d'essai supérieures prescrites en matière de sécurité. En raison des exigences uniques du Canada, certains modèles de véhicules en provenance des États-Unis ne sont pas importables au Canada. De nombreux consommateurs canadiens ont souligné que cette restriction limite non seulement leurs choix, mais qu'elle entraîne également une hausse du prix canadien de certains modèles de véhicules spéciaux vendus en nombre limité au Canada. Dans d'autres cas, les consommateurs sont préoccupés par ce qu'ils perçoivent comme un coût excessif pour adapter des véhicules admissibles sujets aux exigences canadiennes. Cela se produit lorsque les constructeurs acceptent de modifier les systèmes de pare-chocs américains pour satisfaire aux exigences canadiennes connexes dans le but d'une importation. Cette modification peut souvent coûter des milliers de dollars. Un groupe de consommateurs a inclus une pétition, signée par 1 400 Canadiens, demandant l'harmonisation des vitesses d'essai.

En raison de la force du dollar canadien à la fin de 2007, l'importation de véhicules en provenance des États-Unis n'a jamais été aussi importante et le fait que les vitesses d'essai n'étaient pas harmonisées, cela a entraîné des préoccupations supplémentaires en raison de la rétention des véhicules et de l'incapacité de les importer. La presse et de nombreux consommateurs ont indiqué qu'ils s'attendaient à être en mesure d'acheter le même véhicule aux États-Unis ou au Canada à un prix semblable. Environ 190 000 véhicules âgés de moins de 15 ans ont été importés des États-Unis en 2007, toutes catégories confondues.

Les constructeurs quant à eux ont indiqué que l'harmonisation des vitesses d'essai permettra de réduire les coûts de conception, d'essai, de certification et de fabrication, de même que la masse des véhicules, d'améliorer le rendement énergétique grâce à la réduction de la masse et à l'amélioration de l'aérodynamisme, et d'accroître l'offre des modèles de véhicules au Canada.

Deux observations négatives ont été reçues de l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) et de l'IIHS, à la suite de la

Columbia (ICBC) and from the IIHS. Both of these submissions included the request for the Canadian government to maintain the higher test speed. They also noted in qualitative terms that insurance costs would increase if the Canadian requirements were aligned with the U.S. and European test speeds. The IIHS also noted that the bumper designs of many vehicles manufactured for the United States are significantly influenced by the current Canadian requirements. That is, for models that are currently sold in both countries, U.S. customers often automatically benefit from the Canadian standard's higher level of protection, since manufacturers tend to build to one design, which encompasses both national requirements.

Both representations noted the existence of a voluntary bumper test program developed by the Research Council for Automotive Repairs (RCAR) and that many current model vehicles do not perform well in this test protocol (i.e. requiring the bumper system to be tested at 9.5 to 10.5 km/h). Both the ICBC and IIHS noted concern that the design of bumpers may degrade and vehicles may perform worse in the RCAR tests if the higher Canadian test speed were dropped. They suggested that the Canadian bumper regulation should be expanded to include requirements for trucks and multi-purpose passenger vehicles instead of reducing the test speed for passenger cars.

While these comments suggested that the current regulation provides repair cost reduction and safety benefits and that Canada should wait until further scientific evidence is available before making a decision, they did not provide detailed, quantifiable evidence that safety would be compromised if the test speed requirements were harmonized with the United States and Europe.

### **Compliance and enforcement**

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. In addition, when a defect in a vehicle or equipment is identified, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to the owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a Canadian safety standard, the manufacturer or importer is liable to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

### **Contact**

For further information, please contact

Matthew Coons, P.Eng.  
Senior Regulatory Development Officer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
330 Sparks Street  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-1961  
Fax: 613-990-2913  
Email: coonsm@tc.gc.ca

publication de l'avis. Ces deux organisations demandaient au gouvernement du Canada de maintenir les vitesses d'essai supérieures. Ils ont aussi indiqué en termes qualitatifs que les frais d'assurance augmenteraient si les exigences canadiennes étaient harmonisées avec celles des États-Unis et de l'Europe. L'IIHS a également souligné que la conception des pare-chocs de plusieurs véhicules fabriqués pour les États-Unis est grandement influencée par les exigences canadiennes actuelles. Autrement dit, pour les véhicules qui sont présentement vendus dans les deux pays, les consommateurs américains bénéficient presque automatiquement des exigences canadiennes qui sont plus exigeantes puisque les constructeurs ont tendance à construire selon une seule conception qui respecte les deux réglementations.

Ces deux observations ont souligné qu'un programme d'essai volontaire a été élaboré par le Research Council for Automotive Repairs (RCAR) et que de nombreux modèles de véhicules actuels n'obtiennent pas de bons résultats dans le cadre de ce protocole d'essai (où le système de pare-chocs doit être mis à l'essai à une vitesse allant de 9,5 à 10,5 km/h). L'ICBC et l'IIHS sont préoccupées par le fait que la conception des pare-chocs pourrait se dégrader et les résultats des véhicules pourraient empirer dans les essais du RCAR si les vitesses d'essai canadiennes étaient réduites. Ces organisations suggèrent d'étendre la portée des dispositions réglementaires canadiennes sur les pare-chocs afin d'y inclure des exigences pour les véhicules de tourisme à usages multiples et les camions plutôt que la réduction des vitesses d'essai pour les voitures de tourisme.

Bien qu'elles laissent entendre que la réglementation actuelle offre une réduction des coûts de réparation et des avantages pour la sécurité et que le Canada devrait attendre que d'autres preuves scientifiques soient disponibles avant de prendre une décision, ces organisations n'ont toutefois pas fourni de preuve détaillée et quantifiable que la sécurité serait compromise si les exigences relatives aux vitesses d'essai étaient harmonisées avec celles des États-Unis et de l'Europe.

### **Respect et exécution**

Les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles sont chargés d'assurer la conformité de leurs produits 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 d'essai, en inspectant les véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. De plus, lorsqu'un défaut est décelé sur un véhicule ou du matériel, le constructeur ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule n'est pas conforme à une norme de sécurité canadienne, le constructeur ou l'importateur pourrait être passible de poursuites et, s'il est jugé coupable, payer une amende en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité automobile*.

### **Personne-ressource**

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec la personne suivante :

Matthew Coons, ing.  
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
330, rue Sparks  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-1961  
Télécopieur : 613-990-2913  
Courriel : coonsm@tc.gc.ca

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Bumpers)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Matthew Coons, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-1961; fax: 613-990-2913; e-mail: coonsm@tc.gc.ca).

Ottawa, March 11, 2008

MARY PICHETTE  
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (BUMPERS)****AMENDMENT**

**1. Section 215 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

**215.** A passenger car shall be equipped with bumpers that conform to either

(a) the requirements set out in paragraph 6, and the low-speed-impact test procedure set out in Annex 3, except for paragraph 4 of that Annex, of ECE Regulation No. 42, *Uniform Provisions Concerning the Approval of Vehicles with regard to Their Front and Rear Protective Devices (Bumpers, etc.)*, in the version dated June 12, 2007, as amended after that date by any amendment in the 00 series of amendments; or

(b) the requirements, conditions and test procedures that are set out in title 49, part 581 of the *Code of Federal Regulations* of the United States (revised as of October 1, 2006).

**COMING INTO FORCE**

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

[12-1-o]

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (pare-chocs)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités 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 Matthew Coons, ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-1961; téléc. : 613-990-2913; courriel : coonsm@tc.gc.ca).

Ottawa, le 11 mars 2008

La greffière adjointe du Conseil privé  
MARY PICHETTE

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES (PARE-CHOCS)****MODIFICATION**

**1. L'article 215 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**215.** Les voitures de tourisme doivent être munies de pare-chocs conformes :

a) soit aux spécifications prévues à l'article 6 et à la procédure d'essai de choc à basse vitesse prévue à l'annexe 3, à l'exception du paragraphe 4 de cette annexe, qui figurent au règlement n° 42 de la CEE, intitulé *Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne leurs dispositifs de protection (pare-chocs, etc.) à l'avant et à l'arrière*, dans sa version au 12 juin 2007, tel qu'il est modifié après cette date par tout amendement de la série 00 d'amendements;

b) soit aux exigences, aux conditions et à la procédure d'essai qui figurent à la partie 581 du titre 49 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version révisée au 1<sup>er</sup> octobre 2006.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

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

[12-1-o]

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)**

*Statutory authority*

*Motor Vehicle Safety Act*

*Sponsoring department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT**

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

**Description**

The proposed amendment to the *Motor Vehicle Safety Regulations* would amend the Canadian safety standards relating to vehicle roof crush and rollover protection, to improve the safety of vehicle occupants in the event of a vehicle rollover (hereafter referred to as the Canadian safety standards 216 and 220 respectively), found in Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*. This amendment is needed to maintain harmonization with safety standards recently proposed by the United States. This amendment will update the roof crush safety standards that currently apply to both passenger vehicles and school buses.

- The proposed amendments to Canadian safety standard 216 are
- increasing the applicable vehicle mass from 2 722 kg to 4 536 kg gross vehicle weight rating (GVWR);
  - increasing the force applied from 1.5 to 2.5 times the unloaded vehicle weight;
  - eliminating the maximum force applicable to passenger vehicles;
  - replacing the intrusion performance criteria by one that specifies maintaining headroom for an average-sized male occupant;
  - amending the test setup to fix the vehicle on four stands located at the jacking points; and
  - changing the title “Roof Intrusion Protection” to “Roof Crush Resistance.”

In addition, the amendment to Canadian safety standard 216 proposes to allow multi-purpose passenger vehicles, trucks, or buses built from an incomplete vehicle, with a GVWR of 4 536 kg or less and with a raised or altered roof, to be tested using either Canadian safety standard 216 or Canadian safety standard 220, at the choice of the manufacturer. Canadian safety standard 216 requires the application of the load at the front corner of the vehicle roof whereas Canadian safety standard 220 requires the application of a uniform load over the centre of the vehicle roof.

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)**

*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.)*

**Description**

Le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* modifierait la norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada relative à la résistance du toit à l'écrasement et à celle relative à la protection contre les tonneaux afin d'améliorer la sécurité des passagers d'un véhicule en cas de capotage (ci-après nommées Normes de sécurité canadiennes 216 et 220 respectivement) à l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Cette modification est nécessaire pour maintenir l'harmonisation des normes de sécurité canadiennes avec celles que les États-Unis ont récemment proposées. Il actualise les normes de sécurité en vigueur sur la résistance du toit à l'écrasement applicables aux voitures de tourisme et aux autobus scolaires.

Voici les modifications proposées à la Norme de sécurité canadienne 216 :

- augmenter la masse du véhicule applicable de 2 722 kg à 4 536 kg poids nominal brut du véhicule (PNBV);
- augmenter la force appliquée au véhicule de 1,5 à 2,5 fois le poids du véhicule sans charge;
- éliminer la force maximale appliquée aux voitures de tourisme;
- remplacer le critère sur la résistance à la pénétration par un autre qui spécifie le dégagement entre le toit et la tête d'un passager masculin de taille moyenne;
- modifier le dispositif d'essai pour fixer le véhicule sur quatre béquilles situées aux points d'application des points de levage;
- changer le titre de « résistance du pavillon à la pénétration » à « résistance du toit à l'écrasement ».

De plus, la modification de la Norme de sécurité canadienne 216 propose que les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions ou les autobus fabriqués à partir d'un véhicule incomplet qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg avec un toit surélevé ou modifié soient mis à l'essai en vertu de la Norme de sécurité canadienne 216 ou 220, au choix du constructeur. La Norme de sécurité canadienne 216 exige que la force soit appliquée sur le coin avant du toit alors que la Norme de sécurité canadienne 220 exige que la force soit appliquée uniformément au centre du pavillon.

## Background

When a vehicle is involved in a rollover collision, the vehicle's roof frequently crushes to the extent that injuries and fatalities result. Statistics from 1999 to 2003 show that while rollover collisions accounted for only 12% of single-vehicle accidents,<sup>1</sup> they resulted in 23% of all non-fatal injury collisions and 37% of fatal collisions.

The original Canadian safety standard 216, "Roof Intrusion Protection," was implemented in September 1973 to reduce the number of severe injuries and deaths caused by rollovers and to regulate the strength of vehicle roofs. While it has been amended on several occasions in the intervening period, the performance criteria for roof design resistance above the front seats of motor vehicles have remained substantially the same.

It is important to review the Canadian safety standards 216 and 220 at this time to ensure that harmonization with the U.S. standard can be maintained. The United States is in the process of updating their requirements for roof crush protection to better protect occupants of vehicles involved in a collision. The United States published a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) to amend the U.S. safety standards on August 5, 2005. It is anticipated that the U.S. rulemaking will be finalized during 2008.

In order to maintain this harmonization, changes to the Canadian safety standard 216 would include

- increasing the applicable vehicle mass to 4 536 kg GVWR;
- increasing the force applied to 2.5 times the unloaded vehicle weight;
- eliminating the maximum force applicable to passenger vehicles;
- replacing the intrusion performance criteria by one that specifies maintaining headroom for an average-sized male occupant; and
- amending the test setup to fix the vehicle on four stands located at the jacking points.

The current Canadian safety standard 216 applies to vehicles with a GVWR of 2 722 kg or less, with the exceptions of school buses and convertibles. To test for compliance with this safety standard, applying a force equal to 1.5 times the unloaded vehicle's weight simulates contact with the ground during a rollover. Both the right and left front corners of the vehicle's roof must be able to withstand this test load. For passenger cars, this force is limited to 22 240 N. The maximum permissible intrusion of the roof under this force is 127 mm. The current Canadian requirements are harmonized with the corresponding U.S. safety standard, i.e. the Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 216.

In 2005, multipurpose passenger vehicles, trucks and buses with a GVWR currently less than 4 536 kg accounted for 45% of vehicle sales in Canada.<sup>2</sup> Since the Canadian safety standard 216 applies to vehicles weighing 2 722 kg or less, many of the vehicles noted above are currently exempt from complying with this standard. Maintaining harmonization of the Canadian safety

<sup>1</sup> TRAIID *Estimates of Occupants of Light-Duty Vehicles Suffering Fatal or Major Injuries Involved in Single-Vehicle Rollover Collisions and Roof Damage Sustained*, unpublished report by V. Johanson, Road Safety, Transport Canada, February 2006.

<sup>2</sup> Source : Automotive News Data Center and Association of International Automobile Manufacturers of Canada.

## Contexte

Lorsqu'un véhicule capote, le toit pénètre souvent l'habitacle et cause des blessures et des décès. Les statistiques de 1999 à 2003 démontrent que même si les capotages ne comptaient que pour 12 % des accidents à véhicule unique<sup>1</sup>, ils représentaient 23 % des accidents avec blessures non mortelles et 37 % des collisions mortelles.

La Norme de sécurité canadienne 216 originale, « résistance du pavillon à la pénétration », a été promulguée en septembre 1973 dans le but de réduire le nombre des blessures graves et des décès causés par les capotages et de régler la force de résistance des toits. Même si elle a été modifiée plusieurs fois depuis, le critère de résistance de la composition du toit au-dessus des sièges avant des véhicules automobiles est demeuré sensiblement le même.

Il est important de réviser les Normes de sécurité canadiennes 216 et 220 afin de s'assurer que l'harmonisation avec la norme des États-Unis puisse être maintenue. Les États-Unis sont en train d'actualiser leurs exigences pour la résistance du pavillon à la pénétration dans le but de mieux protéger les passagers des véhicules en cause dans des collisions. Le 5 août 2005, les États-Unis ont publié un avis « Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) » modifiant leurs normes de sécurité. On prévoit que l'établissement de leurs règles sera finalisé au cours de 2008.

Pour maintenir l'harmonisation, les modifications à la Norme de sécurité canadienne 216 comprendraient ce qui suit :

- l'augmentation de la masse du véhicule applicable à 4 536 kg PNBV;
- l'augmentation de la force appliquée à 2,5 fois le poids du véhicule sans charge;
- l'élimination de la force maximale appliquée aux voitures de tourisme;
- le remplacement du critère sur la résistance à la pénétration par un autre qui précise le dégagement entre le toit et la tête d'un passager masculin de taille moyenne;
- la modification du dispositif d'essai pour fixer le véhicule sur quatre béquilles situées aux points d'application des points de levage.

L'actuelle Norme de sécurité canadienne 216 s'applique aux véhicules qui ont un PNBV de 2 722 kg ou moins, à l'exception des autobus scolaires et des voitures décapotables. Afin de mettre à l'épreuve cette norme de sécurité canadienne, on applique, lors de la mise à l'essai, une force de 1,5 fois le poids du véhicule sans charge, simulant ainsi le contact avec le sol au cours d'un capotage. Les coins avant à droite et à gauche du toit du véhicule doivent pouvoir résister à cette force d'essai. Dans le cas des voitures de tourisme, on applique une force maximale de 22 240 N. Sous cette force, la pénétration maximale permise du toit est de 127 mm. Les exigences actuelles du Canada sont harmonisées avec les normes de sécurité équivalentes des États-Unis, soit la Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 216.

En 2005, les véhicules de tourisme à usages multiples, les camions et les autobus dont le PNBV était inférieur à 4 536 kg représentaient 45 % des ventes de véhicules au Canada.<sup>2</sup> Comme la Norme de sécurité canadienne 216 s'applique aux véhicules de moins de 2 722 kg, plusieurs véhicules susmentionnés sont présentement exemptés de se conformer avec cette norme. Maintenir

<sup>1</sup> TRAIID *Estimates of Occupants of Light-Duty Vehicles Suffering Fatal or Major Injuries Involved in Single-Vehicle Rollover Collisions and Roof Damage Sustained*, rapport non publié de V. Johanson, Sécurité routière, Transports Canada, février 2006.

<sup>2</sup> Source : Automotive News Data Center et Association of International Automobile Manufacturers of Canada.

standard with the proposed corresponding U.S. FMVSS 216 would result in applying this standard to vehicles having a GVWR of 4 536 kg or less, except for school buses and convertibles. This would better represent the Canadian vehicle fleet that should be subject to roof crush resistance requirements.

The United States is proposing to both increase the force applied to the roof from 1.5 to 2.5 times the unloaded vehicle weight and eliminate the maximum force applicable to passenger vehicles. This new maximum force would substantially increase the safety of vehicle roofs in the event of a rollover. The elimination of the maximum force for passenger vehicles will have the effect of treating all vehicles the same, regardless of vehicle size or class. In the past, both heavy and lighter passenger cars have been tested to the same load requirement.

As noted previously, the current performance criterion allows the roof to intrude by 127 mm during maximum force application in compliance testing. Since vehicle structures vary, the distance between the roof and a typical occupant's head differs from one model to the next. In order to provide an equivalent level of safety for all vehicle categories, the United States proposed FMVSS 216 replaces this intrusion criterion by one that involves maintaining headroom. A Hybrid III 50th percentile adult male dummy would be positioned on the same side as the force applied on the roof and, during the test, no portion of the roof or test device is allowed to contact the head or the neck of this dummy.

Certain multi-purpose passenger vehicles, trucks or buses built from an incomplete vehicle may be equipped with modified or raised roofs. Even though the sales volume for these vehicles is low and they are intended for a limited segment of the driving public, the roofs of such vehicles have been required to meet the same performance criteria as those established for passenger cars. During compliance testing, the test plate may produce force concentrations that excessively deform modified or raised roofs, which is not representative of deformation observed during real-life rollovers. The United States is proposing to address this issue by allowing multi-purpose passenger vehicles, trucks or buses built from an incomplete vehicle, with a GVWR of 4 536 kg or less and a raised or altered roof to be tested to either their safety standard 216 or 220, at the choice of the manufacturer. Harmonizing with the United States will address this issue in Canada as well.

The procedure used to fix the vehicle to the test bench will also be replaced. The vehicle is currently supported length-wise by its longitudinal sills or by its chassis frame. The proposed procedure would fix the vehicle on four stands located at the jacking points.

In addition to harmonizing the Canadian technical requirements with those of the United States, the proposed amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* would harmonize the title of the Canadian safety standard 216 to read, "*Roof Crush Resistance*" (*Résistance du toit à l'écrasement*).

Canadian safety standard 220 is the applicable standard for rollover protection for school buses. This safety standard requires that a uniform load be applied to the centre portion of the school bus roof by a large plate. This safety standard has been in place since September 1977, and is also harmonized with the equivalent U.S. safety standard. This safety standard currently only applies to school buses.

l'harmonisation de la Norme de sécurité canadienne 216 avec son équivalent FMVSS 216 proposé aux États-Unis aurait comme conséquence d'appliquer la norme à des véhicules dont le PNBV est de 4 536 kg ou moins, à l'exception des autobus scolaires et des voitures décapotables. En procédant ainsi, la flotte canadienne de véhicules ayant besoin de se conformer aux exigences relatives à la résistance du toit à l'écrasement serait mieux représentée.

Les États-Unis proposent d'augmenter la force appliquée au toit de 1,5 à 2,5 fois le poids du véhicule sans charge et aussi d'éliminer la force maximale applicable aux voitures de tourisme. Cette nouvelle force maximale augmenterait considérablement la sécurité des toits des véhicules en cas de capotage. Éliminer la force maximale pour les voitures de tourisme aurait pour effet de traiter de la même façon tous les véhicules sans égards à leur taille ou à leur catégorie. Autrefois, les essais sur les voitures de tourisme lourdes et légères se faisaient avec la même force.

Comme mentionné plus haut, le critère de rendement actuel permet au toit de descendre de 127 mm pendant l'application de la force maximale au cours d'un essai. Étant donné la diversité des structures, la distance entre le toit et la tête d'un passager typique diffère d'un modèle à l'autre. Afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent dans toutes les catégories de véhicule, le projet de FMVSS 216 des États-Unis remplace le critère d'écrasement par un autre visant à maintenir un certain dégagement entre le toit et la tête. On positionnerait un mannequin adulte Hybrid III du 50<sup>e</sup> percentile du sexe masculin du même côté que la force appliquée au toit et, pendant l'essai, aucune portion du toit ni du dispositif d'essai ne devrait entrer en contact avec le cou ou la tête du mannequin.

Certains véhicules de tourisme à usages multiples, camions ou autobus fabriqués à partir d'un véhicule incomplet pourraient avoir un toit surélevé ou modifié. Quoique le volume de ventes de ces véhicules soit faible et qu'ils soient destinés à un petit segment de conducteurs, leurs toits devraient se conformer aux mêmes critères de rendement que les voitures de tourisme. Pendant le contrôle de la conformité, la plaque d'essai peut produire des concentrations de force qui causent des déformations excessives aux toits surélevés ou modifiés. Or, cela ne simule pas la déformation observée au cours de capotages réels. Les États-Unis proposent de régler ce problème en permettant aux constructeurs de véhicules de tourisme à usages multiples, de camions ou d'autobus fabriqués à partir d'un véhicule incomplet qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et qui sont munis d'un toit surélevé ou modifié de choisir entre le contrôle de la conformité de la Norme de sécurité canadienne 216 ou 220. L'harmonisation avec les États-Unis réglerait aussi le problème au Canada.

La procédure pour fixer le véhicule au banc d'essai serait également modifiée. Présentement, le véhicule est soutenu en longueur par les bas de caisse longitudinaux ou par le cadre de châssis. La procédure proposée fixerait le véhicule sur quatre béquilles aux points d'application des points de levage.

En plus d'harmoniser les exigences techniques canadiennes avec celles des États-Unis, le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* harmoniserait aussi le titre de la Norme de sécurité canadienne 216 en l'intitulant « *Résistance du toit à l'écrasement* » (*Roof Crush Resistance*).

La norme actuelle de sécurité canadienne de protection contre les tonneaux pour les autobus scolaires est la Norme de sécurité canadienne 220. Cette norme de sécurité exige qu'une force uniforme soit appliquée au centre du toit de l'autobus scolaire à l'aide d'une large plaque. En vigueur depuis septembre 1977, la Norme de sécurité canadienne 220 est également harmonisée avec son équivalent aux États-Unis. Elle ne s'applique actuellement qu'aux autobus scolaires.

To allow for future harmonization, the proposed amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* would replace Test Methods 216 and 220 with Technical Standards Documents incorporated by reference, as amended from time to time. Technical Standards Documents allow the Canadian government to reproduce the U.S. FMVSS in both English and French, with Canadian specific changes noted within. The Government publishes a notice in the *Canada Gazette*, Part I, each time a Technical Standards Document is amended.

The proactive approach of completing this pre-publication, prior to the issuance of the Final Rule in the United States, will allow for the introduction of the new harmonized roof crush requirements at the same time or shortly after that of the United States.

### Alternatives

The following alternatives were considered prior to preparing the initial proposal that is the subject of the present Regulatory Impact Analysis Statement:

- maintain the status quo; or
- develop a unique Canadian regulation.

Maintaining the status quo has not been retained because this proposal is based on improving safety for occupants of vehicles involved in rollovers. With the status quo, manufacturers would have to certify their vehicles to the Canadian safety standard in addition to the U.S. safety standard. This would translate into an additional financial burden for auto assemblers and therefore their Canadian consumers. Neither does it support the creation of a unique Canadian standard, since this standard would have a negative effect on international trade and be a major economic burden on the auto industry.

### Benefits and costs

Harmonizing the Canadian regulatory requirements with those of the United States would improve the current roof crush resistance standard for vehicles. It is expected to result in an increased level of safety and lead to fewer injuries and deaths caused by rollover crashes. As most vehicles sold in Canada are manufactured to also meet the U.S. requirements, harmonizing the requirements will not only improve safety, it will also minimize the cost of vehicles for Canadians.

According to U.S. data, rollovers in single vehicle accidents result in an average of 9 942 deaths and 23 793 serious injuries annually.<sup>3</sup> Approximately 75 % of these occupants were not wearing a seat belt at the time of the collision. By eliminating certain categories from these totals, such as those who were not wearing a seat belt, the United States notes 596 deaths and 807 serious injuries caused by intrusion of the roof into the passenger compartment. The United States estimates that adopting their proposal could prevent up to 793 serious injuries, and 44 deaths, annually.

Pro-rating these figures to Canada based on the respective populations, these proposed amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* could save as many as 4 deaths a year and prevent up to 79 serious injuries. Using an average value of a life of \$6.11 million and \$15,960 for serious injuries, the annual savings for Canadians could reach \$26 million annually.

Pour permettre l'harmonisation future, les modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* remplaceraient les méthodes d'essai 216 et 220 par des documents de normes techniques incorporées par renvoi avec toutes leurs modifications successives. Les documents de normes techniques permettent au gouvernement du Canada de reproduire les FMVSS des États-Unis en anglais et en français en y apportant des modifications particulières qui sont propres au contexte canadien. Le gouvernement fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada* un avis informant les parties intéressées qu'un document de normes techniques est modifié.

L'approche proactive visant à compléter cette prépublication, avant que la règle définitive des États-Unis soit émise, permettra d'introduire les nouvelles exigences harmonisées de protection contre les tonneaux simultanément avec celles des États-Unis ou rapidement par la suite.

### Solutions envisagées

On a examiné les options suivantes avant de prendre la modification faisant l'objet de ce résumé de l'étude d'impact de la réglementation :

- maintenir le statu quo;
- élaborer un règlement spécifiquement canadien.

On n'a pas retenu le maintien du statu quo parce que cette proposition est fondée sur l'amélioration de la sécurité des passagers des véhicules en cause dans un capotage. Le statu quo exigerait que les constructeurs fassent certifier la conformité de leurs véhicules à la norme de sécurité canadienne ainsi qu'à celle des États-Unis. Cela imposerait un fardeau financier supplémentaire aux constructeurs et donc aux consommateurs canadiens. On ne retient pas l'option d'une norme particulière au Canada, parce que cela aurait un effet délétère sur le commerce international et créerait un fardeau économique pour l'industrie automobile.

### Avantages et coûts

L'harmonisation de la réglementation canadienne avec celle des États-Unis améliorerait la norme actuelle de résistance du toit à l'écrasement. On prévoit que cela mènerait à un niveau de sécurité amélioré et à une diminution du nombre des blessures et des décès causés par les capotages. Étant donné que la plupart des véhicules vendus au Canada sont aussi fabriqués pour se conformer aux exigences des États-Unis, non seulement l'harmonisation de ces exigences augmenterait la sécurité, elle minimiserait aussi les coûts de véhicules pour les Canadiens.

D'après les données des États-Unis, il y a annuellement une moyenne de 9 942 décès et 23 793 blessures graves à la suite de capotages mettant en cause une seule voiture<sup>3</sup>. Environ 75 % des passagers ne portaient pas de ceinture de sécurité au moment de l'accident. En éliminant certaines catégories de ces statistiques, comme le nombre de personnes qui ne portaient pas de ceinture de sécurité, les États-Unis calculent que 596 décès et 807 blessures graves sont causés par la pénétration du toit dans l'habitacle. Ils estiment que l'adoption de leur proposition éviterait 793 blessures graves et 44 décès par année.

Selon la projection de ces statistiques fondée sur la population respective au Canada, les modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pourraient éviter 4 décès par an et jusqu'à 79 blessures graves. En comptant la valeur moyenne d'une vie à 6,11 millions de dollars et à 15 960 \$ pour les blessures graves, les Canadiens épargneraient 26 millions de dollars par année.

<sup>3</sup> *Federal Register*, NPRM of NHTSA, Proposed rules (Vol. 70, No. 162), Roof Crush Resistance, Thursday, August 23, 2005, p. 49227.

<sup>3</sup> *Federal Register*, NPRM of NHTSA, Proposed rules (vol. 70, n° 162), Roof Crush Resistance, le jeudi 23 août 2005, p. 49227.

The United States estimated that approximately 32% of new vehicles would need to be upgraded to meet the new roof crush requirements. According to the same study, the United States estimated that the average cost of reinforcing the roof structure of a vehicle that did not meet the requirements was approximately C\$12 per vehicle for an annual cost of \$6.2 million for the entire Canadian vehicle fleet.<sup>4</sup>

Furthermore, the United States noted that the changes required to reinforce the roof structure may require the installation of heavier materials or new bracing that could increase the weight of a vehicle.<sup>5</sup> The United States noted that this increase in vehicle weight would have a minor impact on vehicle fuel consumption. Further, they have noted that approximately 68% of current new vehicles already meet the proposed requirements. It is noted that as vehicles continually become more fuel efficient and as more hybrid vehicles and advanced engine technologies are introduced into the marketplace, any cost would be minimal in the future.

Finally, the Canadian Government's costs to conduct compliance testing are expected to increase. This increase is expected to be \$1,200 per vehicle tested, plus a one-time test equipment cost estimated to be \$100,000.

While the benefits exceed the costs, the more important fact is that these amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* would maintain harmonization between the U.S. and the Canadian safety standards. Not harmonizing would mean that some vehicle models might not be available in Canada, as it would require a different test procedure. Furthermore, each model would then require two separate roof crush tests; one for Canada and one for the United States, resulting in increased costs to the manufacturer and ultimately the consumer.

### Consultation

#### General communication process

Consultations with partners and stakeholders are based on a systematic and extensive communication process that is intended to keep the automotive industry, public safety organizations, and the general public informed of projected and recent changes to the regulatory requirements governing motor vehicle safety in Canada. This process includes communication with the provinces and territories, as well as with the governments of other countries, and it provides a mechanism for interested parties to comment on the Government's planned initiatives.

In particular, meetings are held three times a year with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), which represents Canada's leading motor vehicle manufacturers.<sup>6</sup> Governmental representatives meet three times a year with the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC), which represents international motor vehicle manufacturers and importers.<sup>7</sup> There are semi-annual meetings with the Motorcycle and Moped Industry Council and The Rubber

Les États-Unis jugent qu'environ 32 % des nouveaux véhicules auraient besoin d'être modifiés afin de répondre aux nouvelles exigences sur la résistance du toit à l'écrasement. Dans la même étude, ils estiment que le coût moyen de renforcement de la structure du toit d'un véhicule qui n'est pas conforme s'élèverait à environ 12 \$CAN par véhicule, soit un coût annuel de 6,2 millions de dollars pour la totalité de la flotte de véhicules canadienne<sup>4</sup>.

En outre, les États-Unis ont noté que les modifications requises pour renforcer le toit pourraient exiger l'installation de matériaux plus lourds ou de nouvelles entretoises, augmentant ainsi le poids du véhicule<sup>5</sup>. Ils ont également affirmé que cette augmentation du poids des véhicules n'aurait qu'un effet mineur sur la consommation d'essence. En plus, on a noté qu'approximativement 68 % des nouveaux véhicules actuels sont déjà conformes aux normes proposées. On fait valoir que, comme les véhicules donnent un rendement énergétique croissant et que l'on introduit sur le marché plus de voitures hybrides et à moteur évolué, tout coût à l'avenir serait minime.

Tout compte fait, on prévoit que les coûts de Transports Canada pour le contrôle de la conformité augmenteront de 1 200 \$ par véhicule, plus le coût initial de l'équipement de contrôle estimé à 100 000 \$.

Même si les avantages sont plus substantiels que les coûts, le plus important est que les modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* maintiendraient l'harmonisation des normes de sécurité du Canada et des États-Unis. L'absence d'harmonisation signifierait que certains modèles de véhicule ne seraient pas vendus au Canada à cause de l'exigence d'une procédure d'essai différente. En outre, chaque modèle devrait alors subir deux essais de résistance du toit à l'écrasement : un pour le Canada et un pour les États-Unis, augmentant ainsi les coûts pour les constructeurs et ultérieurement, les consommateurs.

### Consultations

#### Processus général de communication

Les consultations avec les partenaires et les parties intéressées sont fondées sur un vaste processus de communication systématique dont le but est de tenir l'industrie automobile, les organismes de sécurité publique et le grand public au courant des modifications projetées ou récentes à la réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles au Canada. Ce processus, qui comprend des communications avec les provinces et les territoires, ainsi qu'avec les gouvernements d'autres pays, est un mécanisme qui permet aux parties intéressées de commenter les projets du gouvernement.

Il se tient notamment des réunions trois fois par an avec l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), qui représente les principaux constructeurs de véhicules automobiles au Canada<sup>6</sup>. De même, des représentants du gouvernement rencontrent trois fois par an l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AIAMC), qui représente les constructeurs et les importateurs internationaux de véhicules automobiles<sup>7</sup>. Il se tient également des rencontres semestrielles avec

<sup>4</sup> *Federal Register*, NPRM of NHTSA, Proposed rules (Vol. 70, No. 162), Roof Crush Resistance, Thursday, August 23, 2005, p. 49243.

<sup>5</sup> *Federal Register*, NPRM of NHTSA, Proposed rules (Vol. 70, No. 162), Roof Crush Resistance, Thursday, August 23, 2005, p. 49243.

<sup>6</sup> The CVMA represents DaimlerChrysler Canada Inc.; Ford Motor Company of Canada, Limited; General Motors of Canada Limited; and International Truck and Engine Corporation Canada.

<sup>7</sup> The AIAMC 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.

<sup>4</sup> *Federal Register*, NPRM of NHTSA, Proposed rules (vol. 70, n° 162), Roof Crush Resistance, le jeudi 23 août 2005, p. 49243.

<sup>5</sup> *Federal Register*, NPRM of NHTSA, Proposed rules (vol. 70, n° 162), Roof Crush Resistance, le jeudi 23 août 2005, p. 49243.

<sup>6</sup> L'ACCV représente DaimlerChrysler Canada Inc., Ford du Canada Limitée, General Motors du Canada Limitée et l'International Truck and Engine Corporation Canada.

<sup>7</sup> L'AIAMC représente les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles suivants en tant que membres votants : 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. et Volkswagen Canada Inc.



Association of Canada. Semi-annual meetings are held with the U.S. Department of Transportation.

Mainly through the Government's membership on the Canadian Council of Motor Transport Administrators (CCMTA), exchanges of information dealing with a broad range of issues take place on a regular basis with the provinces and territories and other interested stakeholders. There are also semi-annual meetings with national public safety organizations in order to discuss future regulatory changes and emerging safety problems.

#### Specific consultations for this amendment

Discussions regarding these proposed amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* have taken place during the meetings with the vehicle manufacturers (both the CVMA and the AIAMC) throughout the years 2006 and 2007. The vehicle manufacturers are concerned that if the Government does not harmonize the roof crush testing requirements with those of the United States, there will be extra Canadian-unique testing required to meet the two different requirements. The vehicle manufacturers' associations have been informed of the Government's intention to proceed with these amendments to the *Motor Vehicle Safety Regulations* in a timely fashion that aim at maintaining harmonization.

#### Compliance and enforcement

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 the 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. If a vehicle does not comply with a Canadian 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

For further information, please contact  
Matthew Coons  
Senior Regulatory Development Engineer  
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate  
Transport Canada  
330 Sparks Street, Tower C, 8th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-998-1961  
Fax: 613-990-2913  
Email: coonsm@tc.gc.ca

le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur et l'Association canadienne de l'industrie du caoutchouc. Des réunions semestrielles ont également lieu avec le Department of Transportation des États-Unis.

Grâce à la participation du gouvernement au Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), il se fait un partage constant d'information sur un large éventail d'enjeux avec les provinces, les territoires et d'autres parties intéressées. En outre, il y a des rencontres semestrielles avec des organismes nationaux de sécurité publique pour traiter des modifications futures aux règlements et des problèmes de sécurité émergents.

#### Consultations particulières pour cette modification

On a discuté des modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pendant les rencontres de 2006 et 2007 avec les constructeurs de véhicules automobiles (l'ACCV et l'AIAMC). Les constructeurs sont préoccupés par la possibilité de devoir se soumettre à d'autres essais canadiens uniques afin de se conformer à deux contrôles de conformité, si le gouvernement n'harmonise pas ses exigences relatives à la résistance du toit à l'écrasement avec celles des États-Unis. Les associations de constructeurs de véhicules automobiles ont été informées de l'intention du gouvernement d'instaurer les modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* en temps opportun pour maintenir l'harmonisation.

#### Respect et exécution

Les constructeurs et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Transports Canada contrôle les programmes d'autocertification des constructeurs et des importateurs en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules achetés sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le constructeur ou l'importateur doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si le véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité canadienne, le constructeur ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

#### Personne-ressource

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :  
Matthew Coons  
Ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation  
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile  
Transports Canada  
330, rue Sparks, Tour C, 8<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-998-1961  
Télécopieur : 613-990-2913  
Courriel : coonsm@tc.gc.ca

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5<sup>b</sup> and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)*.

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 cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Matthew Coons, Senior Regulatory Development Engineer, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (Tel: 613-998-1961; fax: 613-990-2913; e-mail: coonsm@tc.gc.ca).

Ottawa, March 11, 2008

MARY PICHETTE  
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE  
SAFETY REGULATIONS (STANDARD 216 — ROOF  
CRUSH RESISTANCE AND STANDARD 220 —  
ROLLOVER PROTECTION)**

**AMENDMENTS**

1. The portion of item 216 of Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>1</sup> in Column II is replaced by the following:

| Column I        | Column II             |
|-----------------|-----------------------|
| Item<br>(CMVSS) | Description           |
| 216             | Roof Crush Resistance |

2. Item 220 of Schedule III to the Regulations is replaced by the following:

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5<sup>b</sup> et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter 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 Matthew Coons, ingénieur principal de l'élaboration de la réglementation, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-1961; téléc. : 613-990-2913; courriel : coonsm@tc.gc.ca).

Ottawa, le 11 mars 2008

La greffière adjointe du Conseil privé  
MARY PICHETTE

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA  
SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES  
(NORME 216 — RÉSISTANCE DU TOIT À  
L'ÉCRASEMENT ET NORME 220 —  
PROTECTION CONTRE  
LES TONNEAUX)**

**MODIFICATIONS**

1. Le passage de l'article 216 de l'annexe III du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>1</sup> figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

| Colonne I          | Colonne II                        |
|--------------------|-----------------------------------|
| article<br>(NSVAC) | Description                       |
| 216                | Résistance du toit à l'écrasement |

2. L'article 220 de l'annexe III du même règlement est remplacé par ce qui suit :

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 351

<sup>1</sup> C.R.C. c. 1038

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 351

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1038

| Column III<br>Classes of Vehicles |                          |                             |                         |                                      |                   |                                       |   |                  |                 |                           |         |                               |       |   |                          |                              |
|-----------------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------|--------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|---|------------------|-----------------|---------------------------|---------|-------------------------------|-------|---|--------------------------|------------------------------|
| Column I<br>Item<br>(CMVSS)       | Column II<br>Description | Motorcycle                  |                         |                                      |                   | Restricted-<br>use<br>Motor-<br>cycle | Multi-<br>purpose<br>Passenger<br>Vehicle | Passenger<br>Car | Snow-<br>mobile | Snow-<br>mobile<br>Cutter | Trailer | Trailer<br>Converter<br>Dolly | Truck | Vehicle<br>Imported<br>Temporarily<br>for Special<br>Purposes | Low-<br>speed<br>Vehicle | Three-<br>wheeled<br>Vehicle |
|                                   |                          | Enclosed<br>Motor-<br>cycle | Open<br>Motor-<br>cycle | Limited-<br>speed<br>Motor-<br>cycle | Motor<br>Tricycle |                                       |   |                  |                 |                           |         |                               |       |   |                          |                              |
| 220                               | Rollover<br>Protection   | X                           |                         |                                      |                   |                                       | X   |                  |                 |                           |         |                               | X     |   |                          |                              |

| Colonne III<br>Catégorie de véhicule |                                      |  |   |  |                      |  |                |                              |                             |          |   |                           |   |                                |                              |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--|---|--|----------------------|--|----------------|------------------------------|-----------------------------|----------|---|---------------------------|---|--------------------------------|------------------------------|
| Colonne I<br>Article<br>(NSVAC)      | Colonne II<br>Description            | Motocyclette                                 |   |  |                      | Moto-<br>cyclette<br>à<br>usage<br>restreint | Moto-<br>neige | Traîneau<br>de<br>moto-neige | Chariot<br>de<br>conversion | Remorque | Véhicule<br>de<br>tourisme<br>à usages<br>multiples | Voiture<br>de<br>tourisme | Véhicule<br>importé<br>tempo-<br>rairement<br>à des fins<br>spéciales | Véhicule<br>à basse<br>vitesse | Véhicule<br>à trois<br>roues |
|                                      |                                      | Moto-<br>cyclette<br>à<br>habitacle<br>fermé | Moto-<br>cyclette<br>sans<br>habitacle<br>fermé | Moto-<br>cyclette<br>à<br>vitesse<br>limitée | Tricycle à<br>moteur |  |                |                              |                             |          |   |                           |   |                                |                              |
| 220                                  | Protection<br>contre les<br>tonneaux | X  |   |  |                      |  |                |                              |                             | X        |   |                           |   |                                |                              |

**3. Section 216 of Schedule IV to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

ROOF CRUSH RESISTANCE (STANDARD 216)

**216.** (1) Every passenger car, multi-purpose passenger vehicle, truck or bus with a GVWR of 4 536 kg or less, except school buses, convertibles and incomplete vehicles, shall conform to *Technical Standards Document No. 216, Roof Crush Resistance* (TSD 216), as amended from time to time. However, until September 1, 2010, instead of conforming to TSD 216, the vehicle may conform to section 216 of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*, as it read immediately before the day on which this section comes into force.

(2) Every multi-purpose passenger vehicle, truck or bus built from an incomplete vehicle, with a GVWR of 4 536 kg or less and a raised or altered roof, shall conform either to TSD 216 or to TSD 220, as referred to in section 220 of this Schedule.

(3) This section expires on January 1, 2013.

**4. Section 220 of Schedule IV to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

ROLLOVER PROTECTION (STANDARD 220)

**220.** (1) Every school bus shall conform to *Technical Standards Document No. 220, Rollover Protection* (TSD 220), as amended from time to time.

(2) Every multi-purpose passenger vehicle, truck or bus built from an incomplete vehicle, with a GVWR of 4 536 kg or less and a raised or altered roof, shall conform either to TSD 220 or to TSD 216, as referred to in section 216 of this Schedule.

(3) This section expires on January 1, 2013.

**COMING INTO FORCE**

**5. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.**

[12-1-o]

**3. L'article 216 de l'annexe IV du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

RÉSISTANCE DU TOIT À L'ÉCRASEMENT (NORME 216)

**216.** (1) Les voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg, à l'exception des autobus scolaires, des décapotables et des véhicules incomplets, doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 216 — Résistance du toit à l'écrasement* (DNT 216), avec ses modifications successives. Cependant, jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 2010, au lieu d'être conformes au DNT 216, ces véhicules peuvent être conformes à l'article 216 de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article.

(2) Les véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus fabriqués à partir d'un véhicule incomplet qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et qui sont munis d'un toit surélevé ou modifié doivent être conformes aux exigences du DNT 216 ou du DNT 220, tel qu'il est indiqué à l'article 220 de la présente annexe.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

**4. L'article 220 de l'annexe IV du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

PROTECTION CONTRE LES TONNEAUX (NORME 220)

**220.** (1) Les autobus scolaires doivent être conformes aux exigences du *Document de normes techniques n° 220 — Protection contre les tonneaux* (DNT 220), avec ses modifications successives.

(2) Les véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus fabriqués à partir d'un véhicule incomplet qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg et qui sont munis d'un toit surélevé ou modifié doivent être conformes aux exigences du DNT 220 ou du DNT 216, tel qu'il est indiqué à l'article 216 de la présente annexe.

(3) Le présent article cesse d'avoir effet le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

**ENTRÉE EN VIGUEUR**

**5. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la partie II de la *Gazette du Canada*.**

[12-1-o]

## INDEX

Vol. 142, No. 12 — March 22, 2008

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canadian International Trade Tribunal**

Seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing — Finding..... 745

**Canadian Radio-television and Telecommunications Commission**

\* Addresses of CRTC offices — Interventions..... 745

## Decisions

2008-53-1, 2008-54-1, 2008-60 and 2008-61..... 746

## Public hearing

2007-10-5 — Notice of consultation and hearing — Review of the regulatory frameworks for broadcasting distribution undertakings and discretionary programming services..... 746

## Public notices

2008-20 — Notice of consultation..... 747

2008-21 — Notice of consultation..... 747

2008-22 — Notice of consultation..... 749

**National Energy Board**

Sempra Energy Trading (Calgary) ULC — Application to export electricity to the United States..... 750

Twin Cities Power — Canada, ULC — Application to export electricity to the United States..... 751

**Patented Medicine Prices Review Board**

## Patent Act

Hearing..... 752

**Public Service Commission**

## Public Service Employment Act

Permission granted (Atwater, Wayne)..... 752

**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice with respect to substances in the National Pollutant Release Inventory for 2007 — Amendment (*Erratum*)..... 740**Industry, Dept. of**

Appointments..... 740

## Electricity and Gas Inspection Act

Delegation of authorities by the President of Measurement Canada..... 742

**MISCELLANEOUS NOTICES**

Benoit, Noël, and Bruno Benoit, aquaculture site MS-1216 for the cultivation of molluscs using suspended culture in Tabusintac Bay, N.B. .... 757

Canadian Association of Pharmacy Technicians Inc., relocation of head office..... 754

\* Dominion Atlantic Railway Company (The), annual meeting..... 754

Durham, The Regional Municipality of, rehabilitation of a bridge over the Talbot River, Ont. .... 758

Halton Hills, Town of, rehabilitation of Glen Williams Bridge No. 3 over the Credit River, Ont. .... 759

\* Jameson International Foreign Exchange Corporation, letters patent of continuance..... 755

**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**

Middle Bay Limited Partnership, various works in Middle Bay, Campbell River, B.C. .... 755

\* National Mortgage Guaranty Holdings Inc., application to establish an insurance company..... 757

New Brunswick, Department of Transportation of, Deer Island Ferry Wharf on Deer Island, N.B. .... 754

Ontario, Ministry of Transportation of, rehabilitation (structural steel coating) of the Thessalon River Bridge over the Thessalon River, Ont. .... 756

Québec, Ministère des Transports du, construction of a bridge over the Kegaska River, Que. .... 756

St. Clair, Township of, rehabilitation of the St. Clair Parkway Bridge over Talfourd Creek, Ont. .... 759

Summit Power Corp, dam and related hydroelectric works in the Soo River, B.C. .... 758

\* Triad Guaranty Insurance Corporation Canada, certificate of continuance..... 760

Weyerhaeuser Canada Ltd., upgrades to a bridge over Bald Mountain Creek, Alta. .... 760

**PARLIAMENT****House of Commons**

\* Filing applications for private bills (Second Session, Thirty-Ninth Parliament)..... 744

**Senate**

## Royal Assent

Bills assented to..... 744

**PROPOSED REGULATIONS****Citizenship and Immigration, Dept. of**

## Immigration and Refugee Protection Act

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations (*Erratum*)..... 762**Fisheries and Oceans, Dept. of**

## Oceans Act

Bowie Seamount Marine Protected Area Regulations..... 763

**Transport, Dept. of**

## Aeronautics Act

\* Ottawa Macdonald-Cartier International Airport Zoning Regulations..... 796

## International Bridges and Tunnels Act

International Bridges and Tunnels Regulations..... 782

## Motor Vehicle Safety Act

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Bumpers)..... 822

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety

Regulations (Standard 216 — Roof Crush Resistance and Standard 220 — Rollover Protection)..... 828

**SUPPLEMENTS****Copyright Board**

Statement of Royalties to Be Collected by SOCAN for the Communication to the Public by Telecommunication, in Canada, of Musical or Dramatico-Musical Works

Statement of Royalties to Be Collected by SOCAN for the Public Performance or the Communication to the Public by Telecommunication, in Canada, of Musical or Dramatico-Musical Works

## INDEX

Vol. 142, n° 12 — Le 22 mars 2008

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

|  |     |
|--|-----|
| Association Canadienne des Techniciens Pharmaceutiques Inc., changement de lieu du siège social.....   | 754 |
| Benoit, Noël, et Bruno Benoit, site aquacole MS-1216 pour la culture de mollusques en suspension dans la baie de Tabusintac (N.-B.).....               | 757 |
| * Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, assemblée annuelle.....  | 754 |
| * Corporation d'assurance Triad Guaranty du Canada, certificat de prorogation.....   | 760 |
| Durham, The Regional Municipality of, réfection d'un pont au-dessus de la rivière Talbot (Ont.).....   | 758 |
| Halton Hills, Town of, réfection du pont Glen Williams n° 3 au-dessus de la rivière Credit (Ont.).....   | 759 |
| * Jameson International Foreign Exchange Corporation, lettres patentes de prorogation.....   | 755 |
| Middle Bay Limited Partnership, divers travaux dans la baie de Middle, à Campbell River (C.-B.).....   | 755 |
| * National Mortgage Guaranty Holdings Inc., demande de constitution d'une société d'assurances.....  | 757 |
| Nouveau-Brunswick, ministère des Transports du, quai de traversier Deer Island sur l'île Deer (N.-B.).....   | 754 |
| Ontario, ministère des Transports de l', réfection (peinture pour constructions) du pont Thessalon River au-dessus de la rivière Thessalon (Ont.)..... | 756 |
| Québec, ministère des Transports du, construction d'un pont au-dessus de la rivière Kegaska (Qc).....  | 756 |
| St. Clair, Township of, réfection du pont St. Clair Parkway au-dessus du ruisseau Talfourd (Ont.).....   | 759 |
| Summit Power Corp, barrage actuel et ouvrages hydroélectriques qui s'y rattachent dans la rivière Soo (C.-B.).....                                     | 758 |
| Weyerhaeuser Canada Ltd., réfection d'un pont au-dessus du ruisseau Bald Mountain (Alb.).....  | 760 |

**AVIS DU GOUVERNEMENT****Environnement, min. de l'**

|  |     |
|--|-----|
| Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Modification de l'Avis concernant certaines substances de l'Inventaire national des rejets de polluants pour l'année 2007 ( <i>Erratum</i> )..... | 740 |
|--|-----|

**Industrie, min. de l'**

|  |     |
|--|-----|
| Nominations.....   | 740 |
| Loi sur l'inspection de l'électricité et du gaz Délégation de pouvoirs par le président de Mesures Canada..... | 742 |

**COMMISSIONS****Commission de la fonction publique**

|  |     |
|--|-----|
| Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Atwater, Wayne)..... | 752 |
|--|-----|

**Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés**

|                                   |     |
|-----------------------------------|-----|
| Loi sur les brevets Audition..... | 752 |
|-----------------------------------|-----|

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

|   |     |
|---|-----|
| * Adresses des bureaux du CRTC — Interventions..... | 745 |
|---|-----|

**COMMISSIONS (suite)****Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (suite)****Audience publique**

|  |     |
|--|-----|
| 2007-10-5 — Avis de consultation et d'audience — Révision des cadres de réglementation des entreprises de distribution de radiodiffusion et des services de programmation facultatifs..... | 746 |
|--|-----|

**Avis publics**

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| 2008-20 — Avis de consultation..... | 747 |
| 2008-21 — Avis de consultation..... | 747 |
| 2008-22 — Avis de consultation..... | 749 |

**Décisions**

|   |     |
|---|-----|
| 2008-53-1, 2008-54-1, 2008-60 et 2008-61..... | 746 |
|---|-----|

**Office national de l'énergie**

|  |     |
|--|-----|
| Sempra Energy Trading (Calgary) ULC — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis..... | 750 |
| Twin Cities Power — Canada, ULC — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....     | 751 |

**Tribunal canadien du commerce extérieur**

|  |     |
|--|-----|
| Caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz — Conclusions..... | 745 |
|--|-----|

**PARLEMENT****Chambre des communes**

|  |     |
|--|-----|
| * Demandes introductives de projets de loi privés (deuxième session, trente-neuvième législature)..... | 744 |
|--|-----|

**Sénat****Sanction royale**

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| Projets de loi sanctionnés..... | 744 |
|---------------------------------|-----|

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la**

|  |     |
|--|-----|
| Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés ( <i>Erratum</i> )..... | 762 |
|--|-----|

**Pêches et des Océans, min. des****Loi sur les océans**

|  |     |
|--|-----|
| Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin Bowie..... | 763 |
|--|-----|

**Transports, min. des****Loi sur l'aéronautique**

|   |     |
|---|-----|
| * Règlement de zonage de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa..... | 796 |
|---|-----|

**Loi sur la sécurité automobile**

|   |     |
|---|-----|
| Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (norme 216 — résistance du toit à l'écrasement et norme 220 — protection contre les tonneaux)..... | 828 |
| Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (pare-chocs).....  | 822 |

**Loi sur les ponts et tunnels internationaux**

|  |     |
|--|-----|
| Règlement sur les ponts et tunnels internationaux..... | 782 |
|--|-----|

**SUPLÉMENTS****Commission du droit d'auteur**

|  |  |
|--|--|
| Tarif des redevances à percevoir par la SOCAN pour la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales                          |  |
| Tarif des redevances à percevoir par la SOCAN pour l'exécution en public ou la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales |  |

Supplement  
Canada Gazette, Part I  
March 22, 2008



Supplément  
Gazette du Canada, Partie I  
Le 22 mars 2008

## **COPYRIGHT BOARD**

**Statement of Royalties to Be  
Collected by SOCAN for the Public Performance  
or the Communication to the Public by  
Telecommunication, in Canada, of Musical or  
Dramatico-Musical Works**

Tariff 16  
(1998-2006)

Tariff 1.C  
(2002-2005)

Tariff 2.D  
(2002-2008)

Tariffs 4.A.1, 4.A.2, 4.B.1, 4.B.3, 5.B  
(2003-2008)

Tariff 12.B  
(2004-2008)

Tariff 1.B  
(2005-2006)

Tariffs 2.A., 2.B, 5.A, 6, 12.A, 13, 15.B  
(2005-2008)

Tariffs 3, 7, 8, 10, 11, 14, 18, 20, 21  
(2005-2010)

Tariff 15.A  
(2006-2007)

Tariff 23  
(2007-2008)

Tariff 19  
(2007-2010)

Tariff 2.C  
(2008)

Tariff 4.B.2  
(2008-2012)

## **COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR**

**Tarif des redevances à percevoir  
par la SOCAN pour l'exécution en public  
ou la communication au public par  
télécommunication, au Canada, d'œuvres  
musicales ou dramatico-musicales**

Tarif 16  
(1998-2006)

Tarif 1.C  
(2002-2005)

Tarif 2.D  
(2002-2008)

Tarifs 4.A.1, 4.A.2, 4.B.1, 4.B.3, 5.B  
(2003-2008)

Tarif 12.B  
(2004-2008)

Tarif 1.B  
(2005-2006)

Tarifs 2.A., 2.B, 5.A, 6, 12.A, 13, 15.B  
(2005-2008)

Tarifs 3, 7, 8, 10, 11, 14, 18, 20, 21  
(2005-2010)

Tarif 15.A  
(2006-2007)

Tarif 23  
(2007-2008)

Tarif 19  
(2007-2010)

Tarif 2.C  
(2008)

Tarif 4.B.2  
(2008-2012)

**COPYRIGHT BOARD**

FILE: Public Performance of Musical Works

*Statement of Royalties to Be Collected by SOCAN for the Public Performance or the Communication to the Public by Telecommunication, in Canada, of Musical or Dramatico-Musical Works*

In accordance with subsection 68(4) of the *Copyright Act*, the Copyright Board has certified and hereby publishes the statement of royalties to be collected by the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada (SOCAN) for the public performance or the communication to the public by telecommunication, in Canada, of musical or dramatico-musical works in respect of the following tariffs and for the following years:

- Tariff 16 (1998-2006)
- Tariff 1.C (2002-2005)
- Tariff 2.D (2002-2008)
- Tariffs 4.A.1, 4.A.2, 4.B.1, 4.B.3, 5.B (2003-2008)
- Tariff 12.B (2004-2008)
- Tariff 1.B (2005-2006)
- Tariffs 2.A., 2.B, 5.A, 6, 12.A, 13, 15.B (2005-2008)
- Tariffs 3, 7, 8, 10, 11, 14, 18, 20, 21 (2005-2010)
- Tariff 15.A (2006-2007)
- Tariff 23 (2007-2008)
- Tariff 19 (2007-2010)
- Tariff 2.C (2008)
- Tariff 4.B.2 (2008-2012)

Ottawa, March 22, 2008

CLAUDE MAJEAU  
*Secretary General*  
 56 Sparks Street, Suite 800  
 Ottawa, Ontario  
 K1A 0C9  
 613-952-8621 (telephone)  
 613-952-8630 (fax)  
[majeau.claude@cb-cda.gc.ca](mailto:majeau.claude@cb-cda.gc.ca) (email)

**COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR**

DOSSIER : Exécution publique d'œuvres musicales

*Tarif des redevances à percevoir par la SOCAN pour l'exécution en public ou la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales*

Conformément au paragraphe 68(4) de la *Loi sur le droit d'auteur*, la Commission du droit d'auteur a homologué et publié le tarif que la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN) peut percevoir pour l'exécution en public ou la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales, à l'égard des tarifs suivants et pour les années suivantes :

- Tarif 16 (1998-2006)
- Tarif 1.C (2002-2005)
- Tarif 2.D (2002-2008)
- Tarifs 4.A.1, 4.A.2, 4.B.1, 4.B.3, 5.B (2003-2008)
- Tarif 12.B (2004-2008)
- Tarif 1.B (2005-2006)
- Tarifs 2.A., 2.B, 5.A, 6, 12.A, 13, 15.B (2005-2008)
- Tarifs 3, 7, 8, 10, 11, 14, 18, 20, 21 (2005-2010)
- Tarif 15.A (2006-2007)
- Tarif 23 (2007-2008)
- Tarif 19 (2007-2010)
- Tarif 2.C (2008)
- Tarif 4.B.2 (2008-2012)

Ottawa, le 22 mars 2008

*Le secrétaire général*  
 CLAUDE MAJEAU  
 56, rue Sparks, Bureau 800  
 Ottawa (Ontario)  
 K1A 0C9  
 613-952-8621 (téléphone)  
 613-952-8630 (télécopieur)  
[majeau.claude@cb-cda.gc.ca](mailto:majeau.claude@cb-cda.gc.ca) (courriel)



TARIFF OF ROYALTIES TO BE COLLECTED BY THE  
SOCIETY OF COMPOSERS, AUTHORS AND MUSIC  
PUBLISHERS OF CANADA (SOCAN)

in compensation for the right to perform in public or to communicate to the public by telecommunication, in Canada, musical or dramatico-musical works forming part of its repertoire.

GENERAL PROVISIONS

All amounts payable under these tariffs are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

As used in these tariffs, the terms “licence,” “licence to perform” and “licence to communicate to the public by telecommunication” mean a licence to perform in public or to communicate to the public by telecommunication or to authorize the performance in public or the communication to the public by telecommunication, as the context may require.

Except where otherwise specified, fees payable for any licence granted by SOCAN shall be due and payable upon grant of the licence. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily, at a rate equal to one per cent above the Bank of Canada Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

Each licence shall subsist according to the terms set out therein. SOCAN shall have the right at any time to terminate a licence for breach of terms or conditions upon 30 days notice in writing.

*Tariff No. 1*

RADIO

*B. Non-Commercial Radio other than the Canadian Broadcasting Corporation (2005, 2006)*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in 2005 and 2006, for private and domestic use, any or all of the works in SOCAN’s repertoire by a non-commercial AM or FM radio station other than a station of the Canadian Broadcasting Corporation, the fee payable is 1.9 per cent of the station’s gross operating costs in the year covered by the licence.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall pay the estimated fee owing for that year. The payment shall be accompanied by a report of the station’s actual gross operating costs for the previous year. The fee is subject to adjustment when the actual gross operating costs for the year covered by the licence have been determined and reported to SOCAN.

If broadcasting takes place for less than the entire year, an application must be made for a licence by the end of the first month of broadcasting on the form to be supplied by SOCAN and, together with the application form, the station shall forward its remittance for the estimated fee payable.

For the purpose of this tariff item, “non-commercial AM or FM radio station” shall include any station which is non-profit or not-for-profit, whether or not any part of its operating expenses is funded by advertising revenues.

TARIF DES REDEVANCES QUE LA SOCIÉTÉ  
CANADIENNE DES AUTEURS, COMPOSITEURS ET  
ÉDITEURS DE MUSIQUE (SOCAN) PEUT PERCEVOIR

en compensation pour l’exécution en public, ou la communication au public par télécommunication, au Canada, d’œuvres musicales ou dramatico-musicales faisant partie de son répertoire.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les montants exigibles indiqués dans les présents tarifs ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d’autre genre qui pourraient s’appliquer.

Dans les présents tarifs, « licence », « licence permettant l’exécution » et « licence permettant la communication au public par télécommunication » signifient, selon le contexte, une licence d’exécution en public ou de communication au public par télécommunication ou une licence permettant d’autoriser une tierce partie à exécuter en public ou à communiquer au public par télécommunication.

Sauf indication contraire, les redevances relatives à toute licence octroyée par la SOCAN sont dues et payables dès l’octroi de la licence. Tout montant non payé à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu’à la date où il est reçu. L’intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d’escompte de la Banque du Canada en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu’il est publié par la Banque du Canada). L’intérêt n’est pas composé.

Chaque licence reste valable en fonction des conditions qui y sont énoncées. La SOCAN peut, en tout temps, mettre fin à toute licence sur préavis écrit de 30 jours pour violation des modalités de la licence.

*Tarif n° 1*

RADIO

*B. Radio non commerciale autre que la Société Radio-Canada (2005, 2006)*

Pour une licence permettant l’exécution en tout temps et aussi souvent que désiré en 2005 et 2006, aux fins privées ou domestiques, de l’une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par une station non commerciale de radiodiffusion MA ou MF autre qu’une station de la Société Radio-Canada, le droit exigible est de 1,9 pour cent des coûts bruts d’exploitation de la station durant l’année visée par la licence.

Au plus tard le 31 janvier de l’année visée par la licence, le titulaire de la licence verse la redevance qu’il estime devoir payer pour l’année en cause. Le paiement est accompagné d’un rapport des coûts bruts réels d’exploitation de la station pour l’année précédente. La redevance est sujette à un rajustement lorsque les coûts bruts réels d’exploitation pour l’année visée par la licence ont été établis et qu’il en a été fait rapport à la SOCAN.

Si la période de radiodiffusion est moindre que l’année entière, une demande de licence doit être présentée à la fin du premier mois de radiodiffusion, sur le formulaire fourni par la SOCAN, et la station fait parvenir sa demande accompagnée de sa remise pour le droit estimatif payable.

Aux fins du présent tarif, « station non commerciale de radio MA ou MF » comprend toute station sans but lucratif ou exploitée sans but lucratif, qu’une partie de ses coûts d’exploitation provienne ou non de revenus publicitaires.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Tariff 1.B does not apply to the use of music covered by Tariff 22 or the Pay Audio Services Tariff.

#### C. Canadian Broadcasting Corporation (2002 to 2005)

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2002 to 2005, for private and domestic use, any or all of the works in SOCAN's repertoire by means of the radio network and stations owned and operated by the Canadian Broadcasting Corporation, the annual fee shall be \$1,380,675 in 2002, \$1,415,192 in 2003, \$1,450,572 in 2004 and \$1,486,836 in 2005, payable in equal monthly instalments on the first day of each month, commencing January 1 of the year for which the licence was issued.

Tariff 1.C does not apply to the use of music covered under Tariff 22 or the Pay Audio Services Tariff.

#### Tariff No. 2

#### TELEVISION

##### A. Commercial Television Stations (2005 to 2008)

###### Definitions

1. In this tariff,

“ambient music” means music unavoidably picked up in the background when an event is videotaped or broadcasted. (*musique ambiante*)

“cleared music” means any music, other than ambient music or production music, in respect of which a station does not require a licence from SOCAN. (*musique affranchie*)

“cleared program” means

(a) if the only cleared music contained in the program is music that was cleared before 60 days after the publication of this tariff, a program containing no music other than cleared music, ambient music or production music;

(b) if not, a program produced by a Canadian programming undertaking and containing no music other than cleared music, ambient music or production music. (*émission affranchie*)

“gross income” means the gross amount paid by any person for the use of one or more broadcasting services or facilities provided by the station's operator, whether such amounts are paid to the station owner or operator or to other persons, excluding the following:

(a) any such amounts received by a person other than the operator or owner of the station which form part of the base for calculation of the SOCAN royalty payable by such other person under this or another tariff;

(b) income accruing from investments, rents or any other business unrelated to the station's broadcasting activities. However, income accruing from any allied or subsidiary business that is a necessary adjunct to the station's broadcasting services and facilities or which results in their being used shall be included in the “gross income”;

(c) amounts received for the production of a program that is commissioned by someone other than the licensee and which becomes the property of that person;

(d) the recovery of any amount paid to obtain the exclusive national or provincial broadcast rights to a sporting event, if the licensee can establish that the station was also paid

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

L'usage de musique assujéti au tarif 22 et au tarif pour les Services sonores payants n'est pas assujéti au présent tarif.

#### C. Société Radio-Canada (2002 à 2005)

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2002 à 2005, aux fins privées ou domestiques, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN sur les ondes radio du réseau et des stations que possède ou exploite la Société Radio-Canada, la redevance annuelle sera de 1 380 675 \$ en 2002, 1 415 192 \$ en 2003, 1 450 572 \$ en 2004 et 1 486 836 \$ en 2005, payable en versements mensuels égaux le premier jour de chaque mois, à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année pour laquelle la licence est émise.

Le tarif 1.C ne s'applique pas à l'usage de musique assujéti au tarif 22 ou au tarif pour les Services sonores payants.

#### Tarif n° 2

#### TÉLÉVISION

##### A. Stations de télévision commerciales (2005 à 2008)

###### Définitions

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif :

« émission affranchie »

a) émission contenant uniquement de la musique ambiante, de production ou affranchie, si la seule musique affranchie que contient l'émission l'était au plus tard 60 jours après la publication du présent tarif;

b) sinon, émission produite par une entreprise de distribution canadienne contenant uniquement de la musique ambiante, de production ou affranchie. (*cleared program*)

« entreprise de programmation » Entreprise de distribution telle qu'elle est définie dans la *Loi sur la radiodiffusion*, L.C. 1991, ch. 11. (*programming undertaking*)

« musique affranchie » Musique, autre que de la musique ambiante ou de production, pour laquelle la station n'a pas besoin d'une licence de la SOCAN. (*cleared music*)

« musique ambiante » Musique captée de façon incidente lorsqu'un événement est diffusé ou enregistré. (*ambient music*)

« musique de production » Musique incorporée dans la programmation interstitielle, tels les messages publicitaires, les messages d'intérêt public et les ritournelles. (*production music*)

« revenus bruts » Sommes brutes payées pour l'utilisation d'une ou de plusieurs des installations ou services de diffusion offerts par l'exploitant de la station, peu importe si ces montants sont payés au propriétaire ou à l'exploitant de la station ou à une autre personne, à l'exclusion des sommes suivantes :

a) les montants reçus par une personne autre que le propriétaire ou l'exploitant de la station et qui font partie de la base de calcul de la redevance payable à la SOCAN par cette autre personne en vertu du présent tarif ou d'un autre tarif;

b) les revenus provenant d'investissements, de loyers ou d'autres sources non reliées aux activités de diffusion. Il est entendu que les revenus provenant d'activités indirectement reliées ou associées aux activités de diffusion, qui en sont le complément nécessaire, ou ayant comme conséquence l'utilisation des services et installations de diffusion, font partie des « revenus bruts »;

normal fees for station time and facilities. SOCAN may require the production of the contract granting these rights together with the billing or correspondence relating to the use of these rights by other parties; and

(e) amounts received by an originating station acting on behalf of a group of stations which do not constitute a permanent network and which broadcast a single event, simultaneously or on a delayed basis, that the originating station pays out to the other stations participating in the broadcast. These amounts paid to each participating station are part of that station's "gross income." (*revenus bruts*)

"production music" means music contained in interstitial programming such as commercials, public service announcements and jingles. (*musique de production*)

"programming undertaking" means a programming undertaking as defined in the *Broadcasting Act*, S.C. 1991, ch. 11. (*entreprise de programmation*)

#### Application

2. (1) This tariff applies to licences for the communication to the public by telecommunication by a broadcast television station, at any time and as often as desired, in the years 2005 to 2008, for private or domestic use, of any or all of the works in SOCAN's repertoire.

(2) This tariff does not apply to stations owned and operated by the Canadian Broadcasting Corporation or licensed under a different tariff.

#### Election of Licence

3. (1) A station can elect for the standard or modified blanket licence.

(2) A station's election must be in writing and must be received by SOCAN at least 30 days before the first day of the month for which the election is to take effect.

(3) A station's election remains valid until it makes a further election.

(4) A station can make no more than two elections in a calendar year.

(5) A station that has never made an election is deemed to have elected for the standard blanket licence.

#### Standard Blanket Licence

4. (1) A station that has elected for the standard blanket licence shall pay 1.9 per cent of the station's gross income for the second month before the month for which the licence is issued.

(2) No later than the day before the first day of the month for which the licence is issued, the station shall pay the fee, and report the station's gross income for the second month before the month for which the licence is issued.

#### Modified Blanket Licence (MBL)

5. (1) A station that has elected for the modified blanket licence shall pay the amount calculated in accordance with Form A (found at page 27 of this Supplement).

c) les sommes versées pour la réalisation d'une émission pour le compte d'une personne autre que le titulaire de la licence et qui en devient le propriétaire;

d) les sommes reçues en recouvrement du coût d'acquisition de droits exclusifs, nationaux ou provinciaux, de diffusion d'événements sportifs, dans la mesure où le titulaire de la licence établit que la station a aussi perçu des revenus normaux pour l'utilisation du temps d'antenne et des installations de la station. La SOCAN aura le droit d'exiger la production du contrat d'acquisition de ces droits, ainsi que des factures ou autres documents se rattachant à l'usage de ces droits par des tiers;

e) les sommes reçues par une station source agissant pour le compte d'un groupe de stations qui ne constituent pas un réseau permanent et qui diffusent, simultanément ou en différé, un événement particulier, que la station source remet aux autres stations participant à la diffusion. Les sommes ainsi remises à chaque station participante font partie des « revenus bruts » de cette station participante. (*gross income*)

#### Application

2. (1) Le présent tarif vise les licences pour la communication au public par télécommunication en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008 aux fins privées ou domestiques, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN sur les ondes d'une station de télévision commerciale.

(2) Les stations de télévision qui appartiennent en propre à la Société Radio-Canada, de même que celles qui sont expressément assujetties à un autre tarif, ne sont pas assujetties au présent tarif.

#### Option

3. (1) Une station peut opter pour la licence générale standard ou modifiée.

(2) L'option s'exerce par écrit. La SOCAN doit la recevoir au moins 30 jours précédant le premier jour du mois au cours duquel elle prend effet.

(3) Il est mis fin à une option en exerçant une autre option.

(4) Une station a droit à deux options par année civile.

(5) La station qui n'a jamais exercé d'option est réputée avoir opté pour la licence générale standard.

#### La licence générale standard

4. (1) La station qui opte pour la licence générale standard verse 1,9 pour cent des revenus bruts de la station pour le mois antérieur au mois qui précède le mois pour lequel la licence est émise.

(2) Au plus tard le jour précédant le premier jour du mois pour lequel la licence est émise, le titulaire de la licence verse la redevance exigible, accompagnée d'un rapport établissant les revenus bruts de la station pour le mois antérieur au mois qui précède celui pour lequel la licence est émise.

#### La licence générale modifiée (LGM)

5. (1) La station qui opte pour la licence générale modifiée verse la redevance établie selon le formulaire A (qui se trouve à la page 27 de ce Supplément).

(2) No later than the last day of the month after the month for which the licence is issued, the station shall

- (i) provide to SOCAN, using Form A, a report of the calculation of its licence fee,
- (ii) provide to SOCAN, using Form B (found at page 28 of this Supplement), reports identifying, in respect of each cleared program, the music used in that program,
- (iii) provide to SOCAN any document supporting its claim that the music identified in Form B is cleared music, or a reference to that document, if the document was provided previously, and
- (iv) pay the amount payable pursuant to subsection (1).

#### *Audit Rights*

6. SOCAN shall have the right to audit any licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements and reports rendered and the fee payable by the licensee.

#### *MBL: Incorrect Cleared Program Claims*

7. Amounts paid pursuant to lines C and D of Form A on account of a program that a station incorrectly claimed as a cleared program are not refundable.

#### *B. Ontario Educational Communications Authority (2005 to 2008)*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, for private or domestic use, any or all of the works in SOCAN's repertoire by a station operated by the Ontario Educational Communications Authority, the annual fee is \$300,080 payable in equal quarterly instalments on January 1, April 1, July 1 and October 1 of the year covered by the licence.

Tariff 2.B does not apply to the use of music covered under Tariff 17 or Tariff 22.

#### *C. Société de télédiffusion du Québec (2008)*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in 2008, for private or domestic use, any or all of the works in SOCAN's repertoire by a station operated by the *Société de télédiffusion du Québec*, the annual fee is \$180,000 payable in equal quarterly instalments on March 31, June 30, September 30 and December 15 of the year covered by the licence.

Tariff 2.C does not apply to the use of music covered under Tariff 17 or Tariff 22.

#### *D. Canadian Broadcasting Corporation (2002 to 2008)*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2002 to 2008, for private or domestic use, any or all of the works in SOCAN's repertoire for all broadcasts of programs by the television network and stations owned and operated by the Canadian Broadcasting Corporation, the annual fee shall be \$6,395,400 in 2002, \$6,523,308 in 2003, \$6,653,774 in 2004, \$6,786,849 in 2005 and \$6,922,586 in 2006, 2007 and 2008 payable in equal monthly instalments on the first day of each month, commencing January 1 of the year for which the licence is issued.

(2) Au plus tard le dernier jour du mois suivant celui à l'égard duquel la licence est émise, la station

- (i) fournit à la SOCAN un rapport établissant, selon le formulaire A, le montant de sa redevance,
- (ii) fournit à la SOCAN des rapports établis selon le formulaire B (qui se trouve à la page 29 de ce Supplément), précisant, à l'égard de chaque émission affranchie, la musique utilisée durant l'émission,
- (iii) fournit à la SOCAN les documents sur lesquels elle se fonde pour dire que les œuvres énumérées dans le formulaire B sont de la musique affranchie, ou une référence à ces documents s'ils ont été fournis auparavant,
- (iv) verse la redevance visée au paragraphe (1).

#### *Vérification*

6. La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

#### *LGM : déclarations erronées d'émissions affranchies*

7. Les sommes payées en application des lignes C et D du formulaire A à l'égard de l'émission que la station a erronément déclaré être une émission affranchie ne sont pas remboursables.

#### *B. Office de la télécommunication éducative de l'Ontario (2005 à 2008)*

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, aux fins privées ou domestiques, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN sur les ondes d'une station exploitée par l'Office de la télécommunication éducative de l'Ontario, la redevance annuelle est de 300 080 \$, payable en versements trimestriels égaux le 1<sup>er</sup> janvier, le 1<sup>er</sup> avril, le 1<sup>er</sup> juillet et le 1<sup>er</sup> octobre de l'année visée par la licence.

L'usage de musique expressément assujetti au tarif 17 ou au tarif 22 n'est pas assujetti au présent tarif.

#### *C. Société de télédiffusion du Québec (2008)*

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré en 2008, aux fins privées ou domestiques, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN sur les ondes d'une station exploitée par la Société de télédiffusion du Québec, la redevance annuelle est de 180 000 \$, payable en versements trimestriels égaux le 31 mars, le 30 juin, le 30 septembre et le 15 décembre de l'année visée par la licence.

L'usage de musique expressément assujetti au tarif 17 ou au tarif 22 n'est pas assujetti au présent tarif.

#### *D. Société Radio-Canada (2002 à 2008)*

Pour une licence à la Société Radio-Canada permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2002 à 2008, aux fins privées ou domestiques, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN pour toutes les émissions de la Société Radio-Canada diffusées sur les ondes du réseau et des stations de télévision que possède ou exploite la Société Radio-Canada, la redevance annuelle sera de 6 395 400 \$ en 2002, 6 523 308 \$ en 2003, 6 653 774 \$ en 2004, 6 786 849 \$ en 2005 et 6 922 586 \$ en 2006, 2007 et 2008 payable en versements mensuels égaux le premier jour de chaque mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier de l'année pour laquelle la licence est émise.

Tariff 2.D does not apply to the use of music covered under Tariff 17 or Tariff 22.

L'usage de musique expressément assujéti au tarif 17 ou au tarif 22 n'est pas assujéti au présent tarif.

*Tariff No. 3*

CABARETS, CAFES, CLUBS, COCKTAIL BARS, DINING ROOMS, LOUNGES, RESTAURANTS, ROADHOUSES, TAVERNS AND SIMILAR ESTABLISHMENTS  
(2005 to 2010)

*A. Live Music*

For a licence to perform, by means of performers in person, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in cabarets, cafes, clubs, cocktail bars, dining rooms, lounges, restaurants, roadhouses, taverns and similar establishments, the fee payable by the establishment is 3 per cent of the compensation for entertainment paid in the year covered by the licence, subject to a minimum annual fee of \$83.65.

“Compensation for entertainment” means the total amounts paid by the licensee to, plus any other compensation received by, musicians, singers and all other performers, for entertainment of which live music forms part. It does not include expenditures for stage props, lighting equipment, set design and costumes, or expenditures for renovation, expansion of facilities or furniture and equipment.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall pay to SOCAN the estimated fee owing for that year, as follows. If any music was performed as part of entertainment in the previous year, the payment is based on the compensation paid for entertainment during that year, and accompanied by a report of the actual compensation paid for entertainment during that year. If no music was performed as part of entertainment in that year, the licensee shall file a report estimating the expected compensation for entertainment during the year covered by the licence and pay according to that report.

No later than January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN a report of the actual compensation paid for entertainment during the previous year and an adjustment of the licence fee shall be made accordingly. Any monies owed shall then be paid to SOCAN; if the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

The licensee may request that the examination be made by an independent auditor chosen by the licensee from a list of at least three auditors furnished by SOCAN. In such a case, only the auditor so appointed need be allowed access to the licensee's records. If the audit discloses that the licence fee owed to SOCAN has been understated by more than 10 per cent, the licensee shall pay the auditor's fees.

*Tarif n° 3*

CABARETS, CAFÉS, CLUBS, BARS À COCKTAIL, SALLES À MANGER, FOYERS, RESTAURANTS, AUBERGES, TAVERNES ET ÉTABLISSEMENTS DU MÊME GENRE  
(2005 à 2010)

*A. Exécution en personne*

Pour une licence permettant l'exécution, par des exécutants en personne, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans un cabaret, un café, un club, un bar à cocktail, une salle à manger, un foyer, un restaurant, une auberge, une taverne ou un établissement du même genre, la redevance payable par l'établissement est de 3 pour cent de la compensation pour divertissement versée durant l'année visée par la licence, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 83,65 \$.

« Compensation pour divertissement » s'entend des sommes totales payées par le titulaire de la licence aux musiciens, chanteurs ou exécutants, plus toute autre compensation reçue par eux, pour le divertissement dont la musique exécutée en personne fait partie. Ce montant n'inclut pas les sommes payées pour les accessoires de théâtre, le matériel d'éclairage, les décors, les costumes, la rénovation ou l'expansion des installations, l'ameublement ou le matériel.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence verse à la SOCAN la redevance qu'il estime devoir payer pour la licence durant cette année, établie de la façon suivante. Si de la musique a été exécutée l'année précédente dans le cadre des activités de divertissement, la redevance est établie à partir de la compensation pour divertissement réellement versée cette année-là; un rapport établissant le montant de cette compensation accompagne le paiement. Si aucune œuvre musicale n'a été exécutée l'année précédente, le titulaire de la licence fournit un rapport estimant la compensation pour divertissement prévue pour chacune des années susmentionnées, et verse la redevance correspondante.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport établissant la compensation pour divertissement réellement versée l'année précédente et le coût de la licence est ajusté en conséquence. Le paiement de toute somme due accompagne le rapport; si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Le titulaire de la licence peut exiger que la vérification soit effectuée par un vérificateur indépendant choisi à même une liste d'au moins trois noms soumis par la SOCAN. Dans ce cas, le titulaire n'est tenu de donner accès à ses registres qu'au vérificateur ainsi choisi. Si la vérification révèle que la redevance à verser a été sous-estimée de plus de 10 pour cent, le titulaire de la licence défraie les honoraires du vérificateur.

### B. Recorded Music Accompanying Live Entertainment

For a licence to perform, by means of recorded music, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, as an integral part of live entertainment in cabarets, cafes, clubs, cocktail bars, dining rooms, lounges, restaurants, roadhouses, taverns and similar establishments, the fee payable by the establishment shall be 2 per cent of the compensation for entertainment paid in the year covered by the licence, subject to a minimum annual fee of \$62.74.

“Compensation for entertainment” means the total amounts paid by the licensee to, plus any other compensation received by, all performers, for entertainment of which recorded music forms an integral part. It does not include expenditures for stage props, lighting equipment, set design and costumes, or expenditures for renovation, expansion of facilities or furniture and equipment.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall pay to SOCAN the estimated fee owing for that year, as follows. If any music was performed as part of entertainment in the previous year, the payment is based on the compensation paid for entertainment during that year, and accompanied by a report of the actual compensation paid for entertainment during that year. If no music was performed as part of entertainment in that year, the licensee shall file a report estimating the expected compensation for entertainment during the year covered by the licence and pay according to that report.

No later than January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN a report of the actual compensation paid for entertainment during the previous year and an adjustment of the licence fee shall be made accordingly. Any monies owed shall then be paid to SOCAN; if the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

The licensee may request that the examination be made by an independent auditor chosen by the licensee from a list of at least three auditors furnished by SOCAN. In such a case, only the auditor so appointed need be allowed access to the licensee's records. If the audit discloses that the licence fee owed to SOCAN has been understated by more than 10 per cent, the licensee shall pay the auditor's fees.

Tariff 3.B does not apply to the use of music covered under Tariff 3.C.

### C. Adult Entertainment Clubs

For a licence to perform, by means of recorded music, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in an adult entertainment club, the fee payable by the establishment is 4.4¢ per day, multiplied by the capacity (seating and standing) authorized under the establishment's liquor licence or any other document issued by a competent authority for this type of establishment.

“Day” means any period between 6:00 a.m. on one day and 6:00 a.m. the following day during which the establishment operates as an adult entertainment club.

### B. Musique enregistrée accompagnant un spectacle

Pour une licence permettant l'exécution, au moyen de musique enregistrée, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, comme partie intégrante du divertissement par des exécutants en personne dans un cabaret, un café, un club, un bar à cocktail, une salle à manger, un foyer, un restaurant, une auberge, une taverne ou un établissement du même genre, la redevance payable par l'établissement est de 2 pour cent de la compensation pour divertissement versée durant l'année visée par la licence, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 62,74 \$.

« Compensation pour divertissement » s'entend des sommes totales payées par le titulaire de la licence aux exécutants, plus toute autre compensation reçue par eux, pour le divertissement dont la musique enregistrée fait partie intégrante. Ce montant n'inclut pas les sommes payées pour les accessoires de théâtre, le matériel d'éclairage, les décors, les costumes, la rénovation ou l'expansion des installations, l'ameublement ou le matériel.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence verse à la SOCAN la redevance qu'il estime devoir payer pour la licence durant cette année, établie de la façon suivante. Si de la musique a été exécutée l'année précédente dans le cadre des activités de divertissement, la redevance est établie à partir de la compensation pour divertissement réellement versée cette année-là; un rapport établissant le montant de cette compensation accompagne le paiement. Si aucune œuvre musicale n'a été exécutée l'année précédente, le titulaire de la licence fournit un rapport estimant la compensation pour divertissement prévue pour chacune des années susmentionnées, et verse la redevance correspondante.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport établissant la compensation pour divertissement réellement versée l'année précédente et le coût de la licence est ajusté en conséquence. Le paiement de toute somme due accompagne le rapport; si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Le titulaire de la licence peut exiger que la vérification soit effectuée par un vérificateur indépendant choisi à même une liste d'au moins trois noms soumis par la SOCAN. Dans ce cas, le titulaire n'est tenu de donner accès à ses registres qu'au vérificateur ainsi choisi. Si la vérification révèle que la redevance à verser a été sous-estimée de plus de 10 pour cent, le titulaire de la licence défraie les honoraires du vérificateur.

L'usage de musique assujetti au tarif 3.C n'est pas assujetti au présent tarif.

### C. Clubs de divertissement pour adultes

Pour une licence permettant l'exécution, au moyen de musique enregistrée, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans un club de divertissement pour adultes, la redevance exigible est de 4,4 ¢ par jour, multiplié par le nombre de places (debout et assises) autorisées selon le permis d'alcool ou tout autre document émis par les autorités compétentes pour ce genre d'établissement.

« Jour » s'entend d'une période débutant à 6 h du matin une journée et se terminant à 6 h du matin le lendemain, durant laquelle l'établissement est exploité à titre de club de divertissement pour adultes.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall file a report estimating the amount of royalties and send to SOCAN the report and the estimated fee.

No later than January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN a report indicating the authorized capacity (seating and standing) of the establishment, as well as the number of days it operated as an adult entertainment club during the previous year, and an adjustment of the licence fee shall be made accordingly. Any additional monies owed shall then be paid to SOCAN; if the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

The licensee may request that the examination be made by an independent auditor chosen by the licensee from a list of at least three auditors furnished by SOCAN. In such a case, only the auditor so appointed need be allowed access to the licensee's records. If the audit discloses that the licence fee owed to SOCAN has been understated by more than 10 per cent, the licensee shall pay the auditor's fees.

*Tariff No. 4*

LIVE PERFORMANCES AT THEATRES OR  
OTHER PLACES OF ENTERTAINMENT

*A. Popular Music Concerts*

1. Per Event Licence (2003 to 2008)

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2003 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, as live performances by musicians, singers, or both, and other entertainers at theatres or other places where entertainment is presented, including open-air events, the fee payable per concert is as follows:

- (a) 3 per cent of gross receipts from ticket sales of paid concerts, exclusive of sales and amusement taxes, with a minimum fee per concert of \$20 for 2003 to 2005, \$25 for 2006, \$30 for 2007 and \$35 for 2008; or
- (b) 3 per cent of fees paid to singers, musicians, dancers, conductors, and other performing artists during a free concert, with a minimum fee per concert of \$20 for 2003 to 2005, \$25 for 2006, \$30 for 2007 and \$35 for 2008.

"Free concert" includes, with respect to festivals, celebrations and other similar events, a concert for which no separate admission charge is made.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Tariff 4.A.1 does not apply to performances covered under Tariff 3.A.

2. Annual Licence (2003 to 2008)

For an annual licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2003 to 2008, any or all of the works in

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport estimant le montant de la redevance exigible et fait parvenir avec ce rapport la redevance correspondante.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport indiquant le nombre de places (debout et assises) autorisées de l'établissement ainsi que le nombre de jours de l'année précédente durant lesquels il a été exploité à titre de club de divertissement pour adultes, et le coût de la licence est ajusté en conséquence. Le paiement de toute somme due accompagne le rapport; si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Le titulaire de la licence peut exiger que la vérification soit effectuée par un vérificateur indépendant choisi à même une liste d'au moins trois noms soumis par la SOCAN. Dans ce cas, le titulaire n'est tenu de donner accès à ses registres qu'au vérificateur ainsi choisi. Si la vérification révèle que la redevance à verser a été sous-estimée de plus de 10 pour cent, le titulaire de la licence défraie les honoraires du vérificateur.

*Tarif n° 4*

EXÉCUTIONS PAR DES INTERPRÈTES EN PERSONNE  
DANS DES SALLES DE CONCERT OU D'AUTRES  
LIEUX DE DIVERTISSEMENT

*A. Concerts de musique populaire*

1. Licence pour concerts individuels (2003 à 2008)

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2003 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des exécutants en personne, dans des salles de concert ou dans d'autres lieux de divertissement, y compris les spectacles en plein air, la redevance exigible par concert se calcule comme suit :

- a) 3 pour cent des recettes brutes au guichet des concerts payants, à l'exclusion des taxes de vente et d'amusement, sous réserve d'une redevance minimale par concert de 20 \$ pour 2003 à 2005, 25 \$ pour 2006, 30 \$ pour 2007 et 35 \$ pour 2008;
- b) 3 pour cent des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes interprètes participant à un concert gratuit, sous réserve d'une redevance minimale par concert de 20 \$ pour 2003 à 2005, 25 \$ pour 2006, 30 \$ pour 2007 et 35 \$ pour 2008.

« Concert gratuit » comprend le concert présenté dans le cadre d'une fête, d'un festival ou d'un événement semblable et qui ne fait pas l'objet d'un prix d'entrée supplémentaire.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

L'usage de musique expressément couvert par le tarif 3.A n'est pas assujéti au présent tarif.

2. Licence annuelle (2003 à 2008)

Pour une licence annuelle permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2003 à 2008, de

SOCAN's repertoire, as live performances by musicians, singers, or both, and other entertainers at theatres or other places where entertainment is presented, including open-air events, the fee payable per concert is as follows:

- (a) 3 per cent of gross receipts from ticket sales of paid concerts, exclusive of sales and amusement taxes, with a minimum annual fee of \$30 for 2003 to 2005, \$40 for 2006, \$50 for 2007 and \$60 for 2008; or
- (b) 3 per cent of fees paid to singers, musicians, dancers, conductors, and other performing artists during free concerts, with a minimum annual fee of \$30 for 2003 to 2005, \$40 for 2006, \$50 for 2007 and \$60 for 2008.

"Free concert" includes, with respect to festivals, celebrations and other similar events, a concert for which no separate admission charge is made.

The licensee shall estimate the fee payable for the year for which the licence is issued, based on the total receipts/fees paid for the previous year, and shall pay such estimated fee to SOCAN on or before January 31 of the year for which the licence is issued. Payment of the fee shall be accompanied by a report of the gross receipts/fees paid for the previous year.

If the gross receipts/fees paid reported for the previous year were not based on the entire year, payment of this fee shall be accompanied by a report estimating the gross receipts/fees paid for the entire year for which the licence is issued.

On or before January 31 of the following year, a report shall be made of the actual gross receipts/fees paid during the calendar year for which the licence is issued, an adjustment of the licence fee payable to SOCAN shall be made, and any additional fees due on the basis of the actual gross receipts/fees paid. If the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Tariff 4.A.2 does not apply to performances covered under Tariff 3.A.

## B. *Classical Music Concerts*

### 1. Per Concert Licence (2003 to 2008)

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2003 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, as live performances by musicians, singers, or both, at concerts or recitals of classical music, the fee payable per concert is as follows:

- (a) 1.56 per cent of gross receipts from ticket sales of paid concerts, exclusive of sales and amusement taxes, with a minimum fee per concert of \$20 for 2003 to 2005, \$25 for 2006, \$30 for 2007 and \$35 for 2008; or
- (b) 1.56 of fees paid to singers, musicians, dancers, conductors and other performing artists during a free concert, with a minimum fee per concert of \$20 for 2003 to 2005, \$25 for 2006, \$30 for 2007 and \$35 for 2008.

l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des exécutants en personne, dans des salles de concert ou dans d'autres lieux de divertissement, y compris les spectacles en plein air, la redevance exigible se calcule comme suit :

- a) 3 pour cent des recettes brutes au guichet des concerts payants, à l'exclusion des taxes de vente et d'amusement, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 30 \$ pour 2003 à 2005, 40 \$ pour 2006, 50 \$ pour 2007 et 60 \$ pour 2008;
- b) 3 pour cent des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes interprètes participant à un concert gratuit, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 30 \$ pour 2003 à 2005, 40 \$ pour 2006, 50 \$ pour 2007 et 60 \$ pour 2008.

« Concert gratuit » comprend le concert présenté dans le cadre d'une fête, d'un festival ou d'un événement semblable et qui ne fait pas l'objet d'un prix d'entrée supplémentaire.

Le titulaire de la licence évalue la redevance exigible pour l'année pour laquelle la licence est émise, en fonction des recettes brutes/cachets pour l'année précédente et verse ce montant estimatif à la SOCAN au plus tard le 31 janvier de l'année pour laquelle la licence est émise. Le versement de la redevance payable doit être accompagné du relevé des recettes brutes/cachets pour l'année précédente.

Si les recettes brutes/cachets déclarés pour l'année précédente ne tiennent compte que d'une partie de l'année, le paiement de cette redevance doit être accompagné d'un rapport contenant le montant estimatif des recettes brutes/cachets pour la totalité de l'année pour laquelle la licence est émise.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, un rapport des recettes brutes/cachets réels pour l'année civile pour laquelle la licence a été émise est préparé, le montant de la redevance exigible est corrigé et toute redevance additionnelle exigible en vertu du montant réel des recettes brutes/cachets doit être versée à la SOCAN. Si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

L'usage de musique expressément couvert par le tarif 3.A n'est pas assujéti au présent tarif.

## B. *Concerts de musique classique*

### 1. Licence pour concerts individuels (2003 à 2008)

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2003 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des exécutants en personne, à l'occasion de concerts ou de récitals de musique classique, la redevance exigible par concert se calcule comme suit :

- a) 1,56 pour cent des recettes brutes au guichet des concerts payants, à l'exclusion des taxes de vente et d'amusement, sous réserve d'une redevance minimale par concert de 20 \$ pour 2003 à 2005, 25 \$ pour 2006, 30 \$ pour 2007 et 35 \$ pour 2008;
- b) 1,56 pour cent des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes interprètes participant à un concert gratuit, sous réserve d'une redevance minimale par concert de 20 \$ pour 2003 à 2005, 25 \$ pour 2006, 30 \$ pour 2007 et 35 \$ pour 2008.



“Free concert” includes, with respect to festivals, celebrations and other similar events, a concert for which no separate admission charge is made.

SOCAN shall have the right to audit the licensee’s books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

## 2. Annual Licence for Orchestras (2008 to 2012)

For an annual licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2008 to 2012, any or all of the works in SOCAN’s repertoire, as live performances by orchestras (including singers), at concerts or recitals of classical music, an annual fee calculated in accordance with the following is payable in semi-annual instalments by no later than January 31 and July 31 of each year:

| Annual Orchestra Budget     | Annual Fee (× total number of concerts) |       |       |       |       |
|-----------------------------|---|-------|-------|-------|-------|
|                             | 2008                                    | 2009  | 2010  | 2011  | 2012  |
| \$0 to \$100,000            | \$62                                    | \$64  | \$66  | \$68  | \$70  |
| \$100,001 to \$500,000      | \$102                                   | \$105 | \$108 | \$111 | \$114 |
| \$500,001 to \$1,000,000    | \$165                                   | \$170 | \$175 | \$180 | \$185 |
| \$1,000,001 to \$2,000,000  | \$206                                   | \$212 | \$218 | \$225 | \$232 |
| \$2,000,001 to \$5,000,000  | \$343                                   | \$353 | \$364 | \$375 | \$386 |
| \$5,000,001 to \$10,000,000 | \$377                                   | \$388 | \$400 | \$412 | \$424 |
| Over \$10,000,000           | \$411                                   | \$423 | \$436 | \$449 | \$462 |

“Orchestras” include a musical group which offers to the public one or more series of concerts or recitals that have been pre-determined in an annual budget.

Included in the “total number of concerts” are the ones where no work of SOCAN’s repertoire is performed.

Where fees are paid under this tariff, no fees shall be payable under Tariff 4.B.1.

SOCAN shall have the right to audit the licensee’s books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

## 3. Annual Licence for Presenting Organizations (2003 to 2008)

For an annual licence to perform, at any time and as often as desired, in the years 2003 to 2008, any or all of the works in SOCAN’s repertoire, during a series of concerts or recitals of classical music forming part of an artistic season of a presenting organization, the fee payable is as follows:

0.96 per cent of gross receipts from ticket sales, subscription and membership revenues, for all concerts (including concerts where no work of SOCAN’s repertoire is performed), exclusive of sales and amusement taxes, with a minimum annual fee of \$25 for 2006, \$30 for 2007 and \$35 for 2008.

Where a series of concerts and recitals forming part of a presenting organization’s artistic season is free of charge, the fee payable is as follows:

0.96 per cent of fees paid to singers, musicians, dancers, conductors, and other performing artists, for all concerts (including concerts where no work of SOCAN’s repertoire is performed) in the series, with a minimum annual fee of \$25 for 2006, \$30 for 2007 and \$35 for 2008.

« Concert gratuit » comprend le concert présenté dans le cadre d’une fête, d’un festival ou d’un événement semblable et qui ne fait pas l’objet d’un prix d’entrée supplémentaire.

La SOCAN peut vérifier les livres et les registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

## 2. Licence annuelle pour orchestres (2008 à 2012)

Pour une licence annuelle permettant l’exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2008 à 2012, de l’une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par un orchestre (y compris les chanteurs), à l’occasion de concerts ou de récitals de musique classique, la redevance annuelle exigible, payable en deux versements au plus tard les 31 janvier et 31 juillet de l’année en cause, se calcule comme suit :

| Budget annuel de l’orchestre | Redevance annuelle (× le nombre de concerts) |        |        |        |        |
|------------------------------|--|--------|--------|--------|--------|
|                              | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   |
| 0 \$ à 100 000 \$            | 62 \$  | 64 \$  | 66 \$  | 68 \$  | 70 \$  |
| 100 001 \$ à 500 000 \$      | 102 \$                                       | 105 \$ | 108 \$ | 111 \$ | 114 \$ |
| 500 001 \$ à 1 000 000 \$    | 165 \$                                       | 170 \$ | 175 \$ | 180 \$ | 185 \$ |
| 1 000 001 \$ à 2 000 000 \$  | 206 \$                                       | 212 \$ | 218 \$ | 225 \$ | 232 \$ |
| 2 000 001 \$ à 5 000 000 \$  | 343 \$                                       | 353 \$ | 364 \$ | 375 \$ | 386 \$ |
| 5 000 001 \$ à 10 000 000 \$ | 377 \$                                       | 388 \$ | 400 \$ | 412 \$ | 424 \$ |
| Plus de 10 000 000 \$        | 411 \$                                       | 423 \$ | 436 \$ | 449 \$ | 462 \$ |

« Orchestre » inclut l’ensemble musical qui offre au public une ou plusieurs séries de concerts ou récitals déterminées d’avance, à même un budget annuel.

Sont inclus dans le « nombre total de concerts » les concerts qui ne comprennent aucune œuvre faisant partie du répertoire de la SOCAN.

Le tarif 4.B.1 ne s’applique pas lorsque les redevances sont payées en vertu du présent tarif.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

## 3. Licence annuelle pour les diffuseurs (2003 à 2008)

Pour une licence annuelle permettant l’exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2003 à 2008, de l’une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans le cadre d’une série de concerts ou de récitals de musique classique faisant partie d’une saison artistique offerte par un diffuseur, la redevance payable se calcule comme suit :

0,96 pour cent des recettes brutes au guichet, des revenus d’abonnement et des frais d’adhésion pour l’ensemble des concerts (y compris les concerts durant lesquels aucune œuvre faisant partie du répertoire de la SOCAN n’est exécutée), à l’exclusion des taxes de vente et d’amusement, sous réserve d’une redevance annuelle minimale de 25 \$ en 2006, 30 \$ en 2007 et 35 \$ en 2008.

Lorsqu’une série de concerts ou de récitals faisant partie de la saison artistique d’un diffuseur est gratuite, la redevance se calcule comme suit :

0,96 pour cent des cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d’orchestre et autres artistes interprètes participant aux concerts (y compris les concerts durant lesquels aucune œuvre faisant partie du répertoire de la SOCAN n’est exécutée) de la série, sous réserve d’une redevance annuelle minimale de 25 \$ en 2006, 30 \$ en 2007 et 35 \$ en 2008.

No later than January 31 of the year for which the licence is issued, the licensee shall file with SOCAN a report estimating the gross receipts from ticket sales, subscription and membership revenues for that year. For a series of free concerts and recitals, the licensee shall file a report estimating the fees paid to singers, musicians, dancers, conductors, and other performing artists for all concerts in the series. If the estimated payment is \$100 or less, payment shall accompany the report. Otherwise, payments based on the report's estimate shall be made quarterly within 30 days of the end of each quarter.

No later than January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN a report of the actual gross receipts from ticket sales, subscription and membership revenues or, for a series of free concerts and recitals, the fees paid to singers, musicians, dancers, conductors and other performing artists, during the year for which the licence is issued and an adjustment of the licence fee shall be paid to SOCAN. Any amount due shall accompany the report; if the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

Where fees are paid under this tariff, no fees shall be payable under Tariff 4.B.1.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 5*

EXHIBITIONS AND FAIRS

A. For a licence to perform, at any time and as often as desired, any or all of the works in SOCAN's repertoire at an exhibition or fair held in the years 2005 to 2008, the fee is calculated as follows:

(a) Where the total attendance (excluding exhibitors and staff) for the duration of the exhibition or fair does not exceed 75,000 persons:

| Total Attendance              | Fee Payable per Day |
|-------------------------------|---------------------|
| Up to 25,000 persons.....     | \$12.81             |
| 25,001 to 50,000 persons..... | \$25.78             |
| 50,001 to 75,000 persons..... | \$64.31             |

(b) Where the total attendance (excluding exhibitors and staff) for the duration of the exhibition or fair exceeds 75,000 persons:

| Total Attendance                   | Fee Payable per Person |
|------------------------------------|------------------------|
| For the first 100,000 persons..... | 1.07 ¢                 |
| For the next 100,000 persons.....  | 0.47 ¢                 |
| For the next 300,000 persons.....  | 0.35 ¢                 |
| All additional persons.....        | 0.26 ¢                 |

In the case of an exhibition or fair that is scheduled yearly, the fee shall be paid on the actual attendance figures in the preceding year, on or before January 31 of the year covered by the licence. The licensee shall submit with the licence fee the figures for actual attendance for the previous year and the duration, in days, of the exhibition or fair.

Au plus tard le 31 janvier de l'année pour laquelle la licence est émise, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport estimant les recettes brutes au guichet, les revenus d'abonnement et les frais d'adhésion pour cette année. Pour une série de concerts ou récitals gratuits, le titulaire de la licence soumet un rapport estimant les cachets versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes interprètes participant aux concerts de la série. Si la redevance est estimée à 100 \$ ou moins, le paiement est joint au rapport. Sinon, des versements trimestriels sont effectués, conformément à l'estimation contenue dans le rapport, dans les 30 jours suivant la fin de chaque trimestre.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport établissant les recettes brutes au guichet, les revenus d'abonnement et les frais d'adhésion réellement reçus ou, dans le cas d'une série de concerts ou récitals gratuits, les cachets réellement versés aux chanteurs, musiciens, danseurs, chefs d'orchestre et autres artistes interprètes participant aux concerts, pendant l'année en cause, et le coût de la licence est ajusté en conséquence. Le paiement de toute somme due accompagne le rapport; si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

Le tarif 4.B.1 ne s'applique pas lorsque les redevances sont payées en vertu du présent tarif.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 5*

EXPOSITIONS ET FOIRES

A. Pour une licence permettant l'exécution de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, en tout temps et aussi souvent que désiré, lors d'une exposition ou d'une foire tenue durant les années 2005 à 2008, la redevance payable s'établit comme suit :

a) si l'assistance totale (excluant les exposants et le personnel) pour la durée de l'exposition ou de la foire ne dépasse pas 75 000 personnes :

| Assistance totale              | Redevance quotidienne |
|--------------------------------|-----------------------|
| Jusqu'à 25 000 personnes.....  | 12,81 \$              |
| 25 001 à 50 000 personnes..... | 25,78 \$              |
| 50 001 à 75 000 personnes..... | 64,31 \$              |

b) si l'assistance totale (excluant les exposants et le personnel) pour la durée de l'exposition ou de la foire dépasse 75 000 personnes :

| Assistance totale                         | Redevance par personne |
|---|------------------------|
| Pour les premières 100 000 personnes..... | 1,07 ¢                 |
| Pour les 100 000 personnes suivantes..... | 0,47 ¢                 |
| Pour les 300 000 personnes suivantes..... | 0,35 ¢                 |
| Pour les personnes additionnelles.....    | 0,26 ¢                 |

Dans le cas d'une exposition ou d'une foire tenue chaque année, la redevance payable s'établit à partir de l'assistance réelle au cours de l'année précédente et est acquittée au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence. Avec son paiement, le titulaire de la licence soumet les chiffres d'assistance réelle pour l'année précédente et le nombre de jours de durée de l'exposition ou de la foire.

In all other cases, the licensee shall, within 30 days of an exhibition's or fair's closing, report its attendance and duration and submit the fee based on those figures.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

A licence issued under Tariff 5.A does not authorize performances of music at concerts for which an additional admission charge is made; for such concerts, Tariff 5.B applies.

B. Where an additional admission charge is made for attendance at musical concerts, an additional licence shall be required. The fee payable for such licence in the years 2003 to 2008 is calculated at the rate of 3 per cent of gross receipts from ticket sales to the concert, exclusive of sales and amusement taxes. Where the concert ticket allows the purchaser access to the exhibition grounds at any time after the opening on the day of the concert, the adult general grounds admission price shall also be deducted from the ticket price to produce the net ticket price.

The fees due under section B shall be calculated on a per concert basis and shall be payable immediately after the close of the exhibition.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 6*

MOTION PICTURE THEATRES  
(2005 to 2008)

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, covering the operations of a motion picture theatre or any establishment exhibiting motion pictures at any time during the year, the annual fee is as follows:

| Year | Rate per Seat | Minimum Fee |
|------|---------------|-------------|
| 2005 | \$1.14        | \$114       |
| 2006 | \$1.17        | \$117       |
| 2007 | \$1.20        | \$120       |
| 2008 | \$1.23        | \$123       |

The seating capacity of drive-in theatres is deemed to be three times the maximum number of automobiles which may be accommodated at any one time.

Theatres operating three days or less per week shall pay one half of the above rates.

For theatres operating for less than 12 months in each year, the fee payable shall be reduced by one twelfth for each full month during the year in which no operations occur.

A licence obtained under this tariff does not authorize any concert or other performance of music when the exhibition of one or more films is not an integral part of the program. The fees for those performances shall be calculated under other applicable tariffs.

Dans tous les autres cas, le titulaire de la licence, dans les 30 jours de la fermeture de l'exposition ou de la foire, fait rapport de l'assistance et de la durée et acquitte la redevance payable sur la base de ces données.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Une licence délivrée en vertu du tarif 5.A n'autorise pas l'exécution d'œuvres musicales lors de concerts pour lesquels un prix additionnel d'entrée est exigé; ces concerts sont assujettis au tarif 5.B.

B. Lorsqu'un prix d'entrée supplémentaire est perçu pour l'accès à un concert durant les années 2003 à 2008, une licence additionnelle est exigée. La redevance payable pour cette licence s'établit à 3 pour cent des recettes brutes au guichet du spectacle, à l'exclusion des taxes de vente et d'amusement. Si le prix du billet de concert permet à l'acheteur d'accéder à l'exposition en tout temps à compter de l'ouverture le jour du concert, le prix d'admission pour adultes est aussi déduit du prix du billet avant d'établir les recettes servant au calcul de la redevance payable.

Les redevances exigibles en vertu de l'article B sont calculées par concert et sont versées immédiatement après la fermeture de l'exposition.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 6*

CINÉMAS  
(2005 à 2008)

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, couvrant l'exploitation d'un cinéma ou tout établissement présentant des films en tout temps durant l'année, la redevance annuelle exigible s'établit comme suit :

| Année | Taux par siège | Redevance minimale |
|-------|----------------|--------------------|
| 2005  | 1,14 \$        | 114 \$             |
| 2006  | 1,17 \$        | 117 \$             |
| 2007  | 1,20 \$        | 120 \$             |
| 2008  | 1,23 \$        | 123 \$             |

Le nombre de sièges dans les cinémas en plein air est réputé être trois fois le nombre maximum d'automobiles capables d'y stationner en même temps.

Les cinémas qui ouvrent leurs portes trois jours ou moins par semaine versent la moitié de la redevance autrement exigible.

Pour les cinémas exploités moins de 12 mois par année, la redevance payable est réduite d'un douzième pour chaque mois complet de non-exploitation.

La licence émise en vertu du présent tarif n'autorise pas les concerts ou autres exécutions de musique, lorsque la projection d'un ou de plusieurs films ne fait pas partie intégrante du programme. Les redevances pour ces exécutions sont établies conformément aux autres tarifs pertinents.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tariff No. 7*

**SKATING RINKS  
(2005 to 2010)**

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, by means of performers in person or by means of recorded music, in connection with roller or ice skating, the fee is as follows:

- (a) where an admission fee is charged: 1.2 per cent of the gross receipts from admissions exclusive of sales and amusement taxes, subject to a minimum annual fee of \$104.31; and
- (b) where no admission fee is charged: an annual fee of \$104.31.

The licensee shall estimate the fee payable for the year covered by the licence based on the total gross receipts from admissions, exclusive of sales and amusement taxes, for the previous year and shall pay such estimated fee to SOCAN on or before January 31 of the year covered by the licence. Payment of the fee shall be accompanied by a report of the gross receipts for the previous year.

If the gross receipts reported for the previous year were not based on the entire year, payment of this fee shall be accompanied by a report estimating the gross receipts from admissions for the entire year covered by the licence.

On or before January 31 of the following year, a report shall be made of the actual gross receipts from admissions during the year covered by the licence, an adjustment of the licence fee payable to SOCAN shall be made, and any additional fees due on the basis of the actual gross receipts from admission charges shall be paid to SOCAN. If the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 8*

**RECEPTIONS, CONVENTIONS, ASSEMBLIES  
AND FASHION SHOWS  
(2005 to 2010)**

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire as part of events at receptions, conventions, assemblies and fashion shows, the fee payable for each event, or for each day on which a fashion show is held, is as follows:

| Room Capacity<br>(seating and standing) | Fee per Event   |              |
|---|-----------------|--------------|
|   | Without Dancing | With Dancing |
| 1 - 100                                 | \$20.56         | \$41.13      |
| 101 - 300                               | \$29.56         | \$59.17      |
| 301 - 500                               | \$61.69         | \$123.38     |
| Over 500                                | \$87.40         | \$174.79     |

*Tarif n° 7*

**PATINOIRES  
(2005 à 2010)**

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des exécutants en personne ou par le biais de musique enregistrée, dans le cadre d'activités reliées au patin à roulettes ou à glace, la redevance exigible est la suivante :

- a) où l'on perçoit un prix d'entrée : 1,2 pour cent des recettes brutes d'entrée à l'exclusion des taxes de vente et d'amusement, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 104,31 \$;
- b) où l'on ne perçoit pas de prix d'entrée : une redevance annuelle de 104,31 \$.

Le titulaire de la licence évalue la redevance exigible pour l'année visée par la licence en fonction des recettes brutes totales d'entrée, à l'exception des taxes de vente et d'amusement, pour l'année précédente, et verse ce montant estimatif à la SOCAN au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence. Le versement de la redevance payable doit être accompagné du relevé des recettes brutes pour l'année précédente.

Si les recettes brutes déclarées pour l'année précédente ne tiennent compte que d'une partie de l'année, le paiement de cette redevance doit être accompagné d'un rapport contenant le montant estimatif des recettes brutes d'entrée pour la totalité de l'année visée par la licence.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, un rapport des recettes brutes réelles d'entrée pour l'année visée par la licence est préparé, le montant de la redevance exigible est corrigé et toute redevance additionnelle exigible en vertu du montant réel des recettes brutes d'entrée doit être versée à la SOCAN. Si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 8*

**RÉCEPTION, CONGRÈS, ASSEMBLÉES ET  
PRÉSENTATIONS DE MODE  
(2005 à 2010)**

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN lors de réceptions, congrès, assemblées et présentations de mode, la redevance exigible pour chaque événement lors de réceptions, congrès ou assemblées, ou pour chaque jour durant lequel se tient une présentation de mode, est comme suit :

| Nombre de places<br>(debout et assises) | Redevance exigible par événement |            |
|---|----------------------------------|------------|
|   | Sans danse                       | Avec danse |
| 1 - 100                                 | 20,56 \$                         | 41,13 \$   |
| 101 - 300                               | 29,56 \$                         | 59,17 \$   |
| 301 - 500                               | 61,69 \$                         | 123,38 \$  |
| Plus de 500                             | 87,40 \$                         | 174,79 \$  |

No later than 30 days after the end of each quarter, the licensee shall file with SOCAN a report for that quarter of the actual number of events with and without dancing and of the number of days on which a fashion show was held. The report shall also include the room capacity (seating and standing) authorized under the establishment's liquor licence or any other document issued by a competent authority for this type of establishment, and payment of the licence fees.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 10*

PARKS, PARADES, STREETS AND  
OTHER PUBLIC AREAS  
(2005 to 2010)

A. *Strolling Musicians and Buskers; Recorded Music*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, by strolling musicians or buskers, or by means of recorded music, in parks, streets or other public areas, the fee is as follows:

\$32.55 for each day on which music is performed, up to a maximum fee of \$222.93 in any three-month period.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

For concert performances in parks, streets or other public areas, Tariff 4 shall apply.

B. *Marching Bands; Floats with Music*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, by marching bands or floats with music participating in parades, the fee is as follows:

\$8.78 for each marching band or float with music participating in the parade, subject to a minimum fee of \$32.55 per day.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 11*

CIRCUSES, ICE SHOWS, FIREWORKS DISPLAYS,  
SOUND AND LIGHT SHOWS AND SIMILAR EVENTS;  
COMEDY SHOWS AND MAGIC SHOWS  
(2005 to 2010)

A. *Circuses, Ice Shows, Fireworks Displays, Sound and Light Shows and Similar Events*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's

Au plus tard 30 jours suivant la fin de chaque trimestre, le titulaire de la licence soumettra à la SOCAN un rapport pour ce trimestre indiquant le nombre d'événements avec et sans danse et le nombre de jours où se tenait une présentation de mode. Le rapport indiquera aussi le nombre de places (debout et assises) autorisé selon le permis d'alcool ou tout autre document émis par les autorités compétentes pour l'établissement où l'événement a eu lieu, et sera accompagné du paiement des redevances.

La SOCAN peut vérifier les livres et les registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 10*

PARCS, PARADES, RUES ET  
AUTRES ENDROITS PUBLICS  
(2005 à 2010)

A. *Musiciens ambulants et musiciens de rues; musique enregistrée*

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des musiciens ambulants ou des musiciens de rues, ou au moyen de musique enregistrée, dans des parcs, rues ou autres endroits publics, la redevance s'établit comme suit :

32,55 \$ par jour où l'on exécute de la musique, jusqu'à concurrence de 222,93 \$ pour toute période de trois mois.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Pour les concerts donnés dans des parcs, rues ou autres endroits publics, le tarif 4 s'applique.

B. *Fanfares; chars allégoriques avec musique*

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des fanfares ou chars allégoriques avec musique prenant part à des parades, la redevance s'établit comme suit :

8,78 \$ par fanfare ou char allégorique avec musique prenant part à une parade, sous réserve d'une redevance minimale de 32,55 \$ par jour.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 11*

CIRQUES, SPECTACLES SUR GLACE, FEUX D'ARTIFICE,  
SPECTACLES SON ET LUMIÈRE ET ÉVÉNEMENTS  
SIMILAIRES; SPECTACLES D'HUMORISTES ET  
SPECTACLES DE MAGICIENS  
(2005 à 2010)

A. *Cirques, spectacles sur glace, feux d'artifice, spectacles son et lumière et événements similaires*

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de

repertoire, by means of performers in person or by means of recorded music at circuses, ice shows, fireworks displays, sound and light shows and similar events, the fee payable per event is as follows:

1.6 per cent of gross receipts from ticket sales, exclusive of sales and amusement taxes, subject to a minimum fee of \$61.85.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

#### B. *Comedy Shows and Magic Shows*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, by means of performers in person or by means of recorded music in conjunction with events where the primary focus is on comedians or magicians and the use of music is incidental, the fee payable per event is \$36.60. However, where the comedy act or magic show is primarily a musical act, Tariff 4.A applies.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

#### *Tariff No. 12*

#### THEME PARKS, ONTARIO PLACE CORPORATION AND SIMILAR OPERATIONS; PARAMOUNT CANADA'S WONDERLAND AND SIMILAR OPERATIONS

##### A. *Theme Parks, Ontario Place Corporation and Similar Operations (2005 to 2008)*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, at theme parks, Ontario Place Corporation and similar operations, the fee payable is:

(a) \$2.41 per 1,000 persons in attendance on days on which music is performed, rounding the number of persons to the nearest 1,000;

PLUS

(b) 1.5 per cent of "live music entertainment costs."

"Live music entertainment costs" means all direct expenditures of any kind and nature (whether in money or other form) paid by the licensee or on the licensee's behalf for all live entertainment during which live music is performed on the premises. It does not include amounts expended for stage props, lighting equipment, set design and costumes, or expenditures for renovation, expansion of facilities or furniture and equipment.

No later than June 30 of the year covered by the licence, the licensee shall file with SOCAN a statement estimating the attendance and the live music entertainment costs for that year, together with payment of 50 per cent of the estimated fee. The balance of

la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des exécutants en personne ou au moyen de musique enregistrée, dans les cirques, les spectacles sur glace, les feux d'artifice, les spectacles son et lumière et autres événements similaires, la redevance exigible pour chaque représentation est la suivante :

1,6 pour cent des recettes brutes d'entrée, à l'exclusion des taxes de vente et d'amusement, sous réserve d'une redevance minimale de 61,85 \$.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

#### B. *Spectacles d'humoristes et spectacles de magiciens*

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, par des exécutants en personne ou au moyen de musique enregistrée simultanément avec des événements où la participation d'humoristes ou de magiciens constitue l'attrait principal de l'événement et l'utilisation de la musique n'est qu'accessoire à l'événement, la redevance exigible par événement est de 36,60 \$. Cependant, si la présentation de l'humoriste ou du magicien constitue principalement un spectacle musical, le tarif 4.A s'applique.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

#### *Tarif n° 12*

#### PARCS THÉMATIQUES, ONTARIO PLACE CORPORATION ET ÉTABLISSEMENTS DU MÊME GENRE; PARAMOUNT CANADA'S WONDERLAND ET ÉTABLISSEMENTS DU MÊME GENRE

##### A. *Parcs thématiques, Ontario Place Corporation et établissements du même genre (2005 à 2008)*

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, à des parcs thématiques, à Ontario Place Corporation ou à un établissement du même genre, la redevance payable s'établit comme suit :

a) 2,41 \$ par 1 000 personnes d'assistance pour chaque journée où des œuvres musicales sont exécutées, en arrondissant ce nombre de personnes au millier le plus rapproché;

PLUS

b) 1,5 pour cent des « coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne ».

« Coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne » s'entend des dépenses directes de quelque nature que ce soit (en argent ou sous une autre forme) engagées par le titulaire de la licence ou en son nom pour tout divertissement au cours duquel des œuvres musicales sont exécutées sur les lieux par des interprètes en personne. Ce montant n'inclut pas les sommes payées pour les accessoires de théâtre, le matériel d'éclairage, les décors, les costumes, la rénovation, l'expansion des installations, l'ameublement ou le matériel.

Au plus tard le 30 juin de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport estimant l'assistance et les coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne durant cette année, et verse la moitié de la

the estimated fee is to be paid no later than October 1 of the same year.

No later than the earliest of 30 days of the close of the season and January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN an audited statement setting out the total attendance and the live music entertainment costs for the year covered by the licence. SOCAN shall then calculate the fee and submit a statement of adjustments.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Tariff 12.A does not apply to performances covered under Tariff 4 or 5.

*B. Paramount Canada's Wonderland Inc. and Similar Operations (2004 to 2008)*

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2004 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire at Paramount Canada's Wonderland and similar operations, the fee payable is:

(a) \$5.09 per 1,000 persons in attendance on days on which music is performed, rounding the number of persons to the nearest 1,000;

PLUS

(b) 1.5 per cent of "live music entertainment costs."

"Live music entertainment costs" means all direct expenditures of any kind and nature (whether in money or other form) paid by the licensee or on the licensee's behalf for all live entertainment during which live music is performed on the premises. It does not include amounts expended for stage props, lighting equipment, set design and costumes, or expenditures for renovation, expansion of facilities or furniture and equipment.

No later than June 30 of the year covered by the licence, the licensee shall file with SOCAN a statement estimating the attendance and the live music entertainment costs for that year, together with payment of 50 per cent of the estimated fee. The balance of the estimated fee is to be paid no later than October 1 of the same year.

No later than the earliest of 30 days of the close of the season and January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN an audited statement setting out the total attendance and the live music entertainment costs for the year covered by the licence. SOCAN shall then calculate the fee and submit a statement of adjustments.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Tariff 12.B does not apply to performances covered under Tariff 4 or 5.

redevance estimée. Le solde de cette redevance est versé au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre de la même année.

Dans les 30 jours suivant la fermeture de la saison ou le 31 janvier de l'année suivante, selon la première de ces deux dates, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un état vérifié indiquant l'assistance totale et les coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne durant l'année visée par la licence. La SOCAN calcule alors la redevance payable et fournit un état rectificatif.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Le tarif 12.A ne s'applique pas aux exécutions assujetties au tarif 4 ou 5.

*B. Paramount Canada's Wonderland Inc. et établissements du même genre (2004 à 2008)*

Pour une licence permettant l'exécution en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2004 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, à Paramount Canada's Wonderland ou à un établissement du même genre, la redevance payable s'établit comme suit :

a) 5,09 \$ par 1 000 personnes d'assistance pour chaque journée où des œuvres musicales sont exécutées, en arrondissant ce nombre de personnes au millier le plus rapproché;

PLUS

b) 1,5 pour cent des « coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne ».

« Coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne » s'entend des dépenses directes de quelque nature que ce soit (en argent ou sous une autre forme) engagées par le titulaire de la licence ou en son nom pour tout divertissement au cours duquel des œuvres musicales sont exécutées sur les lieux par des interprètes en personne. Ce montant n'inclut pas les sommes payées pour les accessoires de théâtre, le matériel d'éclairage, les décors, les costumes, la rénovation, l'expansion des installations, l'ameublement ou le matériel.

Au plus tard le 30 juin de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport estimant l'assistance et les coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne durant cette année, et verse la moitié de la redevance estimée. Le solde de cette redevance est versé au plus tard le 1<sup>er</sup> octobre de la même année.

Dans les 30 jours suivant la fermeture de la saison ou le 31 janvier de l'année suivante, selon la première de ces deux dates, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un état vérifié indiquant l'assistance totale et les coûts d'exécution d'œuvres musicales par des interprètes en personne durant l'année visée par la licence. La SOCAN calcule alors la redevance payable et fournit un état rectificatif.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Le tarif 12.B ne s'applique pas aux représentations assujetties au tarif 4 ou 5.

## Tariff No. 13

## Tarif n° 13

PUBLIC CONVEYANCES  
(2005 to 2008)TRANSPORTS EN COMMUN  
(2005 à 2008)

## A. Aircraft

For a licence to perform in an aircraft, by means of recorded music, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, the fee payable for each aircraft is as follows:

| 1. Music while on ground |  | Fee per Calendar Quarter |  |
|--------------------------|--|--------------------------|--|
| Seating Capacity         |  |                          |  |
| 0 to 100.....            |  | \$40.50                  |  |
| 101 to 160.....          |  | \$51.30                  |  |
| 161 to 250.....          |  | \$60.00                  |  |
| 251 or more.....         |  | \$82.50                  |  |
| 2. In-flight Music       |  | Fee per Calendar Quarter |  |
| Seating Capacity         |  |                          |  |
| 0 to 100.....            |  | \$162.00                 |  |
| 101 to 160.....          |  | \$205.20                 |  |
| 161 to 250.....          |  | \$240.00                 |  |
| 251 or more.....         |  | \$330.00                 |  |

The fees under this tariff shall be payable on March 31, June 30, September 30, and December 31.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Where fees are paid under Tariff 13.A.2, no fees are payable under Tariff 13.A.1.

## B. Passenger Ships

For a licence to perform in a passenger ship, by means of recorded music, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, the fee payable for each passenger ship is as follows:

\$1.05 per person per year based on the authorized passenger capacity of the ship, subject to a minimum annual fee of \$62.74.

For passenger ships operating for less than 12 months in each year, the fee payable shall be reduced by one twelfth for each full month during the year in which no operations occur.

On or before January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall report the authorized passenger capacity and pay the applicable fee to SOCAN.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

C. Railroad Trains, Buses and Other Public Conveyances,  
Excluding Aircraft and Passenger Ships

For a licence to perform in railroad trains, buses and other public conveyances, excluding aircraft and passenger ships, by means of recorded music, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, the fee payable is as follows:

\$1.05 per person per year, based on the authorized passenger capacity of the car, bus or other public conveyance, subject to a minimum annual fee of \$62.74.

## A. Avions

Pour une licence permettant l'exécution à bord d'un avion, au moyen de musique enregistrée, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, la redevance payable pour chaque avion s'établit comme suit :

| 1. Musique au sol |  | Redevance trimestrielle |  |
|-------------------|--|-------------------------|--|
| Nombre de places  |  |                         |  |
| 0 à 100.....      |  | 40,50 \$                |  |
| 101 à 160.....    |  | 51,30 \$                |  |
| 161 à 250.....    |  | 60,00 \$                |  |
| 251 ou plus.....  |  | 82,50 \$                |  |
| 2. Musique en vol |  | Redevance trimestrielle |  |
| Nombre de places  |  |                         |  |
| 0 à 100.....      |  | 162,00 \$               |  |
| 101 à 160.....    |  | 205,20 \$               |  |
| 161 à 250.....    |  | 240,00 \$               |  |
| 251 ou plus.....  |  | 330,00 \$               |  |

Les redevances à cet égard sont payables le 31 mars, le 30 juin, le 30 septembre et le 31 décembre de chaque année.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Aucune redevance n'est payable au titre du tarif 13.A.1 si une redevance est payée au titre du tarif 13.A.2.

## B. Navires à passagers

Pour une licence permettant l'exécution à bord d'un navire à passagers, au moyen de musique enregistrée, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, la redevance payable s'établit comme suit :

1,05 \$ par personne par année, en se fondant sur le nombre maximum de passagers autorisé par navire, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 62,74 \$.

Pour les navires exploités moins de 12 mois par année, la redevance payable est réduite d'un douzième pour chaque mois complet de non-exploitation.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire fournit un rapport du nombre maximum de passagers autorisé et verse à la SOCAN la redevance exigible.

La SOCAN peut vérifier les livres et les registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

## C. Trains, autobus et autres moyens de transport en commun, à l'exclusion des avions et des navires à passagers

Pour une licence permettant l'exécution à bord de trains, d'autobus et d'autres moyens de transport en commun à l'exclusion des avions et des navires à passagers, au moyen de musique enregistrée, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, la redevance payable s'établit comme suit :

1,05 \$ par personne par année, en se fondant sur le nombre maximum de passagers autorisé par voiture, autobus ou autre



On or before January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall report the authorized passenger capacity and pay the applicable fee to SOCAN.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Tariff No. 14

PERFORMANCE OF AN INDIVIDUAL WORK  
(2005 to 2010)

For the performance, in the years 2005 to 2010, of an individual work or an excerpt therefrom by a performer or contrivance at any single event when that work is the sole work performed from the repertoire of SOCAN, the fee payable shall be as follows:

When the performance of a work lasts more than three minutes, the above rates are increased as follows:

| Potential Audience | Musical Group or Orchestra with or without vocal accompaniment | Single Instrument with or without vocal accompaniment |
|--------------------|--|---|
| 500 or less        | \$ 5.35  | \$ 2.72   |
| 501 to 1,000       | \$ 6.27  | \$ 4.11   |
| 1,001 to 5,000     | \$ 13.37   | \$ 6.68   |
| 5,001 to 10,000    | \$ 18.66   | \$ 9.36   |
| 10,001 to 15,000   | \$ 24.01   | \$12.03   |
| 15,001 to 20,000   | \$ 29.30   | \$14.65   |
| 20,001 to 25,000   | \$ 34.60   | \$17.33   |
| 25,001 to 50,000   | \$ 40.05   | \$17.48   |
| 50,001 to 100,000  | \$ 45.45   | \$22.72   |
| 100,001 to 200,000 | \$ 59.33   | \$26.63   |
| 200,001 to 300,000 | \$ 66.68   | \$33.31   |
| 300,001 to 400,000 | \$ 79.94   | \$39.95   |
| 400,001 to 500,000 | \$ 93.36   | \$46.68   |
| 500,001 to 600,000 | \$106.67   | \$53.26   |
| 600,001 to 800,000 | \$119.94   | \$59.58   |
| 800,001 or more    | \$133.25   | \$66.68   |

When the performance of a work lasts more than three minutes, the above rates are increased as follows:

|                                       | Increase (%) |
|---------------------------------------|--------------|
| Over 3 and not more than 7 minutes    | 75           |
| Over 7 and not more than 15 minutes   | 125          |
| Over 15 and not more than 30 minutes  | 200          |
| Over 30 and not more than 60 minutes  | 300          |
| Over 60 and not more than 90 minutes  | 400          |
| Over 90 and not more than 120 minutes | 500          |

If more than one work from SOCAN's repertoire is performed during any particular event, the fees shall be calculated under other applicable tariffs.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

moyen de transport en commun, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 62,74 \$.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire fournit un rapport du nombre maximum de passagers autorisé et verse à la SOCAN la redevance exigible.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Tarif n° 14

EXÉCUTION D'ŒUVRES PARTICULIÈRES  
(2005 à 2010)

Pour l'exécution durant les années 2005 à 2010 d'une œuvre particulière ou d'un extrait de cette dernière par un exécutant ou un appareil à l'occasion d'un événement particulier, lorsqu'il s'agit de la seule œuvre tirée du répertoire de la SOCAN, les redevances payables sont les suivantes :

Lorsque l'exécution de l'œuvre ne dure pas plus de trois minutes :

| Auditoire prévu   | Ensemble musical ou orchestre avec ou sans accompagnement vocal | Instrument unique avec ou sans accompagnement vocal |
|-------------------|---|---|
| 500 ou moins      | 5,35 \$   | 2,72 \$   |
| 501 à 1000        | 6,27 \$   | 4,11 \$   |
| 1001 à 5000       | 13,37 \$  | 6,68 \$   |
| 5001 à 10 000     | 18,66 \$  | 9,36 \$   |
| 10 001 à 15 000   | 24,01 \$  | 12,03 \$  |
| 15 001 à 20 000   | 29,30 \$  | 14,65 \$  |
| 20 001 à 25 000   | 34,60 \$  | 17,33 \$  |
| 25 001 à 50 000   | 40,05 \$  | 17,48 \$  |
| 50 001 à 100 000  | 45,45 \$  | 22,72 \$  |
| 100 001 à 200 000 | 59,33 \$  | 26,63 \$  |
| 200 001 à 300 000 | 66,68 \$  | 33,31 \$  |
| 300 001 à 400 000 | 79,94 \$  | 39,95 \$  |
| 400 001 à 500 000 | 93,36 \$  | 46,68 \$  |
| 500 001 à 600 000 | 106,67 \$   | 53,26 \$  |
| 600 001 à 800 000 | 119,94 \$   | 59,58 \$  |
| 800 001 ou plus   | 133,25 \$   | 66,68 \$  |

Pour l'exécution d'une œuvre durant plus de trois minutes, les taux précités sont majorés comme suit :

|   | Augmentation (%) |
|---|------------------|
| Plus de 3 minutes et pas plus de 7 minutes    | 75               |
| Plus de 7 minutes et pas plus de 15 minutes   | 125              |
| Plus de 15 minutes et pas plus de 30 minutes  | 200              |
| Plus de 30 minutes et pas plus de 60 minutes  | 300              |
| Plus de 60 minutes et pas plus de 90 minutes  | 400              |
| Plus de 90 minutes et pas plus de 120 minutes | 500              |

Si plus d'une œuvre tirée du répertoire de la SOCAN est exécutée à l'occasion d'un événement particulier, les redevances sont calculées conformément aux autres tarifs pertinents.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

## Tariff No. 15

## Tarif n° 15

BACKGROUND MUSIC IN ESTABLISHMENTS  
NOT COVERED BY TARIFF NO. 16MUSIQUE DE FOND DANS LES ÉTABLISSEMENTS  
NON RÉGIS PAR LE TARIF N° 16A. *Background Music (2006, 2007)*

For a licence to perform, by means of recorded music, at any time and as often as desired in 2006 and 2007, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in an establishment not covered by Tariff 16, the annual fee is \$1.23 per square metre or 11.46¢ per square foot, payable no later than January 31 of the year covered by the licence.

If no music is performed in January of the first year of operation, the fee shall be prorated on a monthly basis, calculated from the month in which music was first performed, and shall be paid within 30 days of the date on which music was first performed.

Seasonal establishments operating less than six months per year shall pay half the above rate.

In all cases, a minimum annual fee of \$94.51 shall apply.

The payment shall be accompanied by a report showing the area of the establishment.

This tariff does not cover the use of music expressly covered in other tariffs.

Pursuant to subsection 69(2) of the *Copyright Act*, no royalties are collectable from the owner or user of a radio receiving set in respect of public performances effected by means of that radio receiving set in any place other than a theatre that is ordinarily and regularly used for entertainments to which an admission charge is made.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

B. *Telephone Music on Hold (2005 to 2008)*

For a licence to communicate to the public by telecommunication over a telephone on hold, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in an establishment not covered by Tariff 16, the fee payable is as follows:

\$94.51 for one trunk line, plus \$2.09 for each additional trunk line.

For the purposes of this tariff, "trunk line" means a telephone line linking the licensee's telephone switching equipment to the public telephone system and over which music is provided to a caller while on hold.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall pay the applicable fee to SOCAN and report the number of trunk lines.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

Where fees are paid under Tariff 16, no fees shall be payable under Tariff 15.B.

A. *Musique de fond (2006, 2007)*

Pour une licence permettant l'exécution, au moyen de musique enregistrée, en tout temps et aussi souvent que désiré en 2006 et 2007, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans un établissement non assujéti au tarif 16, la redevance annuelle est de 1,23 \$ le mètre carré ou 11,46 ¢ le pied carré, payable avant le 31 janvier de l'année visée par la licence.

Si aucune musique n'est exécutée durant le mois de janvier de la première année d'exploitation, la redevance payable est établie au prorata du nombre de mois, calculée à compter du premier mois de l'année durant lequel de la musique est exécutée, et est versée dans les 30 jours de la date à laquelle de la musique a été exécutée pour la première fois.

Les établissements saisonniers exploités moins de six mois par année paient la moitié du taux mentionné ci-dessus.

Dans tous les cas, la redevance annuelle minimale est de 94,51 \$.

Le paiement est accompagné d'un rapport indiquant la superficie de l'établissement.

Le présent tarif ne couvre pas l'utilisation de musique expressément assujéti à tout autre tarif.

Le paragraphe 69(2) de la *Loi sur le droit d'auteur* prévoit qu'à l'égard des exécutions publiques effectuées au moyen d'un appareil radiophonique récepteur, en tout endroit autre qu'un théâtre servant ordinairement et régulièrement de lieu d'amusement où est exigé un prix d'entrée, aucune redevance n'est exigible du propriétaire ou de l'utilisateur de l'appareil radiophonique récepteur.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

B. *Attente musicale au téléphone (2005 à 2008)*

Pour une licence permettant la communication au public par télécommunication aux fins d'attente musicale au téléphone, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans un établissement non assujéti au tarif 16, la redevance payable s'établit comme suit :

94,51 \$ pour une ligne principale de standard, plus 2,09 \$ pour chaque ligne principale de standard additionnelle.

Aux fins du présent tarif, « ligne principale de standard » signifie une ligne téléphonique reliant l'équipement de commutation téléphonique du titulaire de la licence au système téléphonique public et sur laquelle de la musique est fournie à une personne en attente.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire verse la redevance applicable, accompagnée d'un rapport indiquant le nombre de lignes principales de standard.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

Aucune redevance n'est payable au titre du tarif 15.B si une redevance est payée au titre du tarif 16.

## Tariff No. 16

## Tarif n° 16

BACKGROUND MUSIC SUPPLIERS  
(1998 to 2006)FOURNISSEURS DE MUSIQUE DE FOND  
(1998 à 2006)

This tariff shall apply to licenses for the performance in public or the communication to the public by telecommunication, at any time and as often as desired in the years 1998 to 2006, of any or all of the works in SOCAN's repertoire, in connection with the supply of a background music service.

This tariff applies only if the music supplier undertakes to remit to SOCAN the licence fees set out in this tariff, together with all the information requested under the terms of this tariff.

Royalties paid pursuant to this tariff clear not only the right for the public performance effected by the service's subscriber, but also, where applicable, the right for the communication to the public by telecommunication effected by the service when it transmits a signal to its subscribers.

This tariff does not cover the use of music expressly covered in Tariffs 3.B (Recorded Music Accompanying Live Entertainment), 3.C (Adult Entertainment Clubs), 9 (Sports Events), 13 (Public Conveyances), 17 (Pay, Specialty and Other Television Services), 18 (Recorded Music for Dancing) or 19 (Fitness Activities and Dance Instruction).

The fee is established according to whether the subscriber to the music service occupies industrial premises or other premises.

A. *Industrial Premises*

For the purposes of this tariff, "industrial premises" includes all premises used in the manufacturing, assembly or production of goods of any kind, as well as offices and other business premises to which the general public is not routinely admitted.

The fee for industrial premises shall be 4.75 per cent of the total amount paid by the subscriber for background music, including telephone music on hold, subject to a minimum annual fee of \$48 for each premises, net of any amount paid for equipment provided to the subscriber.

B. *Other Premises*

The fee for other premises shall be 7.5 per cent of the amount paid by the subscriber for background music, including telephone music on hold, net of any amount paid for equipment provided to the subscriber.

A minimum annual fee of \$48 is payable for each separate tenancy. The annual minimum fee for premises with no more than five permanent employees and for which the charge for the music service does not exceed \$10 per month is reduced to \$20.

*Provisions Applicable to All Premises Covered in this Tariff*

In any multiple tenancy building, each separate tenancy to which the music service is supplied, pursuant to a contract between the supplier and that tenancy, shall be subject to the minimum rate as set out above.

The fees shall be paid each month. Within 10 days of the end of a month, the supplier shall send the payment for that month, together with a report for that month.

Le présent tarif vise les licences pour l'exécution publique ou la communication au public par télécommunication, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 1998 à 2006, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, lors de la fourniture d'un service de musique de fond.

Le présent tarif s'applique uniquement si le fournisseur du service s'engage à remettre à la SOCAN les redevances établies dans le présent tarif, ainsi que les renseignements qu'il prévoit.

Les redevances versées en vertu du présent tarif libèrent les droits non seulement pour l'exécution publique à laquelle se livre l'abonné du service, mais aussi, le cas échéant, pour la communication au public par télécommunication à laquelle le service se livre en transmettant un signal aux abonnés du service.

L'usage de musique expressément assujéti aux tarifs 3.B (Musique enregistrée accompagnant un spectacle), 3.C (Clubs de divertissement pour adultes), 9 (Événements sportifs), 13 (Transports en commun), 17 (Services de télévision payante, services spécialisés et autres services de télévision), 18 (Musique enregistrée utilisée à des fins de danse) ou 19 (Exercices physiques et cours de danse) n'est pas assujéti au présent tarif.

La redevance est établie selon que l'abonné au service de musique occupe un local industriel ou un autre local.

A. *Locaux industriels*

Aux fins du présent tarif, « local industriel » s'entend de tout établissement utilisé pour la fabrication, l'assemblage ou la production de marchandises de toutes sortes, ainsi que des bureaux et autres locaux commerciaux auxquels le public n'est pas généralement admis.

La redevance payable à l'égard d'un local industriel est de 4,75 pour cent de la somme versée par l'abonné au fournisseur pour le service de musique de fond, incluant la musique en attente sur les lignes téléphoniques, sous réserve d'une redevance annuelle minimale de 48 \$ par local, à l'exclusion de toute somme payée par l'abonné pour de l'équipement fourni.

B. *Autres locaux*

La redevance payable à l'égard d'un local autre qu'industriel est de 7,5 pour cent de la somme versée par l'abonné au fournisseur pour le service de musique de fond, incluant la musique en attente sur les lignes téléphoniques, à l'exclusion de toute somme payée par l'abonné pour de l'équipement fourni.

Une redevance annuelle minimale de 48 \$ est payable pour chaque local distinct. La redevance minimale pour un établissement ne comptant pas plus de cinq employés permanents et dont l'abonnement ne coûte pas plus de 10 \$ par mois est réduite à 20 \$ par année.

*Dispositions applicables à tous les locaux assujéti au présent tarif*

Dans un immeuble à locataires multiples, chacun des locaux auxquels le service de musique est fourni en vertu d'un contrat entre le fournisseur de musique et un locataire est assujéti à la redevance minimale établie ci-dessus.

La redevance est payable mensuellement. Dans les 10 jours de la fin du mois, le fournisseur de musique effectue son paiement, accompagné d'un rapport pour ce mois.

A supplier who pays fees and files all reports by the due date shall be entitled to the following reductions in the minimum fee payable for each premises:

| Number of Premises | Applicable Minimum Fee |
|--------------------|------------------------|
| 3 to 10 .....      | \$45.60                |
| 11 to 50.....      | \$43.20                |
| 51 to 100.....     | \$40.80                |
| 101 to 200.....    | \$38.40                |
| 201 to 500.....    | \$36.00                |
| 501 to 1,000.....  | \$33.60                |

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 18*

**RECORDED MUSIC  
FOR DANCING  
(2005 to 2010)**

For a licence to perform, by means of recorded music for dancing by patrons, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in bars, cabarets, restaurants, taverns, clubs, dining rooms, discotheques, dance halls, ballrooms and similar premises, the annual fee shall be as follows:

(a) Premises accommodating no more than 100 patrons:

| Months of Operation | Days of Operation |            |
|---------------------|-------------------|------------|
|                     | 1 - 3 days        | 4 - 7 days |
| 6 months or less    | \$267.33          | \$534.66   |
| More than 6 months  | \$534.66          | \$1,069.32 |

(b) Premises accommodating more than 100 patrons:

Premises accommodating between 101 and 120 patrons shall pay 10 per cent more than the fees set out in (a). For each subsequent capacity increase of up to 20 patrons, a further increase of 10 per cent of the fees set out in (a) shall be payable.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the establishment shall pay the applicable fee to SOCAN and report the room capacity in number of patrons.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 19*

**FITNESS ACTIVITIES AND  
DANCE INSTRUCTION  
(2007 to 2010)**

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2007 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in conjunction with physical exercises (dancercise, aerobics, body building and other similar activities) and dance instruction, the annual fee for each room in which performances take

Le fournisseur de musique qui verse les redevances et soumet les rapports appropriés dans le délai prescrit a droit à une réduction de la redevance minimale pour chaque local, établie comme suit :

| Nombre de locaux | Redevance minimale applicable |
|------------------|-------------------------------|
| 3 à 10 .....     | 45,60 \$                      |
| 11 à 50 .....    | 43,20 \$                      |
| 51 à 100 .....   | 40,80 \$                      |
| 101 à 200 .....  | 38,40 \$                      |
| 201 à 500 .....  | 36,00 \$                      |
| 501 à 1000 ..... | 33,60 \$                      |

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 18*

**MUSIQUE ENREGISTRÉE UTILISÉE  
AUX FINS DE DANSE  
(2005 à 2010)**

Pour une licence permettant l'exécution, au moyen de musique enregistrée aux fins de danse par des clients, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans un bar, un cabaret, un restaurant, une taverne, un club, une salle à manger, une discothèque, une salle de danse, une salle de bal ou tout autre établissement du même genre, la redevance annuelle payable s'établit comme suit :

a) Établissements pouvant accueillir 100 clients ou moins :

| Mois d'opération | Jours d'ouverture |             |
|------------------|-------------------|-------------|
|                  | 1 à 3 jours       | 4 à 7 jours |
| 6 mois ou moins  | 267,33 \$         | 534,66 \$   |
| Plus de 6 mois   | 534,66 \$         | 1 069,32 \$ |

b) Établissements pouvant accueillir plus de 100 clients :

Pour un établissement pouvant accueillir entre 101 et 120 clients, le titulaire de la licence verse 10 pour cent de plus que la redevance établie en a). Pour chaque augmentation additionnelle de capacité de 20 clients ou moins, une majoration additionnelle de 10 pour cent de la redevance établie en a) est exigible.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire verse la redevance applicable, accompagnée d'un rapport indiquant le nombre de clients que l'établissement peut recevoir.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 19*

**EXERCICES PHYSIQUES ET  
COURS DE DANSE  
(2007 à 2010)**

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2007 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, simultanément avec des exercices physiques (danse exercice, danse aérobique, culturisme et autres activités semblables) et des

place is \$2.14 multiplied by the average number of participants per week in the room, with a minimum annual fee of \$64.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the licensee shall file with SOCAN a statement estimating the average number of participants per week for each room in which performances are expected to take place during the year, together with the payment of the estimated fee.

No later than January 31 of the following year, the licensee shall file with SOCAN a report setting out the actual average number of participants per week for each room in which performances took place during the year covered by the licence. Any monies owed shall then be paid to SOCAN; if the fee due is less than the amount paid, SOCAN shall credit the licensee with the amount of the overpayment.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

cours de danse, la redevance annuelle par salle dans laquelle ont lieu ces exécutions est de 2,14 \$ multiplié par le nombre moyen de participants par semaine dans cette salle, avec une redevance annuelle minimale de 64 \$.

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport estimant le nombre moyen de participants par semaine pour chaque salle dans laquelle des exécutions devraient avoir lieu durant l'année et verse la redevance estimée.

Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, le titulaire de la licence soumet à la SOCAN un rapport établissant le nombre réel moyen de participants par semaine pour chaque salle dans laquelle des exécutions ont eu lieu durant l'année visée par la licence. Le paiement de toute somme due accompagne le rapport; si le coût de la licence est inférieur au montant déjà payé, la SOCAN porte le supplément au crédit du titulaire de la licence.

La SOCAN peut vérifier les livres et les registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tariff No. 20*

**KARAOKE BARS AND SIMILAR  
ESTABLISHMENTS  
(2005 to 2010)**

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, by means of karaoke machines at karaoke bars and similar establishments, the annual fee shall be as follows:

Establishments operating with karaoke no more than 3 days a week: \$191.24.

Establishments operating with karaoke more than 3 days a week: \$275.56.

No later than January 31 of the year covered by the licence, the establishment shall pay the applicable fee to SOCAN and report the number of days it operates with karaoke in a week.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

*Tariff No. 21*

**RECREATIONAL FACILITIES OPERATED BY A  
MUNICIPALITY, SCHOOL, COLLEGE, UNIVERSITY,  
AGRICULTURAL SOCIETY OR SIMILAR  
COMMUNITY ORGANIZATIONS  
(2005 to 2010)**

For a licence to perform, at any time and as often as desired in the years 2005 to 2010, any or all of the works in SOCAN's repertoire, in a recreational facility operated by a municipality, school, college, university, agricultural society or similar community organizations, during recreational activities that would otherwise be subject to Tariff 5.A (Exhibitions and Fairs), Tariff 7 (Skating Rinks), Tariff 8 (Receptions, Conventions, Assemblies and Fashion Shows), Tariff 9 (Sports Events, including

*Tarif n° 20*

**BARS KARAOKÉ ET ÉTABLISSEMENTS  
DU MÊME GENRE  
(2005 à 2010)**

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, au moyen d'appareils karaoké, dans un bar karaoké ou un établissement du même genre, la redevance annuelle s'établit comme suit :

Établissement ouvert avec karaoké 3 jours ou moins par semaine : 191,24 \$

Établissement ouvert avec karaoké 3 jours ou plus par semaine : 275,56 \$

Au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence, le titulaire de la licence verse à la SOCAN la redevance applicable, accompagnée d'un rapport spécifiant le nombre de jours d'opération avec karaoké par semaine de l'établissement.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

*Tarif n° 21*

**INSTALLATIONS RÉCRÉATIVES EXPLOITÉES PAR  
UNE MUNICIPALITÉ, UNE ÉCOLE, UN COLLÈGE,  
UNE UNIVERSITÉ, UNE SOCIÉTÉ AGRICOLE OU  
AUTRES ORGANISATIONS COMMUNAUTAIRES  
DU MÊME GENRE  
(2005 à 2010)**

Pour une licence permettant l'exécution, en tout temps et aussi souvent que désiré durant les années 2005 à 2010, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans une installation récréative exploitée par une municipalité, une école, un collège, une université, une société agricole ou autre organisation communautaire du même genre, à l'occasion d'activités récréatives qui seraient autrement assujetties au tarif 5.A (Expositions et foires), au tarif 7 (Patinoires), au tarif 8 (Réceptions,

minor hockey, figure skating, roller skating, ice skating, youth figure skating carnivals and amateur rodeos), Tariff 11.A (Circuses, Ice Shows, etc.) or Tariff 19 (Fitness Activities and Dance Instruction), the annual fee is \$185.07 for each facility, if the licensee's gross revenue from these events during the year covered by the licence does not exceed \$15,422.88.

Payment of this fee shall be made on or before January 31 of the year covered by the licence. On or before January 31 of the following year, a report shall be submitted to SOCAN confirming that the licensee's gross revenue from the events covered by this tariff during the year do not exceed \$15,422.88.

A facility paying under this tariff is not required to pay under Tariff 5.A, 7, 8, 9, 11.A or 19 for the events covered in this tariff.

This tariff does not cover the use of music expressly covered in tariffs other than Tariff 5.A, 7, 8, 9, 11.A or 19.

SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the fee payable by the licensee.

#### *Tariff No. 23*

### HOTEL AND MOTEL IN-ROOM SERVICES (2007 and 2008)

#### *Definitions*

1. In this tariff, "mature audience film" means an audio-visual work that has sexual activity as its primary component and that is separately marketed as adult entertainment.

#### *Application and Royalties*

2. For a licence to communicate to the public by telecommunication, at any time and as often as desired in 2007 and 2008, any or all of the works in SOCAN's repertoire, by means of hotel or motel in-room audio-visual or musical services, the total fees payable shall be

- (a) 1.25 per cent of the fees paid by guests to view audio-visual works other than mature audience films;
- (b) 0.3125 per cent of the fees paid by guests to view mature audience films containing any work in respect of which a SOCAN licence is required; and
- (c) 5.5 per cent of the revenues of the provider of any musical service.

#### *Payment and Reporting Requirements*

3. Royalties shall be due no later than 60 days after the end of each quarter. The payment shall be accompanied by a report showing, with respect to the relevant quarter,

- (a) for audio-visual works other than mature audience films,
  - (i) the fees paid by guests to view the audio-visual content, and
  - (ii) the individual titles of the audio-visual works used during the quarter;
- (b) for mature audience films,
  - (i) the fees paid by guests to view the films,

congrès, assemblées et présentations de mode), au tarif 9 (Événements sportifs, y compris le hockey mineur, le patinage artistique, le patinage sur roulettes, le patinage sur glace, les spectacles jeunesse sur glace et les rodéos amateurs), au tarif 11.A (Cirques, spectacles sur glace, etc.) ou au tarif 19 (Exercices physiques et cours de danse), la redevance annuelle exigible pour chaque installation est de 185,07 \$ si les revenus bruts du titulaire de la licence pour ces activités pendant l'année n'excèdent pas 15 422,88 \$.

Le paiement de ces redevances est exigible au plus tard le 31 janvier de l'année visée par la licence. Au plus tard le 31 janvier de l'année suivante, le titulaire de la licence fournit à la SOCAN un rapport confirmant que les revenus bruts pour les événements couverts par ce tarif n'excèdent pas 15 422,88 \$.

L'installation qui verse une redevance en vertu du présent tarif n'est pas tenue de verser de redevances en vertu des tarifs 5.A, 7, 8, 9, 11.A ou 19 à l'égard des événements visés dans le présent tarif.

Ce tarif ne couvre pas les exécutions d'œuvres expressément prévues aux tarifs autres que les tarifs 5.A, 7, 8, 9, 11.A ou 19.

La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

#### *Tarif n° 23*

### SERVICES OFFERTS DANS LES CHAMBRES D'HÔTEL ET DE MOTEL (2007 et 2008)

#### *Définitions*

1. Dans le présent tarif, « film pour adultes » s'entend d'une œuvre audiovisuelle visant avant tout à représenter des activités de nature sexuelle et qui est mise en marché en tant que divertissement pour adultes.

#### *Application et redevances*

2. Pour une licence permettant la communication au public par télécommunication, en tout temps et aussi souvent que désiré en 2007 et 2008, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, dans le cadre de services audiovisuels ou musicaux offerts dans une chambre d'hôtel ou de motel, le montant total des redevances est le suivant :

- a) 1,25 pour cent des sommes versées par un client pour visionner une œuvre audiovisuelle autre qu'un film pour adultes;
- b) 0,3125 pour cent des sommes versées par un client pour visionner un film pour adultes qui contient une œuvre nécessitant une licence de la SOCAN;
- c) 5,5 pour cent des recettes du fournisseur d'un service musical.

#### *Obligations de paiement et de rapport*

3. Les redevances sont payables au plus tard 60 jours après la fin de chaque trimestre. Le paiement est accompagné d'un rapport indiquant, pour le trimestre pertinent :

- a) à l'égard des œuvres audiovisuelles autres que les films pour adultes :
  - (i) les sommes versées par des clients pour visionner le contenu audiovisuel,
  - (ii) le titre des œuvres audiovisuelles utilisées durant le trimestre;
- b) à l'égard des films pour adultes :

(ii) a list of individual titles of the films used during the quarter, indicating which films did not contain any work in respect of which a SOCAN licence is required, and  
(iii) if a film does not contain any work in respect of which a SOCAN licence is required, documentation establishing that no such works were used;

(c) for musical services,

(i) the fees paid by guests to use the service,  
(ii) the revenues of the provider of the service, and  
(iii) the Universal Product Code (UPC) and the International Standard Recording Code (ISRC) of the recordings used in providing the service.

#### *Audits*

4. SOCAN shall have the right to audit the licensee's books and records, on reasonable notice and during normal business hours, to verify statements rendered and the fee payable by the licensee.

#### *Uses Not Targeted in the Tariff*

5. (1) This tariff does not apply to uses covered by other SOCAN tariffs, including Tariffs 17 and 22 and the Pay Audio Services Tariff.

(2) This tariff does not apply to Internet access services or to video games services.

(i) les sommes versées par des clients pour visionner un film,  
(ii) le titre des films utilisés durant le trimestre, avec une indication des films ne contenant aucune œuvre nécessitant une licence de la SOCAN,

(iii) si un film ne contenait aucune œuvre nécessitant une licence de la SOCAN, la documentation établissant que tel était le cas;

c) à l'égard des services musicaux :

(i) les sommes versées par des clients pour utiliser le service,  
(ii) les recettes du fournisseur du service,  
(iii) le code-barres (UPC) et le code international normalisé des enregistrements (ISRC) des albums utilisés pour fournir le service.

#### *Vérifications*

4. La SOCAN peut vérifier les livres et registres du titulaire de la licence durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis par le titulaire de la licence et la redevance exigible de ce dernier.

#### *Utilisations non visées par le tarif*

5. (1) Le présent tarif ne vise pas les usages assujettis à d'autres tarifs de la SOCAN, y compris les tarifs 17 et 22 et le tarif pour les services sonores payants.

(2) Le présent tarif ne vise pas les services d'accès à Internet ou les services offrant des jeux vidéo.

TARIFF 2.A (COMMERCIAL RADIO STATIONS)  
FORM A  
(2005-2008)

CALCULATION OF LICENCE FEE FOR A MODIFIED BLANKET LICENCE (MBL) FOR THE MONTH OF \_\_\_\_\_

Payment on account of cleared programs

- to account for additional expenses incurred by SOCAN because of the availability of the MBL:  
 $3\% \times 1.9\% \times$  gross income from all programs (A) \_\_\_\_\_
- to account for the fact that stations that use the MBL pay royalties two months later than other stations:  
 $1\% \times 1.9\% \times$  gross income from all programs (B) \_\_\_\_\_
- to account for the use of ambient and production music in cleared programs:  $5\% \times 1.9\% \times$  gross income from cleared programs (C) \_\_\_\_\_
- to account for SOCAN's general operating expenses:  $22\% \times 95\% \times 1.9\% \times$  gross income from cleared programs (D) \_\_\_\_\_

TOTAL of A + B + C + D: (E) \_\_\_\_\_

Payment on account of programs other than cleared programs

- $1.9\% \times$  gross income from all programs other than cleared programs: (F) \_\_\_\_\_

TOTAL LICENCE FEE FOR THE MONTH (E + F): (G) \_\_\_\_\_

Please remit the amount set out in (G)

TARIF 2.A (STATIONS DE TÉLÉVISION COMMERCIALES)  
FORMULAIRE A  
(2005 à 2008)

CALCUL DE LA REDEVANCE PAYABLE EN VERTU DE LA LICENCE GÉNÉRALE MODIFIÉE (LGM) POUR LE MOIS DE \_\_\_\_\_

Paiement à l'égard de la programmation affranchie

- pour les dépenses additionnelles que la SOCAN engage au motif que la LGM est disponible :  
 $3\% \times 1,9\% \times$  revenus totaux bruts de la station (A) \_\_\_\_\_
- pour tenir compte du fait que les stations qui optent pour la LGM versent leurs redevances deux mois plus tard que les autres stations :  $1\% \times 1,9\% \times$  revenus totaux bruts de la station (B) \_\_\_\_\_
- pour l'utilisation de la musique ambiante et de production dans la programmation affranchie :  
 $5\% \times 1,9\% \times$  revenus bruts de la station attribuables à la programmation affranchie (C) \_\_\_\_\_
- pour les dépenses générales d'exploitation de la SOCAN :  $22\% \times 95\% \times 1,9\% \times$  revenus bruts de la station attribuables à la programmation affranchie (D) \_\_\_\_\_

TOTAL de A + B + C + D : (E) \_\_\_\_\_

Paiement à l'égard du reste de la programmation

- $1,9\% \times$  revenus bruts de la station attribuables à la programmation autre que la programmation affranchie : (F) \_\_\_\_\_

REDEVANCE TOTALE DU MOIS (E + F) : (G) \_\_\_\_\_

Veuillez payer le montant indiqué à la ligne (G)







Supplement  
Canada Gazette, Part I  
March 22, 2008



Supplément  
Gazette du Canada, Partie I  
Le 22 mars 2008

**COPYRIGHT BOARD**

**COMMISSION DU DROIT  
D'AUTEUR**

**Statement of Royalties to Be Collected  
by SOCAN for the Communication to the  
Public by Telecommunication, in Canada,  
of Musical or Dramatico-Musical Works**

**Tarif des redevances à percevoir par la  
SOCAN pour la communication au public  
par télécommunication, au Canada,  
d'œuvres musicales ou dramatico-musicales**

Tariff No. 17  
Transmission of Pay, Specialty and  
Other Television Services by  
Distribution Undertakings

(2005-2008)

Tarif n° 17  
Transmission de services de télévision  
payante, services spécialisés et autres services  
de télévision par des entreprises de distribution

(2005-2008)

**COPYRIGHT BOARD**

FILE: Public Performance of Musical Works

*Statement of Royalties to Be Collected by SOCAN for the Communication to the Public by Telecommunication, in Canada, of Musical or Dramatico-Musical Works*

In accordance with subsection 68(4) of the *Copyright Act*, the Copyright Board has certified and hereby publishes the statement of royalties to be collected by the Society of Composers, Authors and Music Publishers of Canada (SOCAN) for the communication to the public by telecommunication, in Canada, of musical or dramatico-musical works in respect of Tariff 17 (Transmission of Pay, Specialty and Other Television Services by Distribution Undertakings) for the years 2005 to 2008.

Ottawa, March 22, 2008

CLAUDE MAJEAU  
*Secretary General*  
56 Sparks Street, Suite 800  
Ottawa, Ontario  
K1A 0C9  
613-952-8621 (telephone)  
613-952-8630 (fax)  
[majeau.claude@cb-cda.gc.ca](mailto:majeau.claude@cb-cda.gc.ca) (email)

**COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR**

DOSSIER : Exécution publique d'œuvres musicales

*Tarif des redevances à percevoir par la SOCAN pour la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales*

Conformément au paragraphe 68(4) de la *Loi sur le droit d'auteur*, la Commission du droit d'auteur a homologué et publie le tarif des redevances que la Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN) peut percevoir pour la communication au public par télécommunication, au Canada, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales, à l'égard du tarif 17 (Transmission de services de télévision payante, services spécialisés et autres services de télévision par des entreprises de distribution) pour les années 2005 à 2008.

Ottawa, le 22 mars 2008

*Le secrétaire général*  
CLAUDE MAJEAU  
56, rue Sparks, Bureau 800  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0C9  
613-952-8621 (téléphone)  
613-952-8630 (télécopieur)  
[majeau.claude@cb-cda.gc.ca](mailto:majeau.claude@cb-cda.gc.ca) (courriel)

STATEMENT OF ROYALTIES TO BE COLLECTED  
BY THE SOCIETY OF COMPOSERS, AUTHORS  
AND MUSIC PUBLISHERS OF CANADA (SOCAN)

in compensation for the right to communicate to the public by telecommunication, in Canada, musical or dramatico-musical works forming part of its repertoire.

GENERAL PROVISIONS

All royalties payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

Every SOCAN licence shall subsist according to the terms set out therein. SOCAN shall have the right to terminate a licence for breach of terms and conditions upon 30 days notice in writing.

*Tariff No. 17*

TRANSMISSION OF PAY,  
SPECIALTY AND OTHER  
TELEVISION SERVICES BY  
DISTRIBUTION UNDERTAKINGS  
(2005)

*Definitions*

1. In this tariff,
- “affiliation payment” means the amount payable by a distribution undertaking to a programming undertaking for the right to carry the signal of the programming undertaking. (*paiement d’affiliation*)
- “ambient music” means music unavoidably picked up in the background when an event is videotaped or broadcasted. (*musique ambiante*)
- “cleared music” means any music, other than ambient music or production music, in respect of which a licence from SOCAN is not required. (*musique affranchie*)
- “cleared program” means a program produced by a Canadian programming undertaking and containing no music other than cleared music, ambient music or production music. (*émission affranchie*)
- “distribution undertaking” means a distribution undertaking as defined in the *Broadcasting Act*, S.C. 1991, ch. 11. (*entreprise de distribution*)
- “gross income” means the gross amount paid by any person for the use of one or more broadcasting services or facilities provided by a programming undertaking, excluding the following:
- (a) income accruing from investments, rents or any other business unrelated to the broadcasting activities of the programming undertaking. However, income accruing from any allied or subsidiary business that is a necessary adjunct to the broadcasting services and facilities of the programming undertaking or which results in their being used shall be included in the “gross income”;
- (b) amounts received for the production of a program that is commissioned by someone other than the programming undertaking and which becomes the property of that person;
- (c) the recovery of any amount paid to obtain the exclusive national or provincial broadcast rights to a sporting event, if the programming undertaking can establish that it was also paid normal fees for its time and facilities. SOCAN may

TARIF DES REDEVANCES QUE LA SOCIÉTÉ  
CANADIENNE DES AUTEURS, COMPOSITEURS ET  
ÉDITEURS DE MUSIQUE (SOCAN) PEUT PERCEVOIR

en compensation pour la communication au public par télécommunication, au Canada, d’œuvres musicales ou dramatico-musicales faisant partie de son répertoire.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Les redevances exigibles en vertu du présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d’autre genre qui pourraient s’appliquer.

Chaque licence de la SOCAN reste valable en fonction des conditions qui y sont énoncées. La SOCAN peut, en tout temps, mettre fin à toute licence sur préavis écrit de 30 jours pour violation des modalités de la licence.

*Tarif n° 17*

TRANSMISSION DE SERVICES DE TÉLÉVISION  
PAYANTE, SERVICES SPÉCIALISÉS ET AUTRES  
SERVICES DE TÉLÉVISION PAR DES  
ENTREPRISES DE DISTRIBUTION  
(2005)

*Définitions*

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent tarif.
- « année » Année civile. (*year*)
- « émission affranchie » Émission produite par une entreprise de programmation canadienne et contenant uniquement de la musique ambiante, de production ou affranchie. (*cleared program*)
- « entreprise de distribution » Entreprise de distribution telle qu’elle est définie dans la *Loi sur la radiodiffusion*, L.C. 1991, ch. 11. (*distribution undertaking*)
- « entreprise de programmation » Entreprise de programmation telle qu’elle est définie dans la *Loi sur la radiodiffusion*. (*programming undertaking*)
- « local » Local tel qu’il est défini à l’article 2 du *Règlement*, qui se lit comme suit :
- « ‘local’ Selon le cas :
- a) une habitation, notamment une maison unifamiliale ou un logement d’un immeuble à logements multiples;
- b) une pièce d’un immeuble commercial ou d’un établissement. » (*premises*)
- « mois pertinent » Mois à l’égard duquel les redevances sont payables. (*relevant month*)
- « musique affranchie » Musique, autre que de la musique ambiante ou de production, pour laquelle une licence de la SOCAN n’est pas requise. (*cleared music*)
- « musique ambiante » Musique captée de façon incidente lorsqu’un événement est diffusé ou enregistré. (*ambient music*)
- « musique de production » Musique incorporée dans la programmation interstitielle tels les messages publicitaires, les messages d’intérêt public et les ritournelles. (*production music*)
- « paiement d’affiliation » Montant payable par une entreprise de distribution à une entreprise de programmation pour la transmission du signal de cette dernière. (*affiliation payment*)
- « petit système de transmission par fil » Petit système de transmission par fil tel qu’il est défini aux articles 3 et 4 du *Règlement*, qui se lit comme suit :

require the production of the contract granting these rights together with the billing or correspondence relating to the use of these rights by other parties;

(d) amounts received by an originating programming undertaking acting on behalf of a group of programming undertakings, which do not constitute a permanent network and which broadcast a single event, simultaneously or on a delayed basis, that the originating undertaking pays out to the other programming undertakings participating in the broadcast. These amounts paid to each participating undertaking are part of that undertaking's "gross income"; and

(e) affiliation payments. (*revenus bruts*)

"premises" has the meaning attributed to it in section 2 of the *Regulations*, which reads:

" 'premises' means

(a) a dwelling, including a single-unit residence or a single unit within a multiple-unit residence; or

(b) a room in a commercial or institutional building." (*local*)

"programming undertaking" means a programming undertaking as defined in the *Broadcasting Act*. (*entreprise de programmation*)

"production music" means music contained in interstitial programming such as commercials, public service announcements and jingles. (*musique de production*)

"Regulations" means

(a) until May 16, 2005, the *Definition of "Small Cable Transmission System" Regulations*, SOR/94-755 (*Canada Gazette*, Part II, Vol. 128, page 4096); and

(b) thereafter, the *Definition of "Small Cable Transmission System" Regulations*, SOR/94-755 (*Canada Gazette*, Part II, Vol. 128, page 4096), amended by SOR/2005-148 (*Canada Gazette*, Part II, Vol. 139, page 1195). (*Règlement*)

"relevant month" means the month for which the royalties are payable. (*mois pertinent*)

"service area"

(a) until May 16, 2005, has the meaning attributed to licensed area in section 2 of the *Regulations*, which reads:

" 'licensed area' means the area within which a licensee is authorized, under its licence, to provide services;"; and

(b) thereafter, has the meaning attributed to it in section 2 of the *Regulations*, which reads:

" 'service area' means an area in which premises served in accordance with the laws and regulations of Canada by a cable transmission system are located." (*zone de service*)

"signal" means a television signal, other than a signal within the meaning of subsection 31(1) of the *Copyright Act* retransmitted in accordance with subsection 31(2) of the *Copyright Act*. "Signal" includes the signals of Canadian pay and specialty services, non-Canadian specialty services, community channels, and other programming and non-programming services. (*signal*)

"small cable transmission system" has the meaning attributed to it in sections 3 and 4 of the *Regulations*, which read:

(a) until May 16, 2005:

"3. (1) Subject to subsections (2) to (4) and section 4, for the purpose of subsection 67.2(1.1) [now 68.1(4)] of the *Copyright Act*, 'small cable transmission system' means a cable transmission system that transmits a signal, with or without a fee, to not more than 2,000 premises in the same licensed area.

(2) For the purpose of subsection (1), where a cable transmission system is included in the same unit as one or more other cable transmission systems, the number of premises to which the cable transmission system transmits

a) jusqu'au 16 mai 2005 :

« 3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4) et de l'article 4, pour l'application du paragraphe 67.2(1.1) [maintenant 68.1(4)] de la *Loi sur le droit d'auteur*, "petit système de transmission par fil" s'entend d'un système de transmission par câble qui transmet un signal, à titre gratuit ou non, à au plus 2 000 locaux situés dans la même zone de desserte.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), dans le cas d'un système de transmission par câble qui, avec un ou plusieurs autres systèmes de transmission par câble, fait partie d'une unité, le nombre de locaux auxquels ce système transmet un signal est réputé correspondre au nombre total de locaux auxquels tous les systèmes de transmission par câble de cette unité transmettent un signal.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), font partie d'une même unité les systèmes de transmission par câble qui répondent aux critères suivants :

a) ils sont la propriété ou sous le contrôle direct ou indirect de la même personne ou du même groupe de personnes;

b) leurs zones de desserte respectives sont, à un point quelconque, à moins de 5 km d'au moins une d'entre elles et, si ce n'était cette distance, celles-ci constitueraient une suite — linéaire ou non — de zones de dessertes contiguës.

(4) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux systèmes de transmission par câble qui faisaient partie d'une unité au 31 décembre 1993.

4. Est exclu de la définition figurant au paragraphe 3(1) le système de transmission par câble qui est un système à antenne collective situé dans la zone de desserte d'un autre système de transmission par câble qui transmet un signal, à titre gratuit ou non, à plus de 2 000 locaux situés dans cette zone de desserte. »;

b) par la suite :

« 3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4) et de l'article 4, "petit système de transmission par fil" s'entend d'un système de transmission par fil qui transmet un signal, à titre gratuit ou non, à au plus 2 000 locaux situés dans la même zone de service.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), dans le cas d'un système de transmission par câble qui, avec un ou plusieurs autres systèmes de transmission par câble, fait partie d'une unité, le nombre de locaux auxquels ce système transmet un signal est réputé correspondre au nombre total de locaux auxquels tous les systèmes de transmission par câble de cette unité transmettent un signal.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), font partie d'une même unité les systèmes de transmission par fil qui répondent aux critères suivants :

a) ils sont la propriété ou sous le contrôle direct ou indirect de la même personne ou du même groupe de personnes;

b) leurs zones de service respectives sont, à un point quelconque, à moins de 5 km d'au moins une d'entre elles et, si ce n'était cette distance, celles-ci constitueraient une suite — linéaire ou non — de zones de service contiguës.

(4) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux systèmes de transmission par fil qui faisaient partie d'une unité au 31 décembre 1993.

a signal is deemed to be equal to the total number of premises to which all cable transmission systems included in that unit transmit a signal.

(3) For the purpose of subsection (2), a cable transmission system is included in the same unit as one or more other cable transmission systems where

(a) they are owned or directly or indirectly controlled by the same person or group of persons; and

(b) their licensed areas are each less than 5 km distant, at some point, from at least one other among them, and those licensed areas would constitute a series of contiguous licensed areas, in a linear or non-linear configuration, where it not for the distance.

(4) Subsection (2) does not apply to a cable transmission system that was included in a unit on December 31, 1993.

4. The definition set out in subsection 3(1) does not include a cable transmission system that is a master antenna system located within the licensed area of another cable transmission system that transmits a signal, with or without a fee, to more than 2,000 premises in that licensed area.”; and

(b) thereafter:

“3. (1) Subject to subsections (2) to (4) and section 4, ‘small cable transmission system’ means a cable transmission system that transmits a signal, with or without a fee, to not more than 2,000 premises in the same service area.

(2) For the purpose of subsection (1), where a cable transmission system is included in the same unit as one or more other cable transmission systems, the number of premises to which the cable transmission system transmits a signal is deemed to be equal to the total number of premises to which all cable transmission systems included in that unit transmit a signal.

(3) For the purpose of subsection (2), a cable transmission system is included in the same unit as one or more other cable transmission systems where

(a) they are owned or directly or indirectly controlled by the same person or group of persons; and

(b) their service areas are each less than 5 km distant, at some point, from at least one other among them, and those service areas would constitute a series of contiguous service areas, in a linear or non-linear configuration, where it not for the distance.

(4) Subsection (2) does not apply to a cable transmission system that was included in a unit on December 31, 1993.

4. The definition set out in subsection 3(1) does not include a cable transmission system that is a master antenna system located within the service area of another cable transmission system that transmits a signal, with or without a fee, to more than 2,000 premises in that service area.” (*petit système de transmission par fil*)

“TVRO” means a Television Receive Only Earth Station designed for the reception of signals transmitted by satellite. (*TVRO*)

“year” means a calendar year. (*année*)

4. Est exclu de la définition figurant au paragraphe 3(1) le système de transmission par fil qui est un système à antenne collective situé dans la zone de service d’un autre système de transmission par fil qui transmet un signal, à titre gratuit ou non, à plus de 2 000 locaux situés dans cette zone de service. » (*small cable transmission system*)

« *Règlement* »

a) jusqu’au 16 mai 2005, *Règlement sur la définition de « petit système de transmission par fil »*, DORS/94-755 (*Gazette du Canada*, Partie II, vol. 128, page 4096);

b) par la suite, *Règlement sur la définition de « petit système de transmission par fil »*, DORS/94-755 (*Gazette du Canada*, Partie II, vol. 128, page 4096), modifié par DORS/ 2005-148 (*Gazette du Canada*, Partie II, vol. 139, page 1195). (*Regulations*)

« *revenus bruts* » Sommes brutes payées pour l’utilisation d’une ou de plusieurs des installations ou services de diffusion offerts par une entreprise de programmation, à l’exclusion des sommes suivantes :

a) les revenus provenant d’investissements, de loyers ou d’autres sources non reliées aux activités de diffusion. Il est entendu que les revenus provenant d’activités indirectement reliées ou associées aux activités de diffusion, qui en sont le complément nécessaire, ou ayant comme conséquence l’utilisation des services et installations de diffusion, font partie des « *revenus bruts* »;

b) les sommes versées pour la réalisation d’une émission pour le compte d’une personne autre que le titulaire de la licence et qui en devient le propriétaire;

c) les sommes reçues en recouvrement du coût d’acquisition de droits exclusifs, nationaux ou provinciaux, de diffusion de manifestations sportives, dans la mesure où l’entreprise de programmation établit qu’elle a aussi perçu des revenus normaux pour l’utilisation de son temps d’antenne et de ses installations. La SOCAN aura le droit d’exiger la production du contrat d’acquisition de ces droits, ainsi que des factures ou autres documents se rattachant à l’usage de ces droits par des tiers;

d) les sommes reçues par une entreprise de programmation source agissant pour le compte d’un groupe d’entreprises de programmation qui ne constituent pas un réseau permanent et qui diffusent, simultanément ou en différé, un événement particulier, que l’entreprise de programmation source remet aux autres entreprises de programmation participant à la diffusion. Les sommes ainsi remises à chaque entreprise participante font partie des “revenus bruts” de cette dernière;

e) les paiements d’affiliation. (*gross income*)

« *signal* » Signal de télévision, autre qu’un signal visé au paragraphe 31(1) de la *Loi sur le droit d’auteur* et retransmis conformément aux dispositions du paragraphe 31(2) de la *Loi sur le droit d’auteur*. « *Signal* » inclut le signal d’un service canadien spécialisé, d’un service canadien de télévision payante, d’un service spécialisé non canadien, d’un canal communautaire et d’autres services de programmation et hors programmation. (*signal*)

« *système de transmission par fil* » Jusqu’au 16 mai 2005, un système de transmission par câble. (français seulement)

« *TVRO* » Station de télévision terrestre uniquement réceptrice qui reçoit des signaux transmis par satellite. (*TVRO*)

« *zone de service* »

a) jusqu’au 16 mai 2005, zone de desserte telle qu’elle est définie à l’article 2 du *Règlement*, qui se lit comme suit :

« “zone de desserte” Zone dans laquelle le titulaire d’une licence est autorisé aux termes de celle-ci à fournir des services »;

2. For the purposes of this tariff, in respect of a cable transmission system that is exempt from licensing pursuant to the *Exemption Order for Small Cable Undertakings* [Appendix I, Public Notice CRTC 2001-121, December 7, 2001], any reference to a licensed area shall be read, effective as of

- (i) the date of cancellation of the relevant licence in the case of a system which held a licence on December 7, 2001
- (ii) the date the system begins operations in the case of all other systems

and until May 16, 2005, as a reference to the area in which premises lawfully served by the cable transmission system are located.

3. For the purposes of this tariff, a cable transmission system shall be deemed to be a small cable transmission system in a given year if

- (a) it is a small cable transmission system on the later of December 31 of the preceding year or the last day of the month in which it first transmits a signal in the year; or
- (b) the average number of premises, determined in accordance with the *Regulations*, the system served or was deemed to serve on the last day of each month during the preceding year was no more than 2,000.

#### Application

4. (1) This tariff applies to licences for the communication to the public by telecommunication, as often as desired in 2005, of any or all of the works in SOCAN's repertoire, in connection with the transmission of a signal for private or domestic use.

(2) This tariff does not apply to any use of music subject to Tariffs 2, 16 or 22.

#### Small Cable Transmission Systems and Unscrambled Low Power Television Stations

5. (1) The total royalty payable in connection with the transmission of all signals shall be \$10 a year where the distribution undertaking is

- (i) a small cable transmission system;
- (ii) an unscrambled Low Power Television Station or Very Low Power Television Station (as defined in Sections E and G of Part IV of the *Broadcast Procedures and Rules of Industry Canada* effective April 1997); or
- (iii) a terrestrial system which performs a function comparable to that of a cable transmission system, which uses Hertzian waves to transmit the signals and which otherwise meets the definition of "small cable transmission system".

(2) The royalty payable pursuant to subsection (1) is due on the later of January 31 of the relevant year or the last day of the month after the month in which the system first transmits a signal in the relevant year.

(3) The following information shall be provided in respect of a system for which royalties are being paid pursuant to subsection (1):

- (a) the number of premises served on the later of December 31 of the preceding year or the last day of the month in which the system first transmitted a signal in the relevant year;

b) par la suite, zone de service telle qu'elle est définie à l'article 2 du *Règlement*, qui se lit comme suit :

« "zone de service" Zone dans laquelle sont situés les locaux desservis par un système de transmission par fil en conformité avec les lois et les règlements du Canada. »  
(*service area*)

2. Aux fins du présent tarif, s'agissant d'un système de transmission par câble visé dans l'*Ordonnance d'exemption pour les petites entreprises de câblodistribution* (annexe I, avis public CRTC 2001-121 du 7 décembre 2001), toute référence à une zone de desserte est réputée être, à compter

- (i) du jour de l'annulation de la licence s'il s'agit d'un système détenant une licence le 7 décembre 2001
- (ii) du premier jour d'exploitation du système dans tous les autres cas

et jusqu'au 16 mai 2005, une référence à la zone à l'intérieur de laquelle le système dessert licitement des locaux.

3. Aux fins du présent tarif, un système de transmission par fil est réputé être un petit système de transmission par fil durant une année donnée

- a) s'il est un petit système de transmission par fil le 31 décembre de l'année précédente ou le dernier jour du mois de l'année au cours duquel il transmet un signal pour la première fois;
- b) si le nombre moyen de locaux, établi conformément au *Règlement*, qu'il desservait ou était réputé desservir le dernier jour de chaque mois de l'année précédente ne dépasse pas 2000.

#### Application

4. (1) Le présent tarif vise les licences pour la communication au public par télécommunication, en tout temps et aussi souvent que désiré en 2005, de l'une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, lors de la transmission d'un signal à des fins privées ou domestiques.

(2) Le présent tarif ne vise pas l'utilisation de musique assujettie au tarif 2, 16 ou 22.

#### Petits systèmes de transmission par fil et stations de télévision à faible puissance transmettant en clair

5. (1) La redevance totale payable pour la transmission de tous les signaux offerts par une entreprise de distribution est de 10 \$ par année si l'entreprise est

- (i) un petit système de transmission par fil;
- (ii) une station de télévision à faible puissance ou station de télévision à très faible puissance (au sens respectivement défini aux articles E et G de la partie IV des *Règles et procédures sur la radiodiffusion* d'Industrie Canada, en vigueur à compter d'avril 1997) transmettant en clair;
- (iii) un système terrestre dont l'activité est comparable à celle d'un système de transmission par fil, et qui constituerait un petit système s'il transmettait des signaux par fil plutôt qu'en utilisant les ondes hertziennes.

(2) La redevance payable en vertu du paragraphe (1) est acquittée le 31 janvier de l'année pertinente ou le dernier jour du mois qui suit celui où le système transmet un signal pour la première fois durant l'année pertinente.

(3) Les renseignements énumérés ci-après sont fournis en même temps que le versement des redevances à l'égard du système visé au paragraphe (1) :

- a) le nombre de locaux desservis le 31 décembre de l'année précédente ou le dernier jour du mois au cours duquel l'entreprise de distribution a transmis un signal pour la première fois durant l'année pertinente;



(b) if the small cable transmission system qualifies as such by virtue of paragraph 3(b) of the *Regulations*, the number of premises, determined in accordance with the *Regulations*, the system served or was deemed to serve on the last day of each month during the preceding year;

(c) if the system is a master antenna system and is located within the service area of another cable transmission system, the name of that other system and a statement to the effect that the other system transmits a signal, with or without a fee, to no more than 2,000 premises in its licensed area; and

(d) if the system is included in a unit within the meaning of the *Regulations*

- (i) the date the system was included in the unit,
- (ii) the names of all the systems included in the unit,
- (iii) the names of the person or group of persons who own or who directly or indirectly control the systems included in the unit, and
- (iv) the nature of the control exercised by these persons.

#### *Other Distribution Undertakings*

6. (1) Sections 7 to 16 apply to distribution undertakings that are not subject to section 5.

(2) Unless otherwise provided, for the purposes of sections 7 to 16, any reference to a distribution undertaking, to affiliation payments or to premises served excludes systems subject to section 5 or payments made or premises served by such systems.

#### *Community and Non-Programming Services*

7. The total royalty payable in any month in respect of all community channels, non-programming services and other services generating neither affiliation payments nor gross income that are transmitted by a distribution undertaking shall be 0.14 cent per premises or TVRO served by the distribution undertaking on the last day of the relevant month.

#### *Election of Licence*

8. (1) A programming undertaking other than a service that is subject to section 7 can elect for the standard or modified blanket licence.

(2) An election must be in writing, and must be received by SOCAN at least 30 days before the first day of the month for which the election is to take effect.

(3) An election remains valid until a further election is made.

(4) A programming undertaking can make no more than two elections in a year.

(5) A programming undertaking that has never made an election is deemed to have elected for the standard blanket licence.

#### *Standard Blanket Licence*

9. (1) Subject to subsection (2), the monthly royalty payable for the transmission of the signal of a programming undertaking that has elected for the standard blanket licence is

(i) 1.9 per cent of affiliation payments payable in the relevant month by a distribution undertaking to the programming undertaking, plus

(ii)  $\frac{X \times Y \times 1.9 \text{ per cent}}{Z}$

Z

where

X is the gross income of the programming undertaking during the relevant month

b) s'il s'agit d'un petit système de transmission par fil par application de l'alinéa 3b) du *Règlement*, le nombre de locaux, établi conformément au *Règlement*, que l'entreprise desservait ou était réputé desservir le dernier jour de chaque mois de l'année précédente;

c) s'il s'agit d'un système à antenne collective situé dans la zone de desserte d'un autre système de transmission par fil, le nom de ce système, ainsi qu'une déclaration selon laquelle ce système ne transmet pas un signal, à titre gratuit ou non, à plus de 2000 locaux dans cette zone de desserte;

d) si le système fait partie d'une unité tel que l'entend le *Règlement*,

- (i) la date depuis laquelle le système fait partie de l'unité,
- (ii) les noms de tous les systèmes faisant partie de l'unité,
- (iii) les noms des personnes ou du groupe de personnes qui possèdent ou contrôlent directement ou indirectement ces systèmes,
- (iv) la nature du contrôle exercé par ces personnes.

#### *Autres entreprises de distribution*

6. (1) Les articles 7 à 16 s'appliquent si l'entreprise de distribution n'est pas assujettie à l'article 5.

(2) Sauf disposition contraire, pour l'application des articles 7 à 16, la mention d'une entreprise de distribution, de paiements d'affiliation ou de locaux desservis n'inclut pas les systèmes assujettis à l'article 5, les paiements qu'ils effectuent ou les locaux qu'ils desservent.

#### *Services communautaires et hors programmation*

7. La redevance payable pour un mois donné pour la transmission de tous les canaux communautaires, services hors programmation et autres services ne générant pas de paiements d'affiliation ou de revenus bruts que transmet une entreprise de distribution est de 0,14 cent par local ou TVRO que l'entreprise desservait le dernier jour du mois pertinent.

#### *Option*

8. (1) L'entreprise de programmation autre qu'un service assujetti à l'article 7 peut opter pour la licence générale standard ou modifiée.

(2) L'option s'exerce par écrit. La SOCAN doit la recevoir au moins 30 jours avant le premier jour du mois au cours duquel elle prend effet.

(3) Il est mis fin à une option en exerçant une autre option.

(4) Une entreprise de programmation a droit à deux options par année.

(5) L'entreprise de programmation qui n'a jamais exercé d'option est réputée avoir opté pour la licence générale standard.

#### *La licence générale standard*

9. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance mensuelle payable pour la transmission du signal d'une entreprise de programmation ayant opté pour la licence générale standard est

(i) 1,9 pour cent des paiements d'affiliation payables par l'entreprise de distribution à l'entreprise de programmation pour le mois pertinent, plus

(ii)  $\frac{X \times Y \times 1,9 \text{ pour cent}}{Z}$

Z

étant entendu que

X représente les revenus bruts de l'entreprise de programmation durant le mois pertinent

Y is the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month  
Z is the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month.

(2) Notwithstanding subsection (1)

(i) paragraph (1)(ii) does not apply to non-Canadian specialty services;

(ii) the royalty rate is 0.8 per cent if a programming undertaking communicates works for which it requires a licence from SOCAN, excluding production music and cleared music, for less than 20 per cent of the programming undertaking's total air time and keeps and makes available to SOCAN complete recordings of its last 90 broadcast days.

(3) The royalty payable pursuant to subsection (1) is calculated in accordance with Form A if the royalties are being paid by the distribution undertaking, and in accordance with Form B if the royalties are being paid by the programming undertaking.

#### *Modified Blanket Licence (MBL)*

10. (1) Subject to subsection (2), the monthly royalty payable for the transmission of the signal of a programming undertaking that has elected for the modified blanket licence is calculated in accordance with Form C.

(2) Notwithstanding subsection (1)

(i) no account is taken of gross income in calculating the royalty payable in respect of a non-Canadian specialty service;

(ii) the royalty rate is 0.8 per cent if a programming undertaking

(A) communicates works for which it requires a licence from SOCAN, excluding production music and cleared music, for less than 20 per cent of the programming undertaking's total air time, excluding the air time of cleared programs, and

(B) keeps and makes available to SOCAN complete recordings of its last 90 broadcast days.

#### *Due Date for Royalties*

11. Royalties shall be due on the last day of the third month following the relevant month.

#### *Reporting Requirements*

12. No later than the last day of the month following the relevant month, a distribution undertaking shall provide to SOCAN and to each programming undertaking whose signal it transmitted during the relevant month

(a) the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal on the last day of the relevant month; and

(b) the amount of the distribution undertaking's affiliation payment for that signal for the relevant month.

13. (1) No later than the last day of the second month following the relevant month, a programming undertaking that does not intend to pay the royalty owed in respect of its signal for the relevant month shall provide to SOCAN and to each distribution undertaking that transmitted its signal during the relevant month

(a) the number obtained by dividing its gross income for the relevant month by the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5) lawfully receiving its signal on the last day of the relevant month;

Y représente le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent

Z représente le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservaient des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent.

(2) Malgré le paragraphe (1)

(i) un service spécialisé non canadien n'est pas assujéti à l'alinéa (1)(ii);

(ii) le taux de redevance est 0,8 pour cent si l'entreprise de programmation communique des œuvres pour lesquelles elle requiert une licence de la SOCAN, exclusion faite de la musique de production et de la musique affranchie, durant moins de 20 pour cent de son temps d'antenne et conserve et met à la disposition de la SOCAN l'enregistrement complet de ses 90 derniers jours de diffusion.

(3) La redevance payable en vertu du paragraphe (1) est établie au moyen du formulaire A si c'est l'entreprise de distribution qui la verse, et du formulaire B si c'est l'entreprise de programmation.

#### *La licence générale modifiée (LGM)*

10. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance mensuelle payable pour la transmission du signal d'une entreprise de programmation ayant opté pour la licence générale modifiée est établie selon le formulaire C.

(2) Malgré le paragraphe (1)

(i) il n'est pas tenu compte des revenus bruts d'un service spécialisé non canadien dans le calcul de la redevance;

(ii) le taux de redevance est 0,8 pour cent si l'entreprise de programmation communique des œuvres pour lesquelles elle requiert une licence de la SOCAN, exclusion faite de la musique de production et de la musique affranchie, durant moins de 20 pour cent du temps d'antenne des émissions non affranchies et conserve et met à la disposition de la SOCAN l'enregistrement complet de ses 90 derniers jours de diffusion.

#### *Date à laquelle les redevances sont acquittées*

11. Les redevances sont acquittées le dernier jour du troisième mois suivant le mois pertinent.

#### *Exigences de rapport*

12. Au plus tard le dernier jour du mois suivant le mois pertinent, l'entreprise de distribution fournit à la SOCAN et à chacune des entreprises de programmation dont elle a transmis le signal durant le mois pertinent

a) le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal le dernier jour du mois pertinent;

b) le montant de ses paiements d'affiliation pour le signal pour le mois pertinent.

13. (1) Au plus tard le dernier jour du deuxième mois suivant le mois pertinent, l'entreprise de programmation qui n'entend pas payer la redevance pour le mois pertinent fournit à la SOCAN et à chacune des entreprises de distribution ayant transmis son signal durant le mois pertinent

a) le quotient de ses revenus bruts durant le mois pertinent par le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservaient des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

(b) if the programming undertaking has elected for the modified blanket licence, the percentage of its gross income that was generated by cleared programs in the relevant month and the percentage of total air time of cleared programs during that month; and

(c) if the programming undertaking claims that it complies with subparagraph 9(2)(ii) or 10(2)(ii), a notice to that effect.

(2) A programming undertaking referred to in subsection (1) shall also provide to SOCAN, by the date mentioned in subsection (1)

(a) its gross income during the relevant month;

(b) the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month; and

(c) the total number of premises or TVROs (excluding those served by systems subject to section 5) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month.

14. No later than the last day of the second month following the relevant month, a programming undertaking that has elected for the modified blanket licence shall provide to SOCAN, using Form D, reports identifying, in respect of each cleared program, the music used in that program as well as any document supporting its claim that the music identified in Form D is cleared music, or a reference to that document, if the document was provided previously.

15. (1) A programming undertaking that makes a payment shall provide to SOCAN with its payment the total amount of affiliation payments payable to it for the relevant month and the calculation of the royalty for the relevant month, using the applicable form.

(2) A distribution undertaking that makes a payment shall provide to SOCAN with its payment, for the relevant month and in respect of each programming undertaking whose signal it transmitted during the relevant month,

(a) the name of the programming undertaking, the name of its signal and the affiliation payment;

(b) the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month; and

(c) the calculation of the royalty, using the applicable form.

#### *MBL: Incorrect Cleared Program Claims*

16. Amounts paid pursuant to lines B and C of Form C on account of a program that a programming undertaking incorrectly claimed as a cleared program are not refundable.

#### *Audit*

17. SOCAN shall have the right to audit the books and records of a programming undertaking or of a distribution undertaking, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the royalty payable.

#### *Confidentiality*

18. (1) Subject to subsections (2) and (3), information received pursuant to this tariff shall be treated in confidence, unless the undertaking who supplied the information consents in writing to the information being treated otherwise.

b) si l'entreprise de programmation a opté pour la licence générale modifiée, le pourcentage des revenus bruts générés durant le mois pertinent par des émissions affranchies et le pourcentage de temps d'antenne de ces émissions durant ce mois;

c) si l'entreprise de programmation prétend se conformer au sous-alinéa 9(2)(ii) ou 10(2)(ii), un avis à cet effet.

(2) L'entreprise de programmation mentionnée au paragraphe (1) fournit aussi à la SOCAN, au plus tard à la date prévue au paragraphe (1)

a) ses revenus bruts pour le mois pertinent;

b) le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservait des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

c) le nombre total de locaux ou de TVRO (excluant ceux que desservait des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent.

14. Au plus tard le dernier jour du deuxième mois suivant le mois pertinent, l'entreprise de programmation qui a opté pour la licence générale modifiée fournit à la SOCAN des rapports établis selon le formulaire D, précisant, à l'égard de chaque émission affranchie, la musique utilisée durant l'émission, ainsi que les documents sur lesquels elle se fonde pour dire que les œuvres énumérées dans le formulaire D sont de la musique affranchie, ou une référence à ces documents s'ils ont été fournis auparavant.

15. (1) L'entreprise de programmation qui effectue un paiement fournit en même temps à la SOCAN, à l'égard du mois pertinent, le montant total des paiements d'affiliation qui lui sont dus et, au moyen du formulaire pertinent, le calcul de la redevance.

(2) L'entreprise de distribution qui effectue un paiement fournit en même temps à la SOCAN, à l'égard du mois pertinent et pour chacune des entreprises de programmation dont elle a transmis le signal durant ce mois

a) le nom de l'entreprise de programmation, celui du signal et le paiement d'affiliation;

b) le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

c) le calcul de la redevance, au moyen du formulaire pertinent.

#### *LGM: déclarations erronées d'émissions affranchies*

16. Les sommes payées en application des lignes B et C du formulaire C à l'égard de l'émission que l'entreprise de programmation a erronément déclaré être une émission affranchie ne sont pas remboursables.

#### *Vérification*

17. La SOCAN peut vérifier les livres et registres d'une entreprise de programmation ou de distribution durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis et la redevance exigible.

#### *Traitement confidentiel*

18. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), les renseignements transmis en application du présent tarif sont gardés confidentiels, à moins que l'entreprise les ayant fournis ne consente par écrit à ce qu'il en soit autrement.

- (2) Information referred to in subsection (1) can be shared
- (i) to comply with this tariff;
  - (ii) with the Copyright Board;
  - (iii) in connection with proceedings before the Copyright Board, if the collective society has first provided a reasonable opportunity for the undertaking providing the information to request a confidentiality order;
  - (iv) to the extent required to effect the distribution of royalties, with a royalty claimant; or
  - (v) if ordered by law or by a court of law.

(3) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, or to information obtained from someone other than the undertaking and who is not under an apparent duty of confidentiality to that undertaking.

#### *Interest on Late Payments*

19. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily, at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

#### *Tariff No. 17*

### TRANSMISSION OF PAY, SPECIALTY AND OTHER TELEVISION SERVICES BY DISTRIBUTION UNDERTAKINGS (2006-2008)

#### *Definitions*

1. In this tariff,
- “affiliation payment” means the amount payable by a distribution undertaking to a programming undertaking for the right to carry the signal of the programming undertaking. (*paiement d'affiliation*)
- “ambient music” means music unavoidably picked up in the background when an event is videotaped or broadcasted. (*musique ambiante*)
- “cleared music” means any music, other than ambient music or production music, in respect of which a licence from SOCAN is not required. (*musique affranchie*)
- “cleared program” means a program produced by a Canadian programming undertaking and containing no music other than cleared music, ambient music or production music. (*émission affranchie*)
- “distribution undertaking” means a distribution undertaking as defined in the *Broadcasting Act*, S.C. 1991, ch. 11. (*entreprise de distribution*)
- “gross income” means the gross amount paid by any person for the use of one or more broadcasting services or facilities provided by a programming undertaking, excluding the following:
- (a) income accruing from investments, rents or any other business unrelated to the broadcasting activities of the programming undertaking. However, income accruing from any allied or subsidiary business that is a necessary adjunct to the broadcasting services and facilities of the programming undertaking or which results in their being used shall be included in the “gross income”;

- (2) On peut faire part des renseignements visés au paragraphe (1)
- (i) dans le but de se conformer au présent tarif;
  - (ii) à la Commission du droit d'auteur;
  - (iii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission, si la société de gestion a préalablement donné à l'entreprise qui fournit les renseignements l'occasion de demander une ordonnance de confidentialité;
  - (iv) à une personne qui demande le versement de droits, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la distribution;
  - (v) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements disponibles au public ou obtenus d'un tiers non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

#### *Intérêts sur paiements tardifs*

19. Tout montant non payé à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la date où il est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte de la Banque du Canada en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

#### *Tarif n° 17*

### TRANSMISSION DE SERVICES DE TÉLÉVISION PAYANTE, SERVICES SPÉCIALISÉS ET AUTRES SERVICES DE TÉLÉVISION PAR DES ENTREPRISES DE DISTRIBUTION (2006-2008)

#### *Définitions*

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.
- « année » Année civile. (*year*)
- « émission affranchie » Émission produite par une entreprise de programmation canadienne et contenant uniquement de la musique ambiante, de production ou affranchie. (*cleared program*)
- « entreprise de distribution » Entreprise de distribution telle qu'elle est définie dans la *Loi sur la radiodiffusion*, L.C. 1991, ch. 11. (*distribution undertaking*)
- « entreprise de programmation » Entreprise de programmation telle qu'elle est définie dans la *Loi sur la radiodiffusion*. (*programming undertaking*)
- « local » Local tel qu'il est défini à l'article 2 du *Règlement*, qui se lit comme suit :
- « 'local' Selon le cas :
    - a) une habitation, notamment une maison unifamiliale ou un logement d'un immeuble à logements multiples;
    - b) une pièce d'un immeuble commercial ou d'un établissement. » (*premises*)
- « mois pertinent » Mois à l'égard duquel les redevances sont payables. (*relevant month*)
- « musique affranchie » Musique, autre que de la musique ambiante ou de production, pour laquelle une licence de la SOCAN n'est pas requise. (*cleared music*)
- « musique ambiante » Musique captée de façon incidente lorsqu'un événement est diffusé ou enregistré. (*ambient music*)
- « musique de production » Musique incorporée dans la programmation interstitielle tels les messages publicitaires, les messages d'intérêt public et les ritournelles. (*production music*)

(b) amounts received for the production of a program that is commissioned by someone other than the programming undertaking and which becomes the property of that person;

(c) the recovery of any amount paid to obtain the exclusive national or provincial broadcast rights to a sporting event, if the programming undertaking can establish that it was also paid normal fees for its time and facilities. SOCAN may require the production of the contract granting these rights together with the billing or correspondence relating to the use of these rights by other parties;

(d) amounts received by an originating programming undertaking acting on behalf of a group of programming undertakings, which do not constitute a permanent network and which broadcast a single event, simultaneously or on a delayed basis, that the originating undertaking pays out to the other programming undertakings participating in the broadcast. These amounts paid to each participating undertaking are part of that undertaking's "gross income"; and

(e) affiliation payments. (*revenus bruts*)

"premises" has the meaning attributed to it in section 2 of the *Regulations*, which reads:

" 'premises' means

(a) a dwelling, including a single-unit residence or a single unit within a multiple-unit residence; or

(b) a room in a commercial or institutional building." (*local*)

"programming undertaking" means a programming undertaking as defined in the *Broadcasting Act*. (*entreprise de programmation*)

"production music" means music contained in interstitial programming such as commercials, public service announcements and jingles. (*musique de production*)

"Regulations" means the *Definition of "Small Cable Transmission System" Regulations*, SOR/94-755 (*Canada Gazette*, Part II, Vol. 128, page 4096), amended by SOR/2005-148 (*Canada Gazette*, Part II, Vol. 139, page 1195). (*Règlement*)

"relevant month" means the month for which the royalties are payable. (*mois pertinent*)

"service area" has the meaning attributed to it in section 2 of the *Regulations*, which reads:

" 'service area' means an area in which premises served in accordance with the laws and regulations of Canada by a cable transmission system are located." (*zone de service*)

"signal" means a television signal, other than a signal within the meaning of subsection 31(1) of the *Copyright Act* retransmitted in accordance with subsection 31(2) of the *Copyright Act*. "Signal" includes the signals of Canadian pay and specialty services, non-Canadian specialty services, community channels, and other programming and non-programming services. (*signal*)

"small cable transmission system" has the meaning attributed to it in sections 3 and 4 of the *Regulations*, which read:

"3. (1) Subject to subsections (2) to (4) and section 4, 'small cable transmission system' means a cable transmission system that transmits a signal, with or without a fee, to not more than 2,000 premises in the same service area.

(2) For the purpose of subsection (1), where a cable transmission system is included in the same unit as one or more other cable transmission systems, the number of premises to which the cable transmission system transmits a signal is deemed to be equal to the total number of premises to which all cable transmission systems included in that unit transmit a signal.

(3) For the purpose of subsection (2), a cable transmission system is included in the same unit as one or more other cable transmission systems where

« paiement d'affiliation » Montant payable par une entreprise de distribution à une entreprise de programmation pour la transmission du signal de cette dernière. (*affiliation payment*)

« petit système de transmission par fil » Petit système de transmission par fil tel qu'il est défini aux articles 3 et 4 du *Règlement*, qui se lit comme suit :

« 3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4) et de l'article 4, "petit système de transmission par fil" s'entend d'un système de transmission par fil qui transmet un signal, à titre gratuit ou non, à au plus 2 000 locaux situés dans la même zone de service.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), dans le cas d'un système de transmission par câble qui, avec un ou plusieurs autres systèmes de transmission par câble, fait partie d'une unité, le nombre de locaux auxquels ce système transmet un signal est réputé correspondre au nombre total de locaux auxquels tous les systèmes de transmission par câble de cette unité transmettent un signal.

(3) Pour l'application du paragraphe (2), font partie d'une même unité les systèmes de transmission par fil qui répondent aux critères suivants :

a) ils sont la propriété ou sous le contrôle direct ou indirect de la même personne ou du même groupe de personnes;

b) leurs zones de service respectives sont, à un point quelconque, à moins de 5 km d'au moins une d'entre elles et, si ce n'était cette distance, celles-ci constitueraient une suite — linéaire ou non — de zones de service contiguës.

(4) Le paragraphe (2) ne s'applique pas aux systèmes de transmission par fil qui faisaient partie d'une unité au 31 décembre 1993.

4. Est exclu de la définition figurant au paragraphe 3(1) le système de transmission par fil qui est un système à antenne collective situé dans la zone de service d'un autre système de transmission par fil qui transmet un signal, à titre gratuit ou non, à plus de 2 000 locaux situés dans cette zone de service. » (*small cable transmission system*)

« *Règlement* » *Règlement sur la définition de « petit système de transmission par fil »*, DORS/94-755 (*Gazette du Canada*, Partie II, vol. 128, page 4096), modifié par DORS/2005-148 (*Gazette du Canada*, Partie II, vol. 139, page 1195). (*Regulations*)

« revenus bruts » Sommes brutes payées pour l'utilisation d'une ou de plusieurs des installations ou services de diffusion offerts par une entreprise de programmation, à l'exclusion des sommes suivantes :

a) les revenus provenant d'investissements, de loyers ou d'autres sources non reliées aux activités de diffusion. Il est entendu que les revenus provenant d'activités indirectement reliées ou associées aux activités de diffusion, qui en sont le complément nécessaire, ou ayant comme conséquence l'utilisation des services et installations de diffusion, font partie des « revenus bruts »;

b) les sommes versées pour la réalisation d'une émission pour le compte d'une personne autre que le titulaire de la licence et qui en devient le propriétaire;

c) les sommes reçues en recouvrement du coût d'acquisition de droits exclusifs, nationaux ou provinciaux, de diffusion de manifestations sportives, dans la mesure où l'entreprise de programmation établit qu'elle a aussi perçu des revenus normaux pour l'utilisation de son temps d'antenne et de ses installations. La SOCAN aura le droit d'exiger la production du contrat d'acquisition de ces droits, ainsi que des factures ou autres documents se rattachant à l'usage de ces droits par des tiers;

(a) they are owned or directly or indirectly controlled by the same person or group of persons; and

(b) their service areas are each less than 5 km distant, at some point, from at least one other among them, and those service areas would constitute a series of contiguous service areas, in a linear or non-linear configuration, where it not for the distance.

(4) Subsection (2) does not apply to a cable transmission system that was included in a unit on December 31, 1993.

4. The definition set out in subsection 3(1) does not include a cable transmission system that is a master antenna system located within the service area of another cable transmission system that transmits a signal, with or without a fee, to more than 2,000 premises in that service area.” (*petit système de transmission par fil*)

“TVRO” means a Television Receive Only Earth Station designed for the reception of signals transmitted by satellite. (*TVRO*)

“year” means a calendar year. (*année*)

2. For the purposes of this tariff, a cable transmission system shall be deemed to be a small cable transmission system in a given year if

(a) it is a small cable transmission system on the later of December 31 of the preceding year or the last day of the month in which it first transmits a signal in the year; or

(b) the average number of premises, determined in accordance with the *Regulations*, the system served or was deemed to serve on the last day of each month during the preceding year was no more than 2,000.

#### Application

3. (1) This tariff applies to licences for the communication to the public by telecommunication, as often as desired during the years 2006 to 2008, of any or all of the works in SOCAN’s repertoire, in connection with the transmission of a signal for private or domestic use.

(2) This tariff does not apply to any use of music subject to Tariffs 2, 16 or 22.

#### Small Cable Transmission Systems and Unscrambled Low Power Television Stations

4. (1) The total royalty payable in connection with the transmission of all signals shall be \$10 a year where the distribution undertaking is

- (i) a small cable transmission system;
- (ii) an unscrambled Low Power Television Station or Very Low Power Television Station (as defined in Sections E and G of Part IV of the *Broadcast Procedures and Rules* of Industry Canada effective April 1997); or
- (iii) a terrestrial system which performs a function comparable to that of a cable transmission system, which uses Hertzian waves to transmit the signals and which otherwise meets the definition of “small cable transmission system”.

(2) The royalty payable pursuant to subsection (1) is due on the later of January 31 of the relevant year or the last day of the

d) les sommes reçues par une entreprise de programmation source agissant pour le compte d’un groupe d’entreprises de programmation qui ne constituent pas un réseau permanent et qui diffusent, simultanément ou en différé, un événement particulier, que l’entreprise de programmation source remet aux autres entreprises de programmation participant à la diffusion. Les sommes ainsi remises à chaque entreprise participante font partie des « revenus bruts » de cette dernière;

e) les paiements d’affiliation. (*gross income*)

« signal » Signal de télévision, autre qu’un signal visé au paragraphe 31(1) de la *Loi sur le droit d’auteur* et retransmis conformément aux dispositions du paragraphe 31(2) de la *Loi sur le droit d’auteur*. « Signal » inclut le signal d’un service canadien spécialisé, d’un service canadien de télévision payante, d’un service spécialisé non canadien, d’un canal communautaire et d’autres services de programmation et hors programmation. (*signal*)

« TVRO » Station de télévision terrestre uniquement réceptrice qui reçoit des signaux transmis par satellite. (*TVRO*)

« zone de service » zone de service telle qu’elle est définie à l’article 2 du *Règlement*, qui se lit comme suit :

« “zone de service” Zone dans laquelle sont situés les locaux desservis par un système de transmission par fil en conformité avec les lois et les règlements du Canada ». (*service area*)

2. Aux fins du présent tarif, un système de transmission par fil est réputé être un petit système de transmission par fil durant une année donnée

a) s’il est un petit système de transmission par fil le 31 décembre de l’année précédente ou le dernier jour du mois de l’année au cours duquel il transmet un signal pour la première fois;

b) si le nombre moyen de locaux, établi conformément au *Règlement*, qu’il desservait ou était réputé desservir le dernier jour de chaque mois de l’année précédente ne dépasse pas 2000.

#### Application

3. (1) Le présent tarif vise les licences pour la communication au public par télécommunication, en tout temps et aussi souvent que désiré pour les années 2006 à 2008, de l’une ou de la totalité des œuvres faisant partie du répertoire de la SOCAN, lors de la transmission d’un signal à des fins privées ou domestiques.

(2) Le présent tarif ne vise pas l’utilisation de musique assujettie au tarif 2, 16 ou 22.

#### Petits systèmes de transmission par fil et stations de télévision à faible puissance transmettant en clair

4. (1) La redevance totale payable pour la transmission de tous les signaux offerts par une entreprise de distribution est de 10 \$ par année si l’entreprise est

- (i) un petit système de transmission par fil;
- (ii) une station de télévision à faible puissance ou station de télévision à très faible puissance (au sens respectivement défini aux articles E et G de la partie IV des *Règles et procédures sur la radiodiffusion* d’Industrie Canada, en vigueur à compter d’avril 1997) transmettant en clair;
- (iii) un système terrestre dont l’activité est comparable à celle d’un système de transmission par fil, et qui constituerait un petit système s’il transmettait des signaux par fil plutôt qu’en utilisant les ondes hertziennes.

(2) La redevance payable en vertu du paragraphe (1) est acquittée le 31 janvier de l’année pertinente ou le dernier jour du mois

month after the month in which the system first transmits a signal in the relevant year.

(3) The following information shall be provided in respect of a system for which royalties are being paid pursuant to subsection (1):

- (a) the number of premises served on the later of December 31 of the preceding year or the last day of the month in which the system first transmitted a signal in the relevant year;
- (b) if the small cable transmission system qualifies as such by virtue of paragraph 3(b) of the *Regulations*, the number of premises, determined in accordance with the *Regulations*, the system served or was deemed to serve on the last day of each month during the preceding year;
- (c) if the system is a master antenna system and is located within the service area of another cable transmission system, the name of that other system and a statement to the effect that the other system transmits a signal, with or without a fee, to no more than 2,000 premises in its licensed area; and
- (d) if the system is included in a unit within the meaning of the *Regulations*
  - (i) the date the system was included in the unit,
  - (ii) the names of all the systems included in the unit,
  - (iii) the names of the person or group of persons who own or who directly or indirectly control the systems included in the unit, and
  - (iv) the nature of the control exercised by these persons.

#### *Other Distribution Undertakings*

5. (1) Sections 7 to 16 apply to distribution undertakings that are not subject to section 5.

(2) Unless otherwise provided, for the purposes of sections 7 to 16, any reference to a distribution undertaking, to affiliation payments or to premises served excludes systems subject to section 5 or payments made or premises served by such systems.

#### *Community and Non-Programming Services*

6. The total royalty payable in any month in respect of all community channels, non-programming services and other services generating neither affiliation payments nor gross income that are transmitted by a distribution undertaking shall be 0.14 cent per premises or TVRO served by the distribution undertaking on the last day of the relevant month.

#### *Election of Licence*

7. (1) A programming undertaking other than a service that is subject to section 6 can elect for the standard or modified blanket licence.

(2) An election must be in writing, and must be received by SOCAN at least 30 days before the first day of the month for which the election is to take effect.

(3) An election remains valid until a further election is made.

(4) A programming undertaking can make no more than two elections in a year.

(5) A programming undertaking that has never made an election is deemed to have elected for the standard blanket licence.

qui suit celui où le système transmet un signal pour la première fois durant l'année pertinente.

(3) Les renseignements énumérés ci-après sont fournis en même temps que le versement des redevances à l'égard du système visé au paragraphe (1) :

- a) le nombre de locaux desservis le 31 décembre de l'année précédente ou le dernier jour du mois au cours duquel l'entreprise de distribution a transmis un signal pour la première fois durant l'année pertinente;
- b) s'il s'agit d'un petit système de transmission par fil par application de l'alinéa 3b) du *Règlement*, le nombre de locaux, établi conformément au *Règlement*, que l'entreprise desservait ou était réputé desservir le dernier jour de chaque mois de l'année précédente;
- c) s'il s'agit d'un système à antenne collective situé dans la zone de desserte d'un autre système de transmission par fil, le nom de ce système, ainsi qu'une déclaration selon laquelle ce système ne transmet pas un signal, à titre gratuit ou non, à plus de 2000 locaux dans cette zone de desserte;
- d) si le système fait partie d'une unité tel que l'entend le *Règlement*,
  - (i) la date depuis laquelle le système fait partie de l'unité,
  - (ii) les noms de tous les systèmes faisant partie de l'unité,
  - (iii) les noms des personnes ou du groupe de personnes qui possèdent ou contrôlent directement ou indirectement ces systèmes,
  - (iv) la nature du contrôle exercé par ces personnes.

#### *Autres entreprises de distribution*

5. (1) Les articles 7 à 16 s'appliquent si l'entreprise de distribution n'est pas assujettie à l'article 5.

(2) Sauf disposition contraire, pour l'application des articles 7 à 16, la mention d'une entreprise de distribution, de paiements d'affiliation ou de locaux desservis n'inclut pas les systèmes assujettis à l'article 5, les paiements qu'ils effectuent ou les locaux qu'ils desservent.

#### *Services communautaires et hors programmation*

6. La redevance payable pour un mois donné pour la transmission de tous les canaux communautaires, services hors programmation et autres services ne générant pas de paiements d'affiliation ou de revenus bruts que transmet une entreprise de distribution est de 0,14 cent par local ou TVRO que l'entreprise desservait le dernier jour du mois pertinent.

#### *Option*

7. (1) L'entreprise de programmation autre qu'un service assujetti à l'article 6 peut opter pour la licence générale standard ou modifiée.

(2) L'option s'exerce par écrit. La SOCAN doit la recevoir au moins 30 jours avant le premier jour du mois au cours duquel elle prend effet.

(3) Il est mis fin à une option en exerçant une autre option.

(4) Une entreprise de programmation a droit à deux options par année.

(5) L'entreprise de programmation qui n'a jamais exercé d'option est réputée avoir opté pour la licence générale standard.

*Standard Blanket Licence*

8. (1) Subject to subsection (2), the monthly royalty payable for the transmission of the signal of a programming undertaking that has elected for the standard blanket licence is

- (i) 1.9 per cent of affiliation payments payable in the relevant month by a distribution undertaking to the programming undertaking, plus
- (ii)  $\frac{X \times Y \times 1.9 \text{ per cent}}{Z}$

where

X is the gross income of the programming undertaking during the relevant month

Y is the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month

Z is the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month.

(2) Notwithstanding subsection (1)

- (i) paragraph (1)(ii) does not apply to non-Canadian specialty services;
- (ii) the royalty rate is 0.8 per cent if a programming undertaking communicates works for which it requires a licence from SOCAN, excluding production music and cleared music, for less than 20 per cent of the programming undertaking's total air time and keeps and makes available to SOCAN complete recordings of its last 90 broadcast days.

(3) The royalty payable pursuant to subsection (1) is calculated in accordance with Form A if the royalties are being paid by the distribution undertaking, and in accordance with Form B if the royalties are being paid by the programming undertaking.

*Modified Blanket Licence (MBL)*

9. (1) Subject to subsection (2), the monthly royalty payable for the transmission of the signal of a programming undertaking that has elected for the modified blanket licence is calculated in accordance with Form C.

(2) Notwithstanding subsection (1)

- (i) no account is taken of gross income in calculating the royalty payable in respect of a non-Canadian specialty service;
- (ii) the royalty rate is 0.8 per cent if a programming undertaking
  - (A) communicates works for which it requires a licence from SOCAN, excluding production music and cleared music, for less than 20 per cent of the programming undertaking's total air time, excluding the air time of cleared programs, and
  - (B) keeps and makes available to SOCAN complete recordings of its last 90 broadcast days.

*Due Date for Royalties*

10. Royalties shall be due on the last day of the third month following the relevant month.

*Reporting Requirements*

11. No later than the last day of the month following the relevant month, a distribution undertaking shall provide to SOCAN and to each programming undertaking whose signal it transmitted during the relevant month

- (a) the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal on the last day of the relevant month; and

*La licence générale standard*

8. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance mensuelle payable pour la transmission du signal d'une entreprise de programmation ayant opté pour la licence générale standard est

- (i) 1,9 pour cent des paiements d'affiliation payables par l'entreprise de distribution à l'entreprise de programmation pour le mois pertinent, plus
- (ii)  $\frac{X \times Y \times 1,9 \text{ pour cent}}{Z}$

étant entendu que

X représente les revenus bruts de l'entreprise de programmation durant le mois pertinent

Y représente le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent

Z représente le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservaient des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent.

(2) Malgré le paragraphe (1)

- (i) un service spécialisé non canadien n'est pas assujéti à l'alinéa (1)(ii);
- (ii) le taux de redevance est 0,8 pour cent si l'entreprise de programmation communique des œuvres pour lesquelles elle requiert une licence de la SOCAN, exclusion faite de la musique de production et de la musique affranchie, durant moins de 20 pour cent de son temps d'antenne et conserve et met à la disposition de la SOCAN l'enregistrement complet de ses 90 derniers jours de diffusion.

(3) La redevance payable en vertu du paragraphe (1) est établie au moyen du formulaire A si c'est l'entreprise de distribution qui la verse, et du formulaire B si c'est l'entreprise de programmation.

*La licence générale modifiée (LGM)*

9. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la redevance mensuelle payable pour la transmission du signal d'une entreprise de programmation ayant opté pour la licence générale modifiée est établie selon le formulaire C.

(2) Malgré le paragraphe (1)

- (i) il n'est pas tenu compte des revenus bruts d'un service spécialisé non canadien dans le calcul de la redevance;
- (ii) le taux de redevance est 0,8 pour cent si l'entreprise de programmation communique des œuvres pour lesquelles elle requiert une licence de la SOCAN, exclusion faite de la musique de production et de la musique affranchie, durant moins de 20 pour cent du temps d'antenne des émissions non affranchies et conserve et met à la disposition de la SOCAN l'enregistrement complet de ses 90 derniers jours de diffusion.

*Date à laquelle les redevances sont acquittées*

10. Les redevances sont acquittées le dernier jour du troisième mois suivant le mois pertinent.

*Exigences de rapport*

11. Au plus tard le dernier jour du mois suivant le mois pertinent, l'entreprise de distribution fournit à la SOCAN et à chacune des entreprises de programmation dont elle a transmis le signal durant le mois pertinent

- a) le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal le dernier jour du mois pertinent;



(b) the amount of the distribution undertaking's affiliation payment for that signal for the relevant month.

12. (1) No later than the last day of the second month following the relevant month, a programming undertaking that does not intend to pay the royalty owed in respect of its signal for the relevant month shall provide to SOCAN and to each distribution undertaking that transmitted its signal during the relevant month

(a) the number obtained by dividing its gross income for the relevant month by the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5) lawfully receiving its signal on the last day of the relevant month;

(b) if the programming undertaking has elected for the modified blanket licence, the percentage of its gross income that was generated by cleared programs in the relevant month and the percentage of total air time of cleared programs during that month; and

(c) if the programming undertaking claims that it complies with subparagraph 9(2)(ii) or 10(2)(ii), a notice to that effect.

(2) A programming undertaking referred to in subsection (1) shall also provide to SOCAN, by the date mentioned in subsection (1)

(a) its gross income during the relevant month;

(b) the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month; and

(c) the total number of premises or TVROs (excluding those served by systems subject to section 5) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month.

13. No later than the last day of the second month following the relevant month, a programming undertaking that has elected for the modified blanket licence shall provide to SOCAN, using Form D, reports identifying, in respect of each cleared program, the music used in that program as well as any document supporting its claim that the music identified in Form D is cleared music, or a reference to that document, if the document was provided previously.

14. (1) A programming undertaking that makes a payment shall provide to SOCAN with its payment the total amount of affiliation payments payable to it for the relevant month and the calculation of the royalty for the relevant month, using the applicable form.

(2) A distribution undertaking that makes a payment shall provide to SOCAN with its payment, for the relevant month and in respect of each programming undertaking whose signal it transmitted during the relevant month,

(a) the name of the programming undertaking, the name of its signal and the affiliation payment;

(b) the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month; and

(c) the calculation of the royalty, using the applicable form.

*MBL: Incorrect Cleared Program Claims*

15. Amounts paid pursuant to lines B and C of Form C on account of a program that a programming undertaking incorrectly claimed as a cleared program are not refundable.

b) le montant de ses paiements d'affiliation pour le signal pour le mois pertinent.

12. (1) Au plus tard le dernier jour du deuxième mois suivant le mois pertinent, l'entreprise de programmation qui n'entend pas payer la redevance pour le mois pertinent fournit à la SOCAN et à chacune des entreprises de distribution ayant transmis son signal durant le mois pertinent

a) le quotient de ses revenus bruts durant le mois pertinent par le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservait des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

b) si l'entreprise de programmation a opté pour la licence générale modifiée, le pourcentage des revenus bruts générés durant le mois pertinent par des émissions affranchies et le pourcentage de temps d'antenne de ces émissions durant ce mois;

c) si l'entreprise de programmation prétend se conformer au sous-alinéa 9(2)(ii) ou 10(2)(ii), un avis à cet effet.

(2) L'entreprise de programmation mentionnée au paragraphe (1) fournit aussi à la SOCAN, au plus tard à la date prévue au paragraphe (1)

a) ses revenus bruts pour le mois pertinent;

b) le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservait des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

c) le nombre total de locaux ou de TVRO (excluant ceux que desservait des systèmes assujettis à l'article 5) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent.

13. Au plus tard le dernier jour du deuxième mois suivant le mois pertinent, l'entreprise de programmation qui a opté pour la licence générale modifiée fournit à la SOCAN des rapports établis selon le formulaire D, précisant, à l'égard de chaque émission affranchie, la musique utilisée durant l'émission, ainsi que les documents sur lesquels elle se fonde pour dire que les œuvres énumérées dans le formulaire D sont de la musique affranchie, ou une référence à ces documents s'ils ont été fournis auparavant.

14. (1) L'entreprise de programmation qui effectue un paiement fournit en même temps à la SOCAN, à l'égard du mois pertinent, le montant total des paiements d'affiliation qui lui sont dus et, au moyen du formulaire pertinent, le calcul de la redevance.

(2) L'entreprise de distribution qui effectue un paiement fournit en même temps à la SOCAN, à l'égard du mois pertinent et pour chacune des entreprises de programmation dont elle a transmis le signal durant ce mois

a) le nom de l'entreprise de programmation, celui du signal et le paiement d'affiliation;

b) le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

c) le calcul de la redevance, au moyen du formulaire pertinent.

*LGM : déclarations erronées d'émissions affranchies*

15. Les sommes payées en application des lignes B et C du formulaire C à l'égard de l'émission que l'entreprise de programmation a erronément déclaré être une émission affranchie ne sont pas remboursables.

*Audit*

16. SOCAN shall have the right to audit the books and records of a programming undertaking or of a distribution undertaking, on reasonable notice and during normal business hours, to verify the statements rendered and the royalty payable.

*Confidentiality*

17. (1) Subject to subsections (2) and (3), information received pursuant to this tariff shall be treated in confidence, unless the undertaking who supplied the information consents in writing to the information being treated otherwise.

(2) Information referred to in subsection (1) can be shared

(i) to comply with this tariff;

(ii) with the Copyright Board;

(iii) in connection with proceedings before the Copyright Board, if the collective society has first provided a reasonable opportunity for the undertaking providing the information to request a confidentiality order;

(iv) to the extent required to effect the distribution of royalties, with a royalty claimant; or

(v) if ordered by law or by a court of law.

(3) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, or to information obtained from someone other than the undertaking and who is not under an apparent duty of confidentiality to that undertaking.

*Interest on Late Payments*

18. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall be calculated daily at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

*Vérification*

16. La SOCAN peut vérifier les livres et registres d'une entreprise de programmation ou de distribution durant les heures de bureau régulières, moyennant un préavis raisonnable, afin de confirmer les rapports soumis et la redevance exigible.

*Traitement confidentiel*

17. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), les renseignements transmis en application du présent tarif sont gardés confidentiels, à moins que l'entreprise les ayant fournis ne consente par écrit à ce qu'il en soit autrement.

(2) On peut faire part des renseignements visés au paragraphe (1)

(i) dans le but de se conformer au présent tarif;

(ii) à la Commission du droit d'auteur;

(iii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission, si la société de gestion a préalablement donné à l'entreprise qui fournit les renseignements l'occasion de demander une ordonnance de confidentialité;

(iv) à une personne qui demande le versement de droits, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la distribution;

(v) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements disponibles au public ou obtenus d'un tiers non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

*Intérêts sur paiements tardifs*

18. Tout montant non payé à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la date où il est reçu. L'intérêt est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte de la Banque du Canada en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

## FORM A

CALCULATION OF LICENCE FEE FOR A STANDARD BLANKET LICENCE FOR THE MONTH OF \_\_\_\_\_  
(Payment by the distribution undertaking)

Name of the distribution undertaking: \_\_\_\_\_

Name of the programming undertaking or signal on account of which the royalties are being paid (please provide one form per programming undertaking or signal):

\_\_\_\_\_

(A)  $1.9\% \times$  amount payable by the distribution undertaking for the right to carry the signal for the relevant month: \_\_\_\_\_

(B)  $1.9\% \times$  number supplied by the programming undertaking pursuant to paragraph 13(1)(a) of the tariff  $\times$  number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month: \_\_\_\_\_

(C) TOTAL LICENCE FEE FOR THE MONTH (A + B): \_\_\_\_\_

Please remit the amount set out in (C)

NOTE: If the programming undertaking claims that it complies with subparagraph 9(2)(ii) of the tariff, the applicable royalty rate is 0.8%.

## FORMULAIRE A

CALCUL DE LA REDEVANCE PAYABLE EN VERTU DE LA LICENCE GÉNÉRALE STANDARD POUR LE MOIS DE \_\_\_\_\_  
(paiement effectué par l'entreprise de distribution)

Nom de l'entreprise de distribution : \_\_\_\_\_

Nom de l'entreprise de programmation ou du signal à l'égard duquel les redevances sont acquittées (veuillez remplir un formulaire par entreprise de programmation ou signal) :

\_\_\_\_\_

(A)  $1,9\% \times$  montant payable par l'entreprise de distribution pour transmettre le signal durant le mois pertinent : \_\_\_\_\_

(B)  $1,9\% \times$  chiffre fourni par l'entreprise de programmation conformément à l'alinéa 13(1)a) du tarif  $\times$  nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent : \_\_\_\_\_

(C) REDEVANCE TOTALE DU MOIS (A + B) : \_\_\_\_\_

Veuillez acquitter le montant indiqué à la case (C)

NOTE : Si l'entreprise de programmation prétend se conformer au sous-alinéa 9(2)(ii) du tarif, le taux de redevance applicable est 0,8%.

## FORM B

CALCULATION OF LICENCE FEE FOR A STANDARD BLANKET LICENCE FOR THE MONTH OF \_\_\_\_\_  
(Payment by the distribution undertaking)

Name of the programming undertaking or signal: \_\_\_\_\_

List of the distribution undertakings on account of which royalties are being paid: \_\_\_\_\_

(A)  $1.9\% \times$  total amount payable by the relevant distribution undertakings for the right to carry the signal of the programming undertaking for the relevant month: \_\_\_\_\_

(B)  $\frac{X \times Y}{Z} \times 1.9\%$ : \_\_\_\_\_

where

X is the gross income of the programming undertaking during the relevant month

Y is the total number of premises or TVROs served by the distribution undertakings and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of the relevant month

Z is the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5 of the tariff) lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of that month.

(C) TOTAL LICENCE FEE FOR THE MONTH (A + B): \_\_\_\_\_

Please remit the amount set out in (C)

NOTE: If the programming undertaking claims that it complies with subparagraph 9(2)(ii) of the tariff, the applicable royalty rate is 0.8%.

## FORMULAIRE B

CALCUL DE LA REDEVANCE PAYABLE EN VERTU DE LA LICENCE GÉNÉRALE STANDARD POUR LE MOIS DE \_\_\_\_\_  
(paiement effectué par l'entreprise de programmation)

Nom de l'entreprise de programmation ou du signal : \_\_\_\_\_

Noms des entreprises de distribution à l'égard desquelles les redevances sont acquittées : \_\_\_\_\_

(A)  $1,9\% \times$  montant total payable par les entreprises de distribution pertinentes pour transmettre le signal de l'entreprise de programmation durant le mois pertinent : \_\_\_\_\_

(B)  $\frac{X \times Y}{Z} \times 1,9\%$  : \_\_\_\_\_

étant entendu que

X représente les revenus bruts de l'entreprise de programmation durant le mois pertinent

Y représente le nombre de locaux ou de TVRO que les entreprises de distribution desservent et qui reçoivent licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent

Z représente le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservent des systèmes assujettis à l'article 5 du tarif) qui reçoivent licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent.

(C) REDEVANCE TOTALE DU MOIS (A + B) : \_\_\_\_\_

Veuillez acquitter le montant indiqué à la case (C)

NOTE : Si l'entreprise de programmation prétend se conformer au sous-alinéa 9(2)(ii) du tarif, le taux de redevance applicable est 0,8%.

## FORM C

## CALCULATION OF LICENCE FEE FOR A MODIFIED BLANKET LICENCE (MBL) FOR THE MONTH OF \_\_\_\_\_

For the purposes of this form and for the month for which the royalties are being calculated

“Affiliation payments” does not include payments made by systems subject to section 5 of the tariff (small systems).

“Total affiliation payments” means

(a) if a distribution undertaking fills the form, the affiliation payment payable by the distribution undertaking to the relevant programming undertaking for that month,

(b) if a programming undertaking fills the form, the affiliation payments payable to the programming undertaking by all the distribution undertakings that carried its signal during that month.

“Affiliation payments from cleared programs” means the total affiliation payments multiplied by the percentage of total air time attributable to cleared programs in that month. (That figure is provided by the programming undertaking pursuant to paragraph 13(1)(b) of the tariff if a distribution undertaking fills the form.)

“Affiliation payments from programs other than cleared programs” means the difference between total affiliation payments and affiliation payments from cleared programs.

“Total gross income” means

(a) if a distribution undertaking fills the form, the number provided by the programming undertaking for that month pursuant to paragraph 13(1)(a) of the tariff multiplied by the number of premises or TVROs served by the distribution undertaking and lawfully receiving the signal of the programming undertaking on the last day of that month,

(b) if a programming undertaking fills the form, the undertaking’s gross income for that month multiplied by the ratio of the total number of premises or TVROs (excluding those served by systems subject to section 5 of the tariff) lawfully receiving its signal on the last day of that month over the total number of premises or TVROs (including those served by systems subject to section 5 of the tariff) lawfully receiving its signal on the last day of that month.

“Gross income from cleared programs” means the total gross income multiplied by the percentage of gross income from cleared programs. (That figure is provided by the programming undertaking pursuant to paragraph 13(1)(b) of the tariff if a distribution undertaking fills the form)

“Gross income from programs other than cleared programs” means the difference between total gross income and gross income from cleared programs.

If the distribution undertaking fills the form, one form must be completed with respect to each programming undertaking that has elected for the MBL that the distribution undertaking transmits in the relevant month. If the programming undertaking fills the form, only one form needs to be completed.

Payment on account of cleared programs

A — to account for additional expenses incurred by SOCAN because of the availability of the MBL:  $3\% \times 1.9\% \times (\text{total gross income} + \text{total affiliation payments})$

B — to account for the use of ambient and production music in cleared programs:  $5\% \times 1.9\% \times (\text{gross income from cleared programs} + \text{affiliation payments from cleared programs})$

C — to account for SOCAN’s general operating expenses:  $22\% \times 95\% \times 1.9\% \times (\text{gross income from cleared programs} + \text{affiliation payments from cleared programs})$

D — TOTAL of A + B + C

Payment on account of all programs other than cleared programs

E —  $1.9\% \times (\text{gross income from programs other than cleared programs} + \text{affiliation payments from programs other than cleared programs})$

F — TOTAL LICENCE FEE FOR THE MONTH (D + E)

Please remit the amount set out in (F)

NOTE: If the programming undertaking claims that it complies with subparagraph 10(2)(ii) of the tariff, the applicable royalty rate is 0.8%.

## FORMULAIRE C

## CALCUL DE LA REDEVANCE PAYABLE EN VERTU DE LA LICENCE GÉNÉRALE MODIFIÉE (LGM) POUR LE MOIS DE \_\_\_\_\_

Aux fins du présent formulaire et pour le mois à l'égard duquel les redevances sont établies (le mois pertinent) les définitions suivantes s'appliquent :

« Paiements d'affiliation » exclut les paiements effectués par les systèmes assujettis à l'article 5 du tarif (les petits systèmes).

« Paiements totaux d'affiliation »

a) Si l'entreprise de distribution remplit le formulaire, les paiements d'affiliation payables par cette entreprise à l'entreprise de programmation pertinente pour le mois pertinent;

b) si l'entreprise de programmation remplit le formulaire, les paiements d'affiliation payables à cette entreprise par toutes les entreprises de distribution pertinentes ayant transmis son signal durant le mois pertinent.

« Paiements d'affiliation à l'égard des émissions affranchies » Produit du montant des paiements totaux d'affiliation multiplié par le pourcentage du temps d'antenne total occupé par des émissions affranchies durant le mois pertinent. (Si l'entreprise de distribution remplit le formulaire, ce pourcentage lui est fourni par l'entreprise de programmation en application de l'alinéa 13(1)b) du tarif).

« Paiement d'affiliation à l'égard des émissions non affranchies » Différence entre les paiements totaux d'affiliation et les paiements d'affiliation à l'égard des émissions affranchies.

« Revenus bruts totaux »

a) Si l'entreprise de distribution remplit le formulaire, le produit du chiffre fourni par l'entreprise de programmation pour le mois pertinent conformément à l'alinéa 13(1)a) du tarif multiplié par le nombre de locaux ou de TVRO que l'entreprise de distribution desservait et qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent;

b) si l'entreprise de programmation remplit le formulaire, le produit des revenus bruts de l'entreprise multiplié par le nombre total de locaux ou de TVRO (excluant ceux que desservaient des systèmes assujettis à l'article 5 du tarif) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent, divisé par le nombre total de locaux ou de TVRO (y compris ceux que desservaient des systèmes assujettis à l'article 5 du tarif) qui recevaient licitement le signal de l'entreprise de programmation le dernier jour du mois pertinent.

« Revenus bruts des émissions affranchies » Montant des revenus bruts totaux multiplié par le pourcentage des revenus bruts attribuable aux émissions affranchies. (Si l'entreprise de distribution remplit le formulaire, ce pourcentage lui est fourni par l'entreprise de programmation en application de l'alinéa 13(1)b) du tarif).

« Revenus bruts des émissions non affranchies » Différence entre les revenus bruts totaux et les revenus bruts des émissions affranchies.

Si l'entreprise de distribution remplit le formulaire, il faut compléter un formulaire à l'égard de chaque entreprise de programmation ayant opté pour la LGM que l'entreprise de distribution a transmis durant le mois pertinent. Si c'est l'entreprise de programmation qui remplit le formulaire, un seul formulaire suffit.

Paiement à l'égard de la programmation affranchie

A — pour les dépenses additionnelles que la SOCAN engage au motif que la licence générale modifiée est disponible :  $3\% \times 1,9\% \times (\text{Revenus totaux} + \text{Paiements d'affiliation totaux})$

B — pour l'utilisation de la musique ambiante et de production :  $5\% \times 1,9\% \times (\text{Revenus bruts attribuables aux émissions affranchies} + \text{Paiements d'affiliation attribuables aux émissions affranchies})$

C — pour les dépenses générales d'exploitation de la SOCAN :  $22\% \times 95\% \times 1,9\% \times (\text{Revenus bruts attribuables aux émissions affranchies} + \text{Paiements d'affiliation attribuables aux émissions affranchies})$

D — TOTAL de A + B + C

Paiement à l'égard du reste de la programmation

E —  $1,9\% \times (\text{Revenus bruts attribuables aux émissions non affranchies} + \text{Paiements d'affiliation attribuables aux émissions non affranchies})$

F — REDEVANCE TOTALE DU MOIS (D + E)

Veillez acquitter le montant indiqué à la ligne (F)

NOTE : Si l'entreprise de programmation prétend se conformer au sous-alinéa 10(2)(ii) du tarif, le taux de redevance applicable est 0,8 %.









*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