

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 8, 2012

OTTAWA, LE SAMEDI 8 DÉCEMBRE 2012

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 4, 2012, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 4 janvier 2012 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 146, No. 49 — December 8, 2012

Government House	3232
(orders, decorations and medals)	
Government notices	3242
Appointments	3244
Parliament	
House of Commons	3251
Bills assented to	3251
Commissions	3252
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3260
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3262
(including amendments to existing regulations)	
Index	3375
Supplements	
Tax Court of Canada	

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 146, n° 49 — Le 8 décembre 2012

Résidence du Gouverneur général	3232
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	3242
Nominations	3244
Parlement	
Chambre des communes	3251
Projets de loi sanctionnés	3251
Commissions	3252
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3260
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3262
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3376
Suppléments	
Cour canadienne de l'impôt	

GOVERNMENT HOUSE**MILITARY VALOUR DECORATIONS**

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded a Military Valour Decoration as follows:

Star of Military Valour

PRIVATE TAUMY ST-HILAIRE, S.M.V.
Montréal, Quebec

On April 19, 2011, Private St-Hilaire demonstrated exceptional courage during a battle in Afghanistan. While engaging the enemy from his rooftop position, he noticed an Afghan father and son pinned down under enemy fire. On his own initiative, despite enemy aggression from three separate positions, he requested covering fire before going down to the exposed victims to lead them to shelter. Private St-Hilaire's bravery and selflessness enabled him to save both lives and to quell the attack.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[49-1-o]

MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Meritorious Service Decorations (Military Division) as follows:

*Meritorious Service Cross
(Military Division)*

BRIGADIER-GENERAL KENNETH ANDRÉ CORBOULD,
O.M.M., M.S.C., C.D.
St. Albert, Alberta

As deputy commander of Regional Command (South) Headquarters from October 2010 to October 2011, Brigadier-General Corbould showed leadership and used his combat-tested experience and a results-focused approach to contribute significantly to the success of the international military campaign in southern Afghanistan. Working within a diverse battle space and across multiple lines of operations, he created a clear and direct path for his organization to meet its objectives. Brigadier-General Corbould's remarkable efforts were critical to multinational success in Afghanistan, highlighting Canada's role in bringing stability to the country.

COLONEL DEAN JAMES MILNER, O.M.M., M.S.C., C.D.
Winnipeg, Manitoba

While deployed as commander of Joint Task Force Afghanistan from September 2010 to July 2011, Colonel Milner demonstrated exceptional leadership that was critical to the success of Task Force Kandahar. Working in close partnership with Afghan

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**DÉCORATIONS DE LA VAILLANCE MILITAIRE**

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné la décoration de la vaillance militaire suivante :

Étoile de la vaillance militaire

LE SOLDAT TAUMY ST-HILAIRE, É.V.M.
Montréal (Québec)

Le 19 avril 2011, le soldat St-Hilaire a fait preuve d'un courage exceptionnel lors d'une bataille en Afghanistan. De sa position sur un toit d'où il ripostait, il a aperçu un père afghan et son fils pris sous le feu ennemi. De sa propre initiative, sous une agression provenant de trois positions ennemies, il a demandé un tir de protection avant de descendre rejoindre les victimes à découvert pour les mener à l'abri des balles. La bravoure et l'altruisme démontrés par le soldat St-Hilaire lui ont permis de sauver deux vies afghanes et de mater cette attaque.

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[49-1-o]

DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les Décorations pour service méritoire (division militaire) suivantes :

*Croix du service méritoire
(division militaire)*

LE BRIGADIER-GÉNÉRAL KENNETH ANDRÉ
CORBOULD, O.M.M., C.S.M., C.D.
St. Albert (Alberta)

La campagne militaire internationale dans le sud de l'Afghanistan doit largement son succès au leadership du brigadier-général Corbould, commandant adjoint au Quartier général du Commandement régional (Sud) d'octobre 2010 à octobre 2011, ainsi qu'à l'expérience qu'il a acquise en situation de combat et à son approche axée sur les résultats. Appelé à travailler dans un espace de combat diversifié et sur plusieurs lignes d'opération, il a établi une approche claire et directe pour permettre à son organisation d'atteindre ses objectifs. Les efforts remarquables du brigadier-général Corbould se sont avérés essentiels au succès multinational en Afghanistan et ont mis en valeur le rôle du Canada dans la stabilisation du pays.

LE COLONEL DEAN JAMES MILNER, O.M.M., C.S.M., C.D.
Winnipeg (Manitoba)

En sa qualité de commandant de la Force opérationnelle inter-armées en Afghanistan de septembre 2010 à juillet 2011, le colonel Milner a fait preuve d'un leadership qui s'est avéré essentiel au succès de la Force opérationnelle Kandahar. Travaillant en

National Security Forces and allies, he enabled the disruption of insurgent networks, the successful completion of infrastructure improvements and enhanced the overall level of security for the Afghan population. Colonel Milner's performance and leadership secured Canada's legacy in Afghanistan and positioned the Canadian Forces for a successful transition to its training mission.

*Meritorious Service Medal
(Military Division)*

SERGEANT JOSEPH CLAUDE PATRICK AUGER,
M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

On December 18, 2010, during a reconnaissance operation to secure a road building project in Afghanistan, Sergeant Auger's platoon came upon a group of buildings that had been heavily booby trapped with explosive devices. Following explosions that seriously injured several of his soldiers, Sergeant Auger took charge of the situation calmly and in an exemplary manner. He regained control of his soldiers and ensured the rapid evacuation of the wounded personnel. Sergeant Auger's expertise and actions minimized the disastrous consequences of a chaotic and very dangerous situation.

CHIEF WARRANT OFFICER JOSEPH MARIO CLAUDE
BELCOURT, M.M.M., M.S.M., C.D.
Sherbrooke, Quebec

As the Canadian Forces Support Unit chief warrant officer in Ottawa from 2009 through 2012, Chief Warrant Officer Belcourt demonstrated leadership, initiative and professionalism. Historic commemorative events such as the Canadian Forces' farewell to the Commander-in-Chief and the Operation Mobile end of mission parade largely benefited from his attention to detail and his ability to work with a number of partners and organizations. Developing and mentoring non-commissioned members during his tenure was his hallmark; a contribution that will have a profound, lasting impact upon the future of the Canadian Forces.

COLONEL GÉRARD JOSEPH BLAIS, M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario

As director of Casualty Support Management, beginning in November 2008, Colonel Blais was responsible for setting up integrated personnel support centres and operational stress injury support programs in Canada. He demonstrated the highest degree of leadership, initiative, determination and vision, ensuring the provision of ongoing and high quality support to the members of the Canadian Forces and their families. Colonel Blais' extraordinary commitment and dedication helped to achieve the success of these projects.

LIEUTENANT-COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE,
M.S.M., C.D.
Weston, Ontario

Lieutenant-Colonel Cochrane served as commanding officer of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing Theatre Support Element at Camp Mirage, from June to December 2009. His leadership was critical to maintaining airlift support for operations in Afghanistan and his diplomatic skills enabled him to establish relationships with the host nation that benefited Canadian and

étroite collaboration avec les Forces de sécurité nationale afghanes et les alliés, il a réussi à déstabiliser des réseaux d'insurgés, à apporter des améliorations à l'infrastructure et à accroître la sécurité de la population afghane. Le rendement et le leadership du colonel Milner ont perpétué la tradition d'excellence du Canada en Afghanistan et ont contribué à la transition réussie des Forces canadiennes à leur mission de formation.

*Médaille du service méritoire
(division militaire)*

LE SERGENT JOSEPH CLAUDE PATRICK AUGER,
M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

Le 18 décembre 2010, lors d'une opération de reconnaissance pour sécuriser un projet de construction de route en Afghanistan, le peloton du sergent Auger s'est retrouvé dans un ensemble de bâtiments hautement piégé par des dispositifs explosifs. À la suite des explosions blessant grièvement plusieurs de ses soldats, le sergent Auger a géré la situation calmement et de façon exemplaire. Il a repris ses soldats en mains et a assuré l'évacuation rapide de multiples blessés. Le savoir-faire et les actions du sergent Auger ont permis de minimiser les effets néfastes d'une situation chaotique et très dangereuse.

L'ADJUDANT-CHEF JOSEPH MARIO CLAUDE
BELCOURT, M.M.M., M.S.M., C.D.
Sherbrooke (Québec)

L'adjudant-chef Belcourt a fait preuve de leadership, d'initiative et de professionnalisme à titre d'adjudant-chef de l'Unité de soutien des Forces canadiennes à Ottawa, de 2009 à 2012. Les événements commémoratifs historiques tels que la parade d'adieu des Forces canadiennes à la commandante en chef et la parade soulignant la fin de l'opération Mobile ont largement bénéficié de son souci du détail et de sa capacité à travailler avec divers partenaires. De plus, il était réputé pour le perfectionnement et le mentorat des militaires du rang. La contribution de l'adjudant-chef Belcourt aura un impact profond et durable sur l'avenir des Forces canadiennes.

LE COLONEL GÉRARD JOSEPH BLAIS, M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

À titre de directeur de la Gestion du soutien aux blessés, dès novembre 2008, le colonel Blais a été responsable de la mise sur pied des centres intégrés de soutien du personnel et des programmes de soutien des victimes de blessures de stress opérationnel au Canada. Il a fait preuve du plus haut niveau de leadership, d'initiative, de ténacité et de vision, assurant ainsi un soutien constant et de grande qualité aux membres des Forces canadiennes et à leurs familles. L'engagement et le dévouement extraordinaires du colonel Blais ont contribué à la réussite de ces projets.

LE LIEUTENANT-COLONEL DAVID BRUCE COCHRANE,
M.S.M., C.D.
Weston (Ontario)

Le lieutenant-colonel Cochrane a servi comme commandant de l'élément de soutien en théâtre de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, au Camp Mirage, de juin à décembre 2009. Son leadership a été crucial pour ce qui est du maintien du soutien en transport aérien dans le cadre des opérations en Afghanistan, et ses aptitudes diplomatiques lui ont

coalition operations, both at Camp Mirage and in Afghanistan. Lieutenant-Colonel Cochrane's exemplary dedication, tact and operational focus contributed to the success of the Afghan mission, and enhanced Canada's international reputation.

MASTER WARRANT OFFICER JOSEPH YVON PRUDENT
CLAUDE DALLAIRE, M.S.M., C.D.
Loretteville, Quebec

As sergeant major of the Canadian Helicopter Force Afghanistan maintenance squadron from July 2010 to April 2011, Master Warrant Officer Dallaire distinguished himself by his professionalism and insight. Through his strong leadership and with the cohesive team of aircraft technicians that he trained, he kept the fleet accessible and available for all Task Force missions. Master Warrant Officer Dallaire's dedication and discipline ensured ongoing air support for Canadian soldiers, thereby helping to bring about the operational success of the Canadian Forces.

MAJOR RAYMOND JEAN FRANÇOIS DUFAULT,
M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

As deputy commanding officer of the battle group deployed to Afghanistan from November 2010 to July 2011, Major Dufault played a key role in the group's effectiveness. A seasoned leader and tireless worker, he supported the commanding officer during his tours and updated the liaison in the chain of command, thereby facilitating the battalion's actions on the complex battlefields of the Panjwayi District. Major Dufault's tactical skills and perseverance greatly contributed to the success of the group's mission.

LIEUTENANT-COLONEL JOHN WILLIAM ERRINGTON,
M.S.M., C.D.
Weyburn, Saskatchewan, and Courtenay, British Columbia

As commander of a special operations task force in Afghanistan from October 2010 to March 2011, Lieutenant-Colonel Errington distinguished himself as a combat leader and special operations advisor. His unit's participation was critical to the achievement of campaign objectives pursued by Regional Command (South) and Task Force Kandahar, and contributed directly to enhancing the capabilities of the Afghan police. Lieutenant-Colonel Errington's efforts were critical to the success of the Canadian mission and enabled his unit to operate effectively within a dynamic multinational environment.

HONORARY CAPTAIN(N) THE HONOURABLE MYRA
AVA FREEMAN, C.M., O.N.S., M.S.M.
Halifax, Nova Scotia

Since her appointment in 2003, Honorary Captain(N) Freeman has demonstrated uncompromising loyalty to the Royal Canadian Navy, as well as initiative and leadership in establishing the Halifax-based Community Leadership Advisory Council in 2007. Through her efforts and dedication she has fostered a tremendous spirit of collaboration between the Navy and the people of Nova Scotia. Her actions have brought great credit to the Canadian Forces, and have promoted a strong sense of pride among the citizenry for the sacrifices and accomplishments of members serving in the Atlantic region.

permis d'établir des relations avec le pays hôte qui ont été bénéfiques aux opérations du Canada et de la coalition, au Camp Mirage et en Afghanistan. Le dévouement, le tact et l'intérêt opérationnel exemplaires du lieutenant-colonel Cochrane ont contribué à la réussite de la mission afghane et rehaussé la réputation internationale du Canada.

L'ADJUDANT-MAÎTRE JOSEPH YVON PRUDENT
CLAUDE DALLAIRE, M.S.M., C.D.
Loretteville (Québec)

À titre de sergent-major de l'escadron de maintenance de la Force d'hélicoptères canadiens en Afghanistan de juillet 2010 à avril 2011, l'adjudant-maître Dallaire s'est distingué par son professionnalisme et sa perspicacité. Par la qualité de son leadership et avec l'équipe cohésive de techniciens d'aéronefs qu'il a formée, il a maintenu la flotte accessible et disponible pour toutes les missions de la Force opérationnelle. Le dévouement et la discipline de l'adjudant-maître Dallaire ont assuré un soutien aérien continu aux soldats canadiens, contribuant ainsi au succès opérationnel des Forces canadiennes.

LE MAJOR RAYMOND JEAN FRANÇOIS DUFAULT,
M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

À titre de commandant adjoint du groupement tactique déployé en Afghanistan de novembre 2010 à juillet 2011, le major Dufault a joué un rôle clé dans l'efficacité du groupe. Leader aguerri et travailleur infatigable, il a appuyé le commandant lors de ses tournées et a actualisé la liaison dans la chaîne de commandement, facilitant ainsi les actions du bataillon sur les terrains de combats complexes du district de Panjwayi. Les compétences tactiques et la persévérance du major Dufault ont grandement contribué au succès de la mission du groupement.

LE LIEUTENANT-COLONEL JOHN WILLIAM ERRINGTON,
M.S.M., C.D.
Weyburn (Saskatchewan) et Courtenay (Colombie-Britannique)

En tant que commandant d'une force d'opérations spéciales en Afghanistan d'octobre 2010 à mars 2011, le lieutenant-colonel Errington s'est distingué par ses qualités de chef de combat et de conseiller des opérations spéciales. La participation de son unité s'est révélée essentielle à l'atteinte des objectifs de la campagne menée par le Commandement régional (sud) et la Force opérationnelle Kandahar, et elle a directement favorisé le renforcement des capacités de la police afghane. Les efforts du lieutenant-colonel Errington ont joué un rôle décisif dans le succès des missions canadiennes et ont permis à son unité de fonctionner efficacement dans un environnement multinational dynamique.

LE CAPITAINE DE VAISSEAU HONORAIRE
L'HONORABLE MYRA AVA FREEMAN,
C.M., O.N.S., M.S.M.
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Depuis sa nomination en 2003, le capitaine de vaisseau honoraire Freeman a manifesté une loyauté sans réserve envers la Marine royale canadienne et a montré de l'initiative et du leadership dans la mise sur pied du Community Leadership Advisory Council, à Halifax, en 2007. Par ses efforts et son dévouement, elle a favorisé un bel esprit de collaboration entre la Marine et les citoyens de la Nouvelle-Écosse. Les actions du capitaine de vaisseau honoraire Freeman ont fait grand honneur aux Forces canadiennes et ont suscité la fierté de la population à l'égard des sacrifices et des réalisations des membres postés dans l'Atlantique.

MAJOR ÉTIENNE JOSEPH ROBERT CLAUDE GAUTHIER,
M.S.M., C.D.
Valleyfield, Quebec

As operations officer for the National Support Element in Afghanistan from November 2010 to July 2011, Major Gauthier demonstrated remarkable leadership and strong presence of mind. His dedication and exemplary service resulted in a support plan to secure the Horn of Panjwayi, by increasing the effectiveness of logistical combat patrols and by diligently meeting the logistical needs of battlespace commanders. Major Gauthier's worthy contributions to support operations greatly enhanced the success of the Canadian Forces.

COLONEL RICHARD JOSEPH GIGUÈRE, M.S.M., C.D.
Québec, Quebec

As deputy commander of Joint Task Force Afghanistan from September 2010 to July 2011, Colonel Giguère distinguished himself by his loyalty and dedication. With extraordinary strategic and analytical acumen, he developed a superior operational approach that allowed soldiers and their equipment to be efficiently deployed in the field and redeployed to Kandahar Airfield to consolidate the Task Force's combat element. Colonel Giguère's dynamic leadership and sound advice contributed greatly to the success of the mission.

CORPORAL HOPE GINGRICH, M.S.M.
Winnipeg, Manitoba

From July 2010 to January 2011, Corporal Gingrich performed outstandingly as a signaller within the Joint Defence Operations Centre at Kandahar Airfield. Most notably, in response to indirect fire attacks on the airfield, she led her section to cordon the impact sites until they could be cleared by counter-explosive personnel. Taking on new roles as required and providing excellent mentorship to inexperienced NATO personnel, Corporal Gingrich displayed exceptional leadership and was a key member of the Operations Centre.

COLONEL JOSEPH PIERRE HERVÉ HERCULE
GOSSELIN, M.S.M., C.D.
Québec, Quebec

As commander of the Operational Mentor and Liaison Team from November 2010 to July 2011, Colonel Gosselin increased the confidence and effectiveness of the Afghan National Army by personally supporting the commander of 1 Brigade, 205 Corps. He distinguished himself by his honesty in conveying the reality of the terrain to the Afghan commanders and in conceptualizing the principles of training with Afghan National Security Forces. A seasoned mentor and experienced leader, Colonel Gosselin enhanced the reputation of the Canadian Forces.

CHIEF WARRANT OFFICER JOSEPH LUCIEN ÉRIC
GRAVEL, M.M.M., M.S.M., C.D.
Chicoutimi, Quebec

From November 2010 to July 2011, Chief Warrant Officer Gravel, regimental sergeant major of the battle group deployed to Afghanistan, was a workhorse who distinguished himself by his dedication and his knowledge of the terrain. His ability to understand the intentions of commanders and to relay them to the various sub-units was vital to decentralizing operations. Chief

LE MAJOR ÉTIENNE JOSEPH ROBERT CLAUDE
GAUTHIER, M.S.M., C.D.
Valleyfield (Québec)

À titre d'officier des opérations de l'Élément de soutien national en Afghanistan de novembre 2010 à juillet 2011, le major Gauthier a démontré un leadership remarquable et une vive présence d'esprit. Son zèle et son service exemplaire ont permis d'élaborer un plan de soutien pour sécuriser la Corne de Panjwayi, en augmentant l'efficacité des patrouilles de combat logistique et en répondant assidûment aux besoins logistiques des commandants d'espace de bataille. Les contributions méritoires aux opérations de soutien du major Gauthier ont grandement contribué aux succès des Forces canadiennes.

LE COLONEL RICHARD JOSEPH GIGUÈRE, M.S.M., C.D.
Québec (Québec)

À titre de commandant adjoint de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de septembre 2010 à juillet 2011, le colonel Giguère s'est distingué par sa loyauté et son dévouement. Doté d'une acuité stratégique et analytique hors du commun, il a élaboré une démarche opérationnelle supérieure permettant aux soldats et à leur équipement d'être efficacement déployés sur le terrain et redéployés vers l'aérodrome de Kandahar afin de consolider l'élément combat de la Force opérationnelle. Le leadership dynamique et les conseils judicieux du colonel Giguère ont grandement contribué au succès de la mission.

LE CAPORAL HOPE GINGRICH, M.S.M.
Winnipeg (Manitoba)

De juillet 2010 à janvier 2011, le caporal Gingrich a été remarquable dans l'exécution de ses fonctions de spécialiste des transmissions au Centre d'opérations de défense interarmées, à l'aérodrome de Kandahar. Plus particulièrement, en réponse à des tirs indirects sur l'aérodrome, elle a commandé sa section de manière à assurer un cordon de sécurité autour des sites d'impact jusqu'à leur nettoyage par le personnel responsable des engins explosifs. Assumant de nouveaux rôles au besoin et servant d'excellent mentor au personnel inexpérimenté de l'OTAN, le caporal Gingrich a fait montre d'un leadership exceptionnel et s'est révélé un membre clé du Centre d'opérations.

LE COLONEL JOSEPH PIERRE HERVÉ HERCULE
GOSSELIN, M.S.M., C.D.
Québec (Québec)

À titre de commandant de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel de novembre 2010 à juillet 2011, le colonel Gosselin a accru la confiance et l'efficacité de l'Armée nationale afghane en épaulant personnellement le commandant de la 1^{re} Brigade du 205^e Corps. Il s'est distingué par son honnêteté en révélant la réalité de terrain aux commandants afghans et en conceptualisant les principes de formation auprès des Forces de sécurité nationale afghanes. Un mentor aguerri et un leader chevronné, le colonel Gosselin a rehaussé la réputation des Forces canadiennes.

L'ADJUDANT-CHEF JOSEPH LUCIEN ÉRIC
GRAVEL, M.M.M., M.S.M., C.D.
Chicoutimi (Québec)

De novembre 2010 à juillet 2011, l'adjudant-chef Gravel, sergent-major régimentaire du groupement tactique déployé en Afghanistan, a été un bourreau de travail qui s'est distingué par son dévouement et ses connaissances du terrain. Sa capacité de saisir les intentions des commandants et de les communiquer aux différentes sous-unités fut primordiale pour décentraliser les

Warrant Officer Gravel's leadership and involvement in the command and control of the unit made him an essential component of the battle group's success.

CHIEF WARRANT OFFICER ALAIN GRENIER,
M.M.M., M.S.M., C.D.
Boisbriand, Quebec

As regimental sergeant major of the Operational Mentor and Liaison Team from November 2010 to July 2011, Chief Warrant Officer Grenier distinguished himself by his dedication and leadership in supporting his Afghan counterpart in 1 Brigade, 205 Corps of the Afghan National Army. With his excellent tactical knowledge and sense of duty, he gave greater responsibility to the role of Afghan non-commissioned officers, thereby increasing the Brigade's operational capability. An extraordinary mentor, Chief Warrant Officer Grenier significantly increased the effectiveness of the Afghan National Army.

LIEUTENANT-COMMANDER AARON GYORKOS,
M.S.M., C.D.
Medicine Hat, Alberta

From July 2011 to January 2012, Lieutenant-Commander Gyorkos demonstrated exceptional leadership as commandant of the Canadian Forces Fleet School Esquimalt. Through his problem-solving abilities, he effectively advanced numerous projects considered critical to the success of the naval training system. He led the On-the-Job Performance Requirements implementation program, a classroom modernization project, the development of a pan-naval training performance management framework, and the detailed analysis of the quality control and assurance model. His efforts brought great credit to the Royal Canadian Navy.

MAJOR JOSEPH ANTONIO MARCEL LOUIS HAMEL,
M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

From September 2010 to March 2011, Major Hamel was the operations officer for the Air Wing in Afghanistan, where he demonstrated extraordinary dedication and professionalism. An experienced planner, he proposed and implemented several initiatives to improve Task Force effectiveness and to ensure its security. Major Hamel's leadership and commitment ensured the operational success of the mission and enhanced the reputation of the Canadian Forces.

COLONEL JEFFREY ALLEN HAUSMANN, M.S.M.
(United States Air Force)
Adrian, Michigan, United States of America

Colonel Hausmann was the senior United States Defense attaché and head of the Office of Defense Cooperation, from September 2009 to January 2012. His focus on binational co-operation was critical to Royal Canadian Air Force operations and ensured that the Air Force benefitted from the information, experience and resources of the United States Department of Defence and aerospace industry. His efforts were instrumental in the successful procurement of the C-17 aircraft for Canada and the accompanying training of 1 600 Canadian Forces members in the United States.

COMMANDER SIMON RUPERT HUGHES,
M.S.M., C.D.
Ottawa, Ontario

Between August 2010 and January 2012, Commander Hughes contributed strategic benefit to the Royal Canadian Navy. He was

opérations. Le leadership et l'implication de l'adjudant-chef Gravel dans le commandement et le contrôle de l'unité ont fait de lui un élément essentiel du succès du groupement tactique.

L'ADJUDANT-CHEF ALAIN GRENIER,
M.M.M., M.S.M., C.D.
Boisbriand (Québec)

À titre de sergent-major régimentaire de l'Équipe de liaison et de mentorat opérationnel de novembre 2010 à juillet 2011, l'adjudant-chef Grenier s'est distingué par son dévouement et son leadership en épaulant son homologue afghan à la 1^{re} Brigade du 205^e Corps de l'Armée nationale afghane. Par ses excellentes connaissances tactiques et son sens du devoir, il a responsabilisé davantage le rôle des sous-officiers afghans et a ainsi augmenté la capacité opérationnelle de la Brigade. Un mentor hors pair, l'adjudant-chef Grenier a grandement rehaussé l'efficacité de l'Armée nationale afghane.

LE CAPITAINE DE CORVETTE AARON GYORKOS,
M.S.M., C.D.
Medicine Hat (Alberta)

De juillet 2011 à janvier 2012, le capitaine de corvette Gyorkos a démontré un leadership exceptionnel en tant que commandant de l'École navale des Forces canadiennes à Esquimalt. Grâce à ses aptitudes pour la résolution de problèmes, il a fait progresser plusieurs projets essentiels au succès du système de formation navale. Il a dirigé le programme de mise en œuvre des exigences de rendement au travail, un projet de modernisation des salles de classe, la conception du cadre de gestion du rendement pour toute la formation navale ainsi que l'analyse détaillée du modèle de contrôle et d'assurance de la qualité. Ses efforts ont fait grand honneur à la Marine royale canadienne.

LE MAJOR JOSEPH ANTONIO MARCEL LOUIS HAMEL,
M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

De septembre 2010 à mars 2011, le major Hamel a été l'officier des opérations de l'Escadre aérienne en Afghanistan, où il a démontré un dévouement et un professionnalisme hors du commun. Planificateur chevronné, il a proposé et mis en œuvre plusieurs projets afin d'améliorer l'efficacité de la Force opérationnelle et d'en assurer la sécurité. Le leadership et l'engagement du major Hamel ont assuré le succès opérationnel de la mission et ont rehaussé la réputation des Forces canadiennes.

LE COLONEL JEFFREY ALLEN HAUSMANN, M.S.M.
(Forces aériennes des États-Unis)
Adrian, Michigan (États-Unis d'Amérique)

Le colonel Hausmann a été le principal attaché de la Défense des États-Unis ainsi que le chef de l'Office of Defense Cooperation, de septembre 2009 à janvier 2012. L'importance qu'il a accordée à la coopération binationale s'est avérée cruciale pour les opérations de l'Aviation royale canadienne, qui a ainsi profité de l'information, de l'expérience et des ressources du ministère de la Défense des États-Unis et de l'industrie aérospatiale. Les efforts déployés par le colonel Hausmann ont été essentiels à l'achat de l'aéronef C-17 par le Canada ainsi qu'à la formation connexe de 1 600 soldats des Forces canadiennes aux États-Unis.

LE CAPITAINE DE FRÉGATE SIMON RUPERT HUGHES,
M.S.M., C.D.
Ottawa (Ontario)

D'août 2010 à janvier 2012, le capitaine de frégate Hughes a procuré des avantages stratégiques à la Marine royale canadienne.

instrumental in conceiving and developing innovative approaches, which made sure of the readiness of naval personnel for the introduction of the internationally successful REGULUS program and the adoption of the Single Fleet Scheme of Manoeuvre. Commander Hughes' leadership, strategic wisdom and groundbreaking work helped ensure the future success of the Navy, the Canadian Forces and Canada.

LIEUTENANT-COMMANDER STEWART THOMAS
HUGHES, M.S.M., C.D.

Corner Brook, Newfoundland and Labrador

Lieutenant-Commander Hughes demonstrated dedication, initiative and leadership throughout his tenure as the Canadian Forces Naval Engineering School Detachment commander in St. John's, Newfoundland and Labrador, from 2009 to 2012. He forged close relations with public and private enterprises, as well as many levels of government, by organizing a number of community-based activities involving the Canadian Forces and naval students attending the Marine Institute. Through his leadership and mentorship, Lieutenant-Commander Hughes inspired his organization in its role to support the Canadian Forces.

LIEUTENANT-COLONEL ROBERT EDWARD
KEARNEY, M.S.M., C.D.
Kingston, Ontario

While deployed to Afghanistan from October 2010 to May 2011, Lieutenant-Colonel Kearney made a critical contribution to the fight against corruption as chief of staff of Combined Joint Interagency Task Force Shafafiyat. He displayed the ability to simultaneously track a broad range of issues while collaborating with high-level military and civilian stakeholders from numerous countries. Lieutenant-Colonel Kearney's leadership and in-depth understanding of Afghanistan's complex political dynamic was essential to the operational success of the mission.

COLONEL PATRICK KELLY, M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

As senior advisor to the Afghan Vice-Chief of the General Staff from October 2010 to July 2011, Colonel Kelly made exemplary contributions to the development of the Afghan National Army and the Ministry of Defence. His guidance allowed the Vice-Chief to champion improvements within the Army and to take a more active role in its command and control. Colonel Kelly's leadership and diplomacy contributed directly to building a stable command structure within the Afghan National Army and brought great credit to the Canadian Forces.

MAJOR JEAN ÉRIC LANDRY, M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

As commander of the C Squadron Combat Team from November 2010 to June 2011, Major Landry was given responsibility for building a vital road in Afghanistan. Overcoming complex challenges in this dangerous environment, he skilfully coordinated the Squadron's various security, construction and logistical elements and effectively supported Headquarters' other logistical operations. Major Landry's leadership, so often demonstrated while under enemy fire and in the presence of improvised explosive devices, ensured the success of this mission.

Il a joué un rôle déterminant dans la conception et la mise en œuvre d'approches novatrices pour préparer le personnel naval à l'entrée en vigueur de REGULUS, un programme ayant connu du succès à l'échelle internationale, ainsi qu'à l'adoption du schéma de manœuvre de la flotte unique. Le leadership, la sagesse stratégique et les travaux révolutionnaires du capitaine de frégate Hughes ont contribué au succès futur de la Marine, des Forces canadiennes et du Canada.

LE CAPITAINE DE CORVETTE STEWART THOMAS
HUGHES, M.S.M., C.D.

Corner Brook (Terre-Neuve-et-Labrador)

Le capitaine de corvette Hughes a fait preuve de dévouement, d'initiative et de leadership tout au long de son affectation à titre de capitaine de corvette du détachement de l'École du génie naval des Forces canadiennes à St. John's, Terre-Neuve-et-Labrador, de 2009 à 2012. Il a établi des liens étroits avec des entreprises des secteurs public et privé et différents niveaux de gouvernement, en plus d'avoir organisé des activités communautaires auxquelles participaient les Forces canadiennes ainsi que des étudiants du Marine Institute. Grâce à son leadership et à ses capacités de mentor, le capitaine de corvette Hughes a su inspirer son organisation à bien soutenir les Forces canadiennes.

LE LIEUTENANT-COLONEL ROBERT EDWARD
KEARNEY, M.S.M., C.D.
Kingston (Ontario)

Pendant qu'il était en mission en Afghanistan, d'octobre 2010 à mai 2011, le lieutenant-colonel Kearney a joué un rôle primordial dans la lutte contre la corruption en sa qualité de chef d'état-major de la Force opérationnelle interarmées, multinationale et interorganisations — Shafafiyat. Il a réussi à surveiller un éventail d'enjeux variés, tout en collaborant avec des intervenants militaires et civils de divers pays. Le leadership et la compréhension approfondie du contexte politique complexe de l'Afghanistan démontrés par le lieutenant-colonel Kearney se sont révélés essentiels au succès opérationnel de la mission.

LE COLONEL PATRICK KELLY, M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

En tant que conseiller principal du vice-chef d'état-major général de l'Afghanistan d'octobre 2010 à juillet 2011, le colonel Kelly a apporté une contribution exemplaire au perfectionnement de l'Armée nationale afghane et du ministère de la Défense de l'Afghanistan. Ses conseils ont permis au vice-chef d'apporter des améliorations au sein de l'Armée et de jouer un rôle plus actif dans le commandement et le contrôle de celle-ci. Le leadership et la diplomatie du colonel Kelly ont directement contribué à l'établissement d'une chaîne de commandement stable au sein de l'Armée nationale afghane, faisant rejaillir l'honneur sur les Forces canadiennes.

LE MAJOR JEAN ÉRIC LANDRY, M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

À titre de commandant de l'équipe de combat de l'Escadron C de novembre 2010 à juin 2011, le major Landry s'est vu confier la mission de construire une route essentielle en Afghanistan. Domptant les défis complexes dans cet environnement dangereux, il a coordonné magistralement les différents éléments de sécurité, de construction et de logistique de l'Escadron et a appuyé efficacement les autres opérations logistiques du Quartier général. Le leadership démontré par le major Landry, très souvent sous le feu ennemi et en présence de dispositifs explosifs de circonstance, a assuré le succès de cette mission.

WARRANT OFFICER DANIEL PIUS MANSFIELD,
M.S.M., C.D.
North Sydney, Nova Scotia

Warrant Officer Mansfield was deployed as the Task Force Kandahar Engineer Regiment Operations warrant officer from August 2010 to July 2011. As the engineer advisor to the Tactical Operations Centre, he ensured the optimal allocation of engineering resources and coordinated explosive ordnance disposal activities. He also contributed to the provision of accurate information regarding threat levels and enabled the acquisition of equipment that would have otherwise been inaccessible to the task force. Warrant Officer Mansfield's efforts and leadership were critical to the operational success of the Engineer Regiment.

MAJOR JEAN-CHRISTIAN MARQUIS, M.S.M., C.D.
Rimouski, Quebec

As commander of the C Company Combat Team deployed to Afghanistan from November 2010 to June 2011, Major Marquis distinguished himself by his tactical agility. In his battlespace, he prevailed over numerous incidents caused by, among other things, improvised explosive devices; he faced the enemy on several occasions; and he became involved with the local population. Even with the loss of soldiers and the complex challenges faced during combat, Major Marquis' leadership contributed greatly to the success of his soldiers and improved stability in his area of operations.

MAJOR CHRISTOPHER ALAN MCKENNA, M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

As the officer commanding Chinook Flight, within the Canadian Helicopter Force (Afghanistan) from July 2010 to April 2011, Major McKenna was vital to the execution of helicopter operations, which provided critical support to Canadian and coalition ground forces. A proven soldier and an officer of the highest standard, he forged a professional and cohesive team that guaranteed operational success. Whether in the air or in the planning room, Major McKenna demonstrated a level of performance and leadership that reinforced Canada's reputation for excellence in aviation.

MAJOR-GENERAL CHRISTOPHER D. MILLER, M.S.M.
(United States Air Force)
Colorado Springs, Colorado, United States of America

From 2007 to 2009, Major-General Miller of Peterson Air Force Base, Colorado, distinguished himself by developing enduring staff relationships and identifying operational improvements within the North American Aerospace Defence Command, the United States Northern Command and Canada Command. His outstanding leadership and integrity ensured effective inter-governmental and military co-operation, ultimately strengthening the defence and security of Canada and the United States.

WARRANT OFFICER DAVID ELWELL MILLIGAN,
M.S.M., C.D.
Summerside, Prince Edward Island

As the operations warrant officer of Brigade Troops Stability A Company from April to November 2010, Warrant Officer Milligan facilitated the success of military and civilian units operating out of Camp Nathan Smith. In addition to leading his team

L'ADJUDANT DANIEL PIUS MANSFIELD,
M.S.M., C.D.
North Sydney (Nouvelle-Écosse)

L'adjudant Mansfield a été adjudant du Régiment du génie de la Force opérationnelle à Kandahar d'août 2010 à juillet 2011. En sa qualité de conseiller du génie du Centre des opérations tactiques, il a vu à l'affectation optimale des ressources de génie et a coordonné les opérations de neutralisation de munitions et d'explosifs. Il a également contribué à la prestation de renseignements exacts sur les niveaux de menace et à l'obtention d'équipement que la Force opérationnelle n'aurait pu se procurer autrement. Les efforts et le leadership déployés par l'adjudant Mansfield se sont révélés essentiels au succès opérationnel du Régiment du génie.

LE MAJOR JEAN-CHRISTIAN MARQUIS, M.S.M., C.D.
Rimouski (Québec)

À titre de commandant de l'équipe de combat de la compagnie C déployée en Afghanistan de novembre 2010 à juin 2011, le major Marquis s'est distingué par son agilité tactique. Dans son espace de bataille, il a surmonté de nombreux incidents causés entre autres par des dispositifs explosifs de circonstance, a affronté l'ennemi à maintes reprises et s'est impliqué auprès de la population locale. Même avec la perte de soldats et les défis complexes affrontés lors des combats, le leadership du major Marquis a grandement contribué au succès de ses soldats et a amélioré la stabilité dans sa zone d'opérations.

LE MAJOR CHRISTOPHER ALAN MCKENNA, M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

À titre de commandant de l'escadrille de Chinook au sein de la Force canadienne d'hélicoptères (Afghanistan) de juillet 2010 à avril 2011, le major McKenna a joué un rôle vital dans l'exécution des opérations hélicoptères, qui ont apporté un soutien indispensable aux forces terrestres du Canada et de la coalition. Soldat expérimenté et officier irréprochable, il a mis sur pied une équipe professionnelle et unifiée qui a garanti le succès des opérations. Dans les airs et dans la salle de planification, le major McKenna a fait preuve d'un rendement et d'un leadership qui ont consolidé l'excellente réputation du Canada dans le domaine de l'aviation.

LE MAJOR-GÉNÉRAL CHRISTOPHER D. MILLER, M.S.M.
(Forces aériennes des États-Unis)
Colorado Springs, Colorado (États-Unis d'Amérique)

De 2007 à 2009, le major-général Miller de la base des forces aériennes de Peterson, au Colorado, s'est illustré en développant des relations durables avec le personnel et en identifiant les améliorations opérationnelles à apporter au Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, au United States Northern Command et au Commandement Canada. Son leadership exceptionnel et son intégrité irréprochable ont assuré l'efficacité de la coopération intergouvernementale et militaire, ce qui, en fin de compte, a permis de renforcer la défense et la sécurité du Canada et des États-Unis.

L'ADJUDANT DAVID ELWELL MILLIGAN,
M.S.M., C.D.
Summerside (Île-du-Prince-Édouard)

En tant qu'adjudant des opérations de la Compagnie A de la brigade responsable de la sécurité d'avril à novembre 2010, l'adjudant Milligan a favorisé le succès des unités militaires et civiles basées au Camp Nathan Smith. En plus de commander sur

in providing force protection throughout Kandahar City when called upon, he excelled in the roles of both company and camp sergeant-major. Warrant Officer Milligan's efforts contributed directly to operational success and enhanced the profile of the Canadian Forces.

CAPTAIN JOSEPH GUY NOURY, M.S.M., C.D.
Joliette, Quebec

As senior mentor for 1 Brigade, 205 Corps Headquarters of the Afghan National Army from November 2010 to July 2011, Captain Noury distinguished himself by his hard work, vision and dedication. His mentorship of the Brigade facilitated the joint operations of the Canadian, Afghan and American Forces, illustrated by five large-scale combat interventions. Through his professionalism and leadership, Captain Noury helped to ensure the operational success of the coalition forces.

MASTER CORPORAL MARTIN JOSEPH ANDRÉ
PELLETIER, M.S.M.
Greenfield, Quebec

From December 2010 to July 2011, Master Corporal Pelletier, infantryman and tactical information operator, markedly improved the quality of combat information in numerous areas of operations in Afghanistan. He updated the list of principal insurgents active in networks manufacturing improvised explosive devices and, during reconnaissance and operations patrols, identified, questioned and detained them. Master Corporal Pelletier's dedication and astute judgment helped him to provide a safer environment for Canadian soldiers and the local population.

COLONEL JACQUES PAUL ROBERT PRÉVOST,
M.S.M., C.D.
Montréal, Quebec

As commander of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing, from August 2010 to March 2011, Colonel Prévost worked to improve the air capabilities of the Canadian Forces. Working in a complex and dynamic environment, he had a positive impact on combat operations by bringing out the best in his staff while making effective use of the limited equipment available. Through his leadership and organizational talents, Colonel Prévost effectively contributed to the operational success of the coalition forces.

CAPTAIN(N) ALEXANDER FRANZ
GEORG RUEBEN, M.S.M., C.D.
North Vancouver, British Columbia

As commander of the Fleet Maintenance Facility Cape Breton from 2004 to 2009, Captain(N) Rueben made invaluable contributions to the future of the Royal Canadian Navy, and of the Canadian shipbuilding and repair industry. His visionary efforts to forge strategic partnerships connecting the Canadian Forces, Government and industry enabled the success of the National Shipbuilding and Procurement Strategy and the establishment of the Marine Training and Applied Research Centre. Captain(N) Rueben's personal engagement and perseverance in achieving broad co-operation brought strategic benefits to Canada.

demande une équipe de protection de la force dans la ville de Kandahar, il a excellé dans ses fonctions de sergent-major de la compagnie et du camp. Les efforts de l'adjudant Milligan ont directement contribué au succès des opérations et a rehaussé la visibilité des Forces canadiennes.

LE CAPITAINE JOSEPH GUY NOURY, M.S.M., C.D.
Joliette (Québec)

À titre de mentor principal du Quartier général de la 1^{re} brigade du 205^e Corps de l'Armée nationale afghane de novembre 2010 à juillet 2011, le capitaine Noury s'est distingué par son travail ardu, sa perspicacité et son dévouement. Son mentorat de la brigade a facilité les opérations interarmées des Forces canadiennes, afghanes et américaines, illustrées par cinq interventions de combat de grande envergure. Par son professionnalisme et son leadership, le capitaine Noury a contribué au succès opérationnel des forces de la coalition.

LE CAPORAL-CHEF MARTIN JOSEPH ANDRÉ PELLETIER,
M.S.M.
Greenfield (Québec)

De décembre 2010 à juillet 2011, le caporal-chef Pelletier, fantassin et opérateur en renseignement tactique, a nettement amélioré la qualité du renseignement de combat dans de nombreuses zones d'opérations en Afghanistan. Il a actualisé la liste des principaux insurgés actifs dans les réseaux de fabrication des dispositifs explosifs de circonstance et, lors de patrouilles de reconnaissance et d'opérations, les a identifiés, questionnés et détenus. Le dévouement et la perspicacité du caporal-chef Pelletier lui ont permis de fournir un environnement plus sécuritaire aux soldats canadiens et à la population locale.

LE COLONEL JACQUES PAUL ROBERT PRÉVOST,
M.S.M., C.D.
Montréal (Québec)

À titre de commandant de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan, d'août 2010 à mars 2011, le colonel Prévost a travaillé pour améliorer les capacités aériennes des Forces canadiennes. Œuvrant dans un environnement complexe et dynamique, il a eu un impact positif sur les opérations de combat en faisant ressortir le meilleur de ses effectifs tout en utilisant efficacement l'équipement limité. Par son leadership et ses talents organisationnels, le colonel Prévost a contribué de façon efficace au succès opérationnel des forces de la coalition.

LE CAPITAINE DE VAISSEAU ALEXANDER FRANZ
GEORG RUEBEN, M.S.M., C.D.
North Vancouver (Colombie-Britannique)

En sa qualité de commandant de l'Installation de maintenance de la Flotte Cape Breton de 2004 à 2009, le capitaine de vaisseau Rueben a apporté une contribution inestimable à l'avenir de la Marine royale canadienne ainsi qu'à celui de l'industrie canadienne de la construction et de la réparation navale. Les efforts visionnaires qu'il a déployés en vue de forger des partenariats stratégiques entre les Forces canadiennes, le gouvernement et l'industrie ont assuré le succès de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale et la création du Marine Training and Applied Research Centre. Grâce à l'engagement personnel et à la persévérance dont il a fait preuve dans l'établissement d'une collaboration à grande échelle, le capitaine de vaisseau Rueben a procuré des avantages stratégiques au Canada.

CORPORAL SCOTT SCHOLTEN, M.S.M., C.D.
Prince George, British Columbia

Deployed as a firefighter during Operation Nanook 2011, Corporal Scholten demonstrated the highest standards of professionalism throughout the crash response to First Air Flight 6560 on August 20, 2011. Arriving at the scene as a first responder, he hiked approximately 800 metres over adverse terrain while carrying his breathing apparatus, tools and extinguishers in order to rescue victims of the accident. His personal actions, speed and endurance led to three severely injured passengers being promptly rescued from the scene. Corporal Scholten's exceptional contribution enhanced civil-military co-operation and brought great credit to the Canadian Forces.

LIEUTENANT-COLONEL ÉRICK DAVID SIMONEAU,
M.S.M., C.D.
Peterborough, Ontario

Lieutenant-Colonel Simoneau, Commanding Officer of the Canadian Helicopter Force Afghanistan from July 2010 to April 2011, distinguished himself by his leadership and dedication. He optimized air support effectiveness by supporting a high number of deliberate operations and air assaults, transporting more passengers and cargo, and ensuring an uninterrupted combat supply. Following an aircraft crash, he developed a plan that would minimize the effects of such a loss. Lieutenant-Colonel Simoneau's leadership and initiatives greatly contributed to operational success.

LIEUTENANT-COLONEL MASON JAMES STALKER,
M.S.M., C.D.
Revelstoke, British Columbia

Lieutenant-Colonel Stalker displayed leadership and tactical acumen as the commanding officer of the Canadian contingent at Regional Command (South) Headquarters and as executive officer to the deputy commanding general from September 2010 to October 2011. Responsible for operations in the most volatile and violent region of Afghanistan, his efforts were instrumental to operational success and significantly contributed to defeating the insurgents. Lieutenant-Colonel Stalker's performance was of a high standard and brought honour to the Canadian Forces and to Canada.

LIEUTENANT-COLONEL MICHEL-HENRI ST-LOUIS,
M.S.M., C.D.
Longueuil, Quebec

Commanding officer of the battle group deployed to Afghanistan from November 2010 to July 2011, Lieutenant-Colonel St-Louis distinguished himself by his leadership and tactical acumen. A confident and innovative leader, he orchestrated and led numerous focused and aggressive operations in partnership with Afghan kandaks and, in so doing, halted the annual spring surge of insurgents in the Horn of Panjwayi. Lieutenant-Colonel St-Louis' dedication and infectious enthusiasm enabled the battle group to make tremendous progress in security and governance in this vast and complex battlespace.

MAJOR RICHARD CIMON TURNER, M.S.M., C.D.
Edmonton, Alberta

As a battle group deputy commanding officer in Afghanistan from October 2009 to May 2010, Major Turner played a critical role in executing a fundamental change in the coalition's approach to counter-insurgency operations. As additional forces and aid agencies surged into Afghanistan, he led the development and

LE CAPORAL SCOTT SCHOLTEN, M.S.M., C.D.
Prince George (Colombie-Britannique)

À titre de pompier durant l'opération Nanook 2011, le caporal Scholten a fait montre d'un professionnalisme de tous les instants lors de l'intervention à la suite de l'écrasement du vol 6560 de First Air le 20 août 2011. En sa qualité de premier répondant, il est arrivé sur les lieux et a parcouru quelque 800 mètres en terrain inhospitalier pour se porter au secours des victimes de l'accident, transportant son appareil respiratoire, ses outils et ses extincteurs. Grâce à ses actes, sa vitesse et son endurance, trois blessés graves ont rapidement été secourus. La contribution exceptionnelle du caporal Scholten a rehaussé la coopération civile-militaire et a fait rejaillir l'honneur sur les Forces canadiennes.

LE LIEUTENANT-COLONEL ÉRICK DAVID SIMONEAU,
M.S.M., C.D.
Peterborough (Ontario)

Le lieutenant-colonel Simoneau, commandant de la Force d'hélicoptères canadiens en Afghanistan de juillet 2010 à avril 2011, s'est distingué par son leadership et son dévouement. Il a optimisé l'efficacité du soutien aérien en appuyant un nombre élevé d'opérations délibérées et d'assauts aériens, en transportant davantage de passagers et de cargo et en assurant un ravitaillement de combat ininterrompu. À la suite de l'écrasement d'un aéronef, il a élaboré un plan qui minimiserait les effets d'une telle perte. Le leadership et les initiatives du lieutenant-colonel Simoneau ont grandement contribué au succès des opérations.

LE LIEUTENANT-COLONEL MASON JAMES STALKER,
M.S.M., C.D.
Revelstoke (Colombie-Britannique)

Le lieutenant-colonel Stalker a fait preuve de leadership et d'acuité tactique en tant que commandant du contingent canadien au quartier régional du Commandement régional (Sud) et commandant en second du commandant général adjoint de septembre 2010 à octobre 2011. Responsable des opérations dans la région la plus instable et violente de l'Afghanistan, il a déployé des efforts qui se sont avérés essentiels au succès des opérations et il a largement contribué à repousser les insurgés. L'excellent rendement du lieutenant-colonel Stalker a fait honneur aux Forces canadiennes et au Canada.

LE LIEUTENANT-COLONEL MICHEL-HENRI ST-LOUIS,
M.S.M., C.D.
Longueuil (Québec)

Commandant du groupement tactique déployé en Afghanistan de novembre 2010 à juillet 2011, le lieutenant-colonel St-Louis s'est distingué par son leadership et son acuité tactique. Meneur assuré et innovant, il a élaboré et a dirigé maintes opérations concentrées et agressives en partenariat avec des kandaks afghans et a brisé ainsi l'élan habituel printanier des insurgés dans la Corne de Panjwayi. Le dévouement et l'enthousiasme contagieux du lieutenant-colonel St-Louis ont permis au groupement tactique de réaliser d'immenses progrès en sécurité et en gouvernance dans ce grand espace de bataille complexe.

LE MAJOR RICHARD CIMON TURNER, M.S.M., C.D.
Edmonton (Alberta)

En tant que commandant adjoint d'un groupement tactique en Afghanistan d'octobre 2009 à mai 2010, le major Turner a joué un rôle crucial dans la modification fondamentale de l'approche des opérations anti-insurrectionnelles employée par la coalition. Avec l'arrivée progressive de forces additionnelles et

implementation of collaborative military-civilian district stabilization plans that, for the first time, fully synchronized security, governance, reconstruction and development operations. Major Turner's leadership united an array of multinational partners, which ensured the success of this critical process and brought great credit to Canada.

COLONEL SIEGFRIED USAL, M.S.M.
(French Air Force)
Saint-Denis, France

The binational co-operation efforts of Colonel Usal, Defence Attaché to the embassy of France in Ottawa since 2010, were vital to the Royal Canadian Air Force's operations. They also helped to ensure stronger ties between French and Canadian armed forces during Canadian operations in Libya. Colonel Usal's expertise has been indispensable for Canada and manifestly aided in strengthening the coalition forces, of which Canada was an essential participant.

CHIEF WARRANT OFFICER KEVIN CHARLES WEST,
M.S.M., C.D.
Québec, Québec

Chief Warrant Officer West played a critical role in optimizing morale and maintaining mission focus as chief warrant officer of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing from March to August 2011. He mentored senior personnel, provided sage advice to command, and developed robust plans to resolve identified deficiencies in force protection and personnel recognition. Chief Warrant Officer West's efforts contributed directly to the unit's effectiveness and to overall operational success in Afghanistan; his leadership and professionalism brought great credit to both the air wing and the Canadian Forces.

LIEUTENANT-COLONEL CHRISTOPHER JOHN
ZIMMER, M.S.M., C.D.
Esterhazy, Saskatchewan

As headquarters commanding officer and wing chief of staff of the Joint Task Force Afghanistan Air Wing at Kandahar Airfield from March to September 2011, Lieutenant-Colonel Zimmer demonstrated the highest calibre of initiative, leadership and support. Whether streamlining processes, instituting morale and welfare programs, or establishing relationships with other headquarters, his guidance ensured that all staff executed their tasks to a consistently high standard. In addition, his planning effectively positioned the unit for successful mission transition as the Canadian Forces left Kandahar. Lieutenant-Colonel Zimmer's efforts contributed directly to the success of the air wing and brought great credit to the Canadian Forces.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[49-1-o]

d'organismes d'aide en Afghanistan, il a dirigé la conception et la mise en place de plans de stabilisation de district conjoints pour le personnel militaire et civil qui ont permis d'harmoniser pleinement, pour la toute première fois, les opérations de sécurité, de gouvernance, de reconstruction et de développement. Par son leadership, le major Turner a unifié un éventail de partenaires multinationaux, ce qui a assuré le succès du processus critique et fait rejaillir l'honneur sur le Canada.

LE COLONEL SIEGFRIED USAL, M.S.M.
(l'Armée de l'Air française)
Saint-Denis (France)

Les efforts en matière de coopération binationale dont a fait preuve le colonel Usal, attaché de défense à l'ambassade de France à Ottawa depuis 2010, ont été critiques aux opérations de l'Aviation royale canadienne. Ils ont également permis de faciliter un rapprochement plus concret entre les forces armées françaises et canadiennes lors des opérations canadiennes en Libye. Le savoir-faire du colonel Usal a eu un impact marquant pour le Canada et a distinctement contribué à renforcer les forces de la coalition dont le Canada fut un participant essentiel.

L'ADJUDANT-CHEF KEVIN CHARLES WEST,
M.S.M., C.D.
Québec (Québec)

En sa qualité d'adjudant-chef de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan de mars à août 2011, l'adjudant-chef West a joué un rôle crucial pour stimuler le moral des troupes et maintenir l'orientation de la mission. Il a servi de mentor au personnel supérieur, dispensé des conseils avisés au commandement et conçu des plans rigoureux pour corriger les lacunes relevées dans la protection de la force et la reconnaissance du personnel. Les efforts de l'adjudant-chef West ont directement contribué à l'efficacité de l'unité et au succès global des opérations en Afghanistan; son leadership et son professionnalisme ont fait grand honneur à l'Escadre aérienne et aux Forces canadiennes.

LE LIEUTENANT-COLONEL CHRISTOPHER JOHN
ZIMMER, M.S.M., C.D.
Esterhazy (Saskatchewan)

En tant que commandant du quartier général et chef d'état-major de l'Escadre aérienne de la Force opérationnelle interarmées en Afghanistan à l'aérodrome de Kandahar de mars à septembre 2011, le lieutenant-colonel Zimmer a fait montre d'un sens de l'initiative, d'un leadership et d'un soutien du plus haut niveau. Dans la rationalisation des processus, la mise en place de programmes favorisant le moral et le bien-être ainsi que l'établissement de relations avec les autres quartiers généraux, il a su amener le personnel à s'acquitter de ses tâches dans le respect soutenu des normes les plus élevées. De plus, ses efforts de planification ont permis à l'unité d'adapter l'orientation de sa mission à mesure que les Forces canadiennes ont quitté Kandahar. Les efforts du lieutenant-colonel Zimmer ont directement contribué au succès de l'Escadre aérienne et ont fait rejaillir l'honneur sur les Forces canadiennes.

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[49-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Significant New Activity Notice No. 16946***Significant New Activity Notice**(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have assessed information in respect of the substance 2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with butyl 2-propenoate, ethenylbenzene, 2-hydroxyethyl 2-propenoate, 2-oxiranylmethyl 2-methyl-2-propenoate and *rel*-(1*R*,2*R*,4*R*)-1,7,7-trimethylbicyclo[2.2.1]hept-2-yl 2-propenoate, bis(1,1-dimethylpropyl)peroxide and 1,1-dimethylpropyl 2-ethylhexaneperoxoate-initiated, under section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas the substance is not specified on the *Domestic Substances List*;

And whereas the ministers suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment indicates, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of that Act applies with respect to the substance in accordance with the Annex.

PETER KENT*Minister of the Environment***ANNEX****Information Requirements**(Section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*)

1. In relation to the substance 2-Propenoic acid, 2-methyl-, alkyl ester, polymer with butyl 2-propenoate, ethenylbenzene, 2-hydroxyethyl 2-propenoate, 2-oxiranylmethyl 2-methyl-2-propenoate and *rel*-(1*R*,2*R*,4*R*)-1,7,7-trimethylbicyclo[2.2.1]hept-2-yl 2-propenoate, bis(1,1-dimethylpropyl)peroxide and 1,1-dimethylpropyl 2-ethylhexaneperoxoate-initiated, a significant new activity is its use in non-industrial, non-commercial coatings or adhesives in any quantity.

2. The following information must be provided to the Minister at least 90 days before the commencement of each proposed significant new activity:

- (a) a description of the significant new activity in relation to the substance;
- (b) the information specified in Schedule 9 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
- (c) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations;

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Avis de nouvelle activité n° 16946***Avis de nouvelle activité**(Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*)

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont évalué les renseignements dont ils disposent concernant la substance Méthacrylate d'alkyle polymérisé avec de l'acrylate de butyle, du styrène, de l'acrylate de 2-hydroxyéthyle, du méthacrylate d'oxiran-2-ylméthyle et de l'acrylate de *rel*-(1*R*,2*R*,4*R*)-1,7,7-triméthylbicyclo[2.2.1]hept-2-yle, amorcé avec du peroxyde de bis(2-méthylbutane-2-yle) et du 2-éthylhexaneperoxoate de 2-méthylbutane-2-yle, en application de l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu que la substance n'est pas inscrite sur la *Liste intérieure*;

Attendu que les ministres soupçonnent qu'une nouvelle activité relative à la substance peut rendre celle-ci toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, le ministre de l'Environnement assujettit, en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la substance au paragraphe 81(4) de la même loi, conformément à l'annexe ci-après.

*Le ministre de l'Environnement***PETER KENT****ANNEXE****Exigences en matière de renseignements**(Article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*)

1. À l'égard de la substance Méthacrylate d'alkyle polymérisé avec de l'acrylate de butyle, du styrène, de l'acrylate de 2-hydroxyéthyle, du méthacrylate d'oxiran-2-ylméthyle et de l'acrylate de *rel*-(1*R*,2*R*,4*R*)-1,7,7-triméthylbicyclo[2.2.1]hept-2-yle, amorcé avec du peroxyde de bis(2-méthylbutane-2-yle) et du 2-éthylhexaneperoxoate de 2-méthylbutane-2-yle, une nouvelle activité est son utilisation dans des revêtements ou des adhésifs autres qu'industriels ou commerciaux, peu importe la quantité en cause.

2. Les renseignements suivants doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de chaque nouvelle activité :

- a) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;
- b) les renseignements prévus à l'annexe 9 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
- c) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 de ce règlement;

(d) the information specified in item 10 of Schedule 11 to those Regulations;

(e) the anticipated annual quantity of the substance to be used in relation to the significant new activity;

(f) if known, the three sites in Canada where the greatest quantity of the substance, in relation to the significant new activity, is anticipated to be used or processed and the estimated quantity by site;

(g) the identification of the other government agencies, either outside or within Canada, that the person proposing the significant new activity has notified of the use of the substance and, if known, the agency's file number, the outcome of the assessment and, if any, the risk management actions in relation to the substance imposed by the agencies;

(h) where the quantity of the substance involved in the significant new activity exceeds 50 000 kg per calendar year, the information specified in paragraph 11(3)(a) to those Regulations; and

(i) all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person proposing the significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determining whether the substance is toxic or capable of becoming toxic.

3. The above information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

d) les renseignements prévus à l'article 10 de l'annexe 11 de ce règlement;

e) la quantité annuelle prévue de substance devant être utilisée pour la nouvelle activité;

f) s'ils sont connus, les trois sites au Canada où les plus grandes quantités de substance à l'égard de la nouvelle activité seront utilisées ou transformées, ainsi que la quantité prévue par site;

g) les noms des autres organismes publics, à l'étranger et au Canada, qui ont été avisés par la personne de l'utilisation de la substance et, s'ils sont connus, le numéro de dossier de l'organisme, les résultats de l'évaluation et les mesures de gestion des risques imposées par ces organismes;

h) lorsque la substance est utilisée en une quantité supérieure à 50 000 kg par année civile pour la nouvelle activité, les renseignements prévus à l'alinéa 11(3)a) de ce règlement;

i) tout autre renseignement ou donnée d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique.

3. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

A Significant New Activity Notice is a legal instrument issued by the Minister of the Environment pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. The Significant New Activity Notice sets out the appropriate information that must be provided to the Minister for assessment prior to the commencement of a new activity as described in the Notice.

Substances that are not listed on the *Domestic Substances List* can be manufactured or imported only by the person who has met the requirements set out in section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Under section 86 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, in circumstances where a Significant New Activity Notice is issued for a new substance, it is the responsibility of every person who transfers the physical possession or control of the substance to notify all persons to whom the possession or control is transferred of the obligation to comply with the Significant New Activity Notice and of the obligation to notify the Minister of the Environment of any new activity and all other information as described in the Notice. It is the responsibility of the users of the substance to be aware of and comply with the Significant New Activity Notice and to submit a Significant New Activity notification to the Minister prior to the commencement of a significant new activity associated with the substance. However, as mentioned in subsection 81(6) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, a Significant New Activity notification is not required when the proposed new activity is regulated under an act or regulations listed on Schedule 2 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

A Significant New Activity Notice does not constitute an endorsement from Environment Canada or the Government of Canada of the substance to which it relates, or an exemption from any

NOTE EXPLICATIVE

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

Un avis de nouvelle activité est un document juridique publié par le ministre de l'Environnement en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. L'avis de nouvelle activité indique les renseignements qui doivent, avant le début de la nouvelle activité décrite dans l'avis, parvenir au ministre pour qu'il les évalue.

Les substances qui ne sont pas inscrites sur la *Liste intérieure* ne peuvent être fabriquées ou importées que par la personne qui satisfait aux exigences de l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Lorsqu'un avis de nouvelle activité est publié pour une substance nouvelle, la personne qui transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance doit, aux termes de l'article 86 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, aviser tous ceux à qui elle en transfère la possession ou le contrôle de leur obligation de se conformer à l'avis de nouvelle activité et de déclarer au ministre de l'Environnement toute nouvelle activité et toute autre information décrite dans l'avis. Il incombe également aux utilisateurs de la substance de prendre connaissance de l'avis de nouvelle activité et de s'y conformer, ainsi que d'envoyer une déclaration de nouvelle activité au ministre avant le début d'une nouvelle activité associée à la substance. Il est à noter que le paragraphe 81(6) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* précise qu'une déclaration de nouvelle activité n'est pas requise lorsque la nouvelle activité proposée est réglementée par une loi ou un règlement inscrit à l'annexe 2 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation d'Environnement Canada ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption

other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to this substance or activities involving the substance.

de l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités connexes qui la concernent.

[49-1-o]

[49-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL****BUREAU DU REGISTRAIRE GÉNÉRAL***Appointments**Nominations**Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret*

Atkinson, Gary Laverne

2012-1518

Blue Water Bridge Authority/Administration du pont Blue Water
Director/Administrateur

Binder, Michael

2012-1531

Canadian Nuclear Safety Commission/Commission canadienne de sûreté
nucléaire
Permanent member and President/Commissaire permanent et président

Bobkowicz, Andrea T.

2012-1526

Canadian Museum of Civilization/Musée canadien des civilisations
Trustee of the Board of Trustees/Administratrice du conseil d'administration

Canada Industrial Relations Board/Conseil canadien des relations industrielles

Full-time member/Membre à temps plein

Lecavalier, André

2012-1533

Part-time member/Membre à temps partiel

Lineker, William Terence

2012-1534

Canada Pension Plan/Régime de pensions du Canada

Review Tribunal/Tribunal de révision

Members/Membres

Pratas, Maria Katalin

2012-1513

Shaw, Ralph Thomas

2012-1514

Canadian Centre for Occupational Health and Safety/Centre canadien d'hygiène et
de sécurité au travail

Governors of the Council/Conseillers du Conseil

Botelho, Helder

2012-1536

Mansell, Stephen Boyd

2012-1535

Cree-Naskapi Commission/Commission crie-naskapie

Member and Chairman/Commissaire et président

Saunders, Richard

2012-1507

Members/Membres

Awashish, Philip

2012-1509

Kanatwat, Robert

2012-1508

Drouin, Gary

2012-1524

Transportation Appeal Tribunal of Canada/Tribunal d'appel des transports du
Canada

Part-time member/Conseiller à temps partiel

Filliter, George P. L.

2012-1529

Public Service Labour Relations Board/Commission des relations de travail dans
la fonction publique

Part-time member/Commissaire à temps partiel

First Nations Tax Commission/Commission de la fiscalité des premières nations

Commissioners/Commissaires

Shaw, Ann

2012-1511

McCue, William

2012-1512

Hughes, Eric

2012-1527

Canadian Museum for Human Rights/Musée canadien des droits de la personne
Chairperson of the Board of Trustees/Président du conseil d'administration

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret</i>
Jackson, The Hon./L'hon. Georgina R. Government of Saskatchewan/Gouvernement de la Saskatchewan Administrator/Administrateur December 15 to December 28, 2012/Du 15 décembre au 28 décembre 2012	2012-1557
KPMG LLP, Chartered Accountants/KPMG LLP, comptables agréés Auditor/Vérificateur and/et Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada Joint auditor/Covérificateur Atomic Energy of Canada Limited/Énergie atomique du Canada limitée	2012-1530
Menke, Ursula Financial Consumer Agency of Canada/Agence de consommation en matière financière du Canada Commissioner/Commissaire	2012-1516
National Parole Board/Commission nationale des libérations conditionnelles Full-time member and Vice-Chairperson/Membres à temps plein et vice-président McGraw, Louis-Philippe	2012-1538
Full-time members/Membres à temps plein Hodgkiss, Pauline B.	2012-1540
Lennon, Linda	2012-1539
Part-time members/Membres à temps partiel Crane, Mary G.	2012-1541
Marshall, Robert	2012-1542
Orsborn, The Hon./L'hon. David B. Government of Newfoundland and Labrador/Gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador Administrator/Administrateur November 23 to November 28, 2012/Du 23 novembre au 28 novembre 2012	2012-1543
Petit, Daniel Canadian International Trade Tribunal/Tribunal canadien du commerce extérieur Permanent member/Titulaire	2012-1515
Pilotage Authority/Administration de pilotage Member and part-time Vice-Chairperson/Membre et vice-présidente du conseil à temps partiel Dion, Danièle — Great Lakes/Grands Lacs	2012-1520
Part-time Chairperson/Président du conseil à temps partiel Henrico, Pierre (Peter) — Laurentian/Laurentides	2012-1521
Popp, Alfred H. E., Q.C./c.r. Ship-source Oil Pollution Fund/Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires Administrator/Administrateur	2012-1523
Port Authority/Administration portuaire Directors/Administrateurs Castelli, Raymond — Prince Rupert/Prince-Rupert Thibault, Germain — Montréal	2012-1522 2012-1517
Prigent, Bernard Michel Canadian Institutes of Health Research/Instituts de recherche en santé du Canada Member of the Governing Council/Membre du conseil d'administration	2012-1502
Prodger, Jim First Nations Financial Management Board/Conseil de gestion financière des premières nations Director of the board of directors/Conseiller du conseil d'administration	2012-1510
Ravelli, Ross K. Farm Credit Canada/Financement agricole Canada Director of the Board of Directors/Conseiller du conseil d'administration	2012-1537
Sheffield, William H. Canada Post Corporation/Société canadienne des postes Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	2012-1519

*Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret*

Stehelin, Brenda
Canada Council of the Arts/Conseil des Arts du Canada
Member/Membre

2012-1525

Tims, Michael J.
National Gallery of Canada/Musée des beaux-arts du Canada
Chairperson of the Board of Trustees/Président du conseil d'administration

2012-1528

Woodhouse, Kimberly A.
Natural Sciences and Engineering Research Council/Conseil de recherches en
sciences naturelles et en génie
Member/Conseillère

2012-1532

November 29, 2012

Le 29 novembre 2012

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

La registraire des documents officiels
DIANE BÉLANGER

[49-1-o]

[49-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
EMERGENCY PREPAREDNESS**

CRIMINAL CODE*Designation as fingerprint examiner*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby
designate the following person of the Sault Ste. Marie Police Ser-
vice as a fingerprint examiner:

Nicole Lynn Magnan

Ottawa, November 21, 2012

RICHARD WEX
Assistant Deputy Minister
Law Enforcement and Policing Branch

[49-1-o]

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

CODE CRIMINEL*Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales*

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

Nicole Lynn Magnan

Ottawa, le 21 novembre 2012

Le sous-ministre adjoint
Secteur de la police et de l'application de la loi
RICHARD WEX

[49-1-o]

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 30 septembre 2012

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises.....		4,4 Billets de banque en circulation.....	60 342,2
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de		Gouvernement du Canada	10 380,5
conventions de revente	—	Membres de l'Association	
Avances aux membres de		canadienne des paiements	123,4
l'Association canadienne des		Autres dépôts	<u>1 438,3</u>
paiements.....	98,0		11 942,2
Avances aux gouvernements	—		
Autres créances.....	<u>2,9</u>	Passif en devises étrangères	
		Gouvernement du Canada	—
		Autre	<u>—</u>
Placements			—
Bons du Trésor du Canada.....	19 180,0	Autres éléments de passif	
Obligations du gouvernement		Titres vendus dans le cadre de	
du Canada.....	53 342,5	conventions de rachat.....	—
Autres placements	<u>333,3</u>	Autres éléments de passif.....	<u>533,9</u>
			533,9
Immobilisations corporelles.....	183,7		<u>72 818,3</u>
Actifs incorporels	52,3		
Autres éléments d'actif.....	<u>48,3</u>	Capitaux propres	
		Capital-actions	5,0
		Réserve légale et réserve spéciale.....	125,0
		Réserve d'actifs disponibles	
		à la vente	297,1
		Réserve pour gains actuariels	—
		Bénéfices non répartis	<u>—</u>
			427,1
	<u>73 245,4</u>		<u>73 245,4</u>

La Banque du Canada a adopté les normes internationales d'information financière (les normes IFRS) le 1^{er} janvier 2011.

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

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

Ottawa, le 27 novembre 2012

Ottawa, le 27 novembre 2012

Le comptable en chef
 S. VOKEY

Le gouverneur
 M. CARNEY

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 31 octobre 2012

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises.....		4,9 Billets de banque en circulation.....	60 529,2
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de		Gouvernement du Canada	11 753,7
conventions de revente	571,3	Membres de l'Association	
Avances aux membres de		canadienne des paiements	300,0
l'Association canadienne des		Autres dépôts	<u>1 249,8</u>
paiements.....	—		13 303,5
Avances aux gouvernements	—		
Autres créances.....	<u>5,3</u>	Passif en devises étrangères	
		Gouvernement du Canada	—
		Autre	<u>—</u>
			—
Placements		Autres éléments de passif	
Bons du Trésor du Canada.....	19 033,4	Titres vendus dans le cadre de	
Obligations du gouvernement		conventions de rachat	—
du Canada.....	54 563,7	Autres éléments de passif	<u>534,6</u>
Autres placements	<u>341,2</u>		534,6
			<u>74 367,3</u>
Immobilisations corporelles.....	184,1		
Actifs incorporels	53,4	Capitaux propres	
Autres éléments d'actif	<u>46,2</u>	Capital-actions	5,0
		Réserve légale et réserve spéciale.....	125,0
		Réserve d'actifs disponibles	
		à la vente	306,2
		Réserve pour gains actuariels	—
		Bénéfices non répartis	<u>—</u>
			436,2
			<u>74 803,5</u>
			<u>74 803,5</u>

La Banque du Canada a adopté les normes internationales d'information financière (les normes IFRS) le 1^{er} janvier 2011.

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

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

Ottawa, le 27 novembre 2012

Ottawa, le 27 novembre 2012

Le comptable en chef
 S. VOKEY

Le gouverneur
 M. CARNEY

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2011.

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, November 22, 2012

On Thursday, November 22, 2012, His Excellency 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, November 22, 2012.

The House of Commons was notified of the written declaration on Thursday, November 22, 2012.

An Act respecting a National Philanthropy Day
(Bill S-201, chapter 23, 2012)

An Act respecting food commodities, including their inspection, their safety, their labelling and advertising, their import, export and interprovincial trade, the establishment of standards for them, the registration or licensing of persons who perform certain activities related to them, the establishment of standards governing establishments where those activities are performed and the registration of establishments where those activities are performed
(Bill S-11, chapter 24, 2012)

GARY W. O'BRIEN

*Clerk of the Senate and
Clerk of the Parliaments*

[49-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 mai 2011.

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

La greffière de la Chambre des communes

AUDREY O'BRIEN

SANCTION ROYALE

Le jeudi 22 novembre 2012

Le jeudi 22 novembre 2012, Son Excellence le 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 22 novembre 2012.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le jeudi 22 novembre 2012.

Loi instituant la Journée nationale de la philanthropie
(Projet de loi S-201, chapitre 23, 2012)

Loi concernant les produits alimentaires, et portant notamment sur leur inspection, leur salubrité, leur étiquetage, la publicité à leur égard, leur importation, leur exportation, leur commerce interprovincial, l'établissement de normes à leur égard, l'enregistrement de personnes exerçant certaines activités à leur égard, la délivrance de licences à ces personnes, l'établissement de normes relatives aux établissements où de telles activités sont exercées ainsi que l'agrément de tels établissements
(Projet de loi S-11, chapitre 24, 2012)

*Le greffier du Sénat et
greffier des Parlements*

GARY W. O'BRIEN

[49-1-o]

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
845868751RR0001	NEW FLAME DELIVERANCE MINISTRIES, TORONTO, ONT.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[49-1-o]

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

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

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

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[49-1-o]

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

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
106811086RR0001	BRIGDEN PASTORAL CHARGE, BRIGDEN, ONT.
106880388RR0001	THE CATHOLIC PARISH OF THE HOLY SPIRIT, EDMONTON, ALTA.
107020323RR0018	ST. JOHN'S ANGLICAN CHURCH (MATHESON ONTARIO) & ST. MARY MAGDELENE, MATHESON, ONT.
107449944RR0001	GREATER VICTORIA CHILD AND FAMILY COUNSELLING ASSOCIATION, VICTORIA, B.C.
107452666RR0001	SAULT STE. MARIE GENERAL HOSPITAL INC., SAULT STE. MARIE, ONT.
107655573RR0001	MAISON DE QUARTIER LOUIS-FRÉCHETTE, LÉVIS (QC)
107953085RR0001	WESLEYAN CHURCH AT SANDFORD, YARMOUTH, N.S.
107993677RR0001	SOOKE PENTECOSTAL CHURCH, SOOKE, B.C.
108141185RR0001	TRINITY PRESBYTERIAN CHURCH, CALGARY, ALTA.
108148263RR0035	UKRAINIAN ORTHODOX CHURCH OF ST. MARY THE PROTECTRESS, WATERFORD, WATERFORD, ONT.
118785310RR0001	AMBASSADORS FOR CHRIST, LOWER SACKVILLE, N.S.
118801117RR0001	B.C. EDUCATIONAL SUPPORT FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
118810563RR0001	BIRTHRIGHT SASKATOON INC., SASKATOON, SASK.
118833771RR0001	CANADIAN LIFE AND HEALTH INSURANCE ASSOCIATION INC. EMPLOYEE'S CHARITY TRUST, TORONTO, ONT.
118862796RR0001	CHURCH OF THE GOOD SHEPHERD, MARBLETON, QUE.
118879006RR0001	CREDIT COUNSELLING SERVICE OF SIMCOE COUNTY, BARRIE, ONT.
118879584RR0001	CRESTVIEW FOUNDATION, CALGARY, ALTA.
118968395RR0001	I.S.V. INFORMATION SERVICES VANCOUVER SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
119000123RR0001	LA FONDATION ACADEMIE SOLOMON SCHECHTER-THE SOLOMON SCHECHTER ACADEMY FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)

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

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
119021764RR0001	LIVING FAITH CHRISTIAN FELLOWSHIP, LANGLEY, B.C.
119066157RR0001	OKANAGAN MUSIC FESTIVAL FOR COMPOSERS, OYAMA, B.C.
119071199RR0001	OTTAWA ARTS COURT FOUNDATION/FONDATION COUR DES ARTS D'OTTAWA, OTTAWA, ONT.
119076099RR0001	PAN AMERICAN MISSION IN CANADA, CALGARY, ALTA.
119106599RR0001	PRESBYTERIAN WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY, WESTERN DIVISION, ST. GILES EVENING AFFILIATE, ST. GILES KINGSWAY PRESBYTERIAN CHURCH, TORONTO, ONT.
119113082RR0001	RED LAKE & DISTRICT ASSOCIATION FOR RETARDED CHILDREN, RED LAKE, ONT.
119119444RR0001	RIDEAU REGIONAL CENTRE ASSOCIATION, STITTSVILLE, ONT.
119130169RR0001	RUTHERFORD UNITED CHURCH, DRESDEN, ONT.
119140952RR0001	SASKATOON GATEWAY PLAYERS, SASKATOON, SASK.
119149276RR0001	SHORELINE BIBLE CHURCH OF YARMOUTH, NOVA SCOTIA, YARMOUTH, N.S.
119223758RR0027	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS - TORONTO BEACHES WARD, TORONTO, ONT.
119223758RR0144	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS GRASSY LAKE WARD, GRASSY LAKE, ALTA.
119223758RR0154	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS CHETWYND BRANCH, CHETWYND, B.C.
119223758RR0252	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS NORTH SYDNEY BRANCH, NORTH SYDNEY, N.S.
119223758RR0255	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS LETHBRIDGE FIFTH WARD, LETHBRIDGE, ALTA.
119223758RR0335	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS KITIMAT BRANCH, KITIMAT, B.C.
119223758RR0358	THE CHURCH OF JESUS CHRIST OF LATTER-DAY SAINTS, FOOTHILLS WARD, CALGARY, ALTA.
119243988RR0001	THE MANSON FAMILY FOUNDATION, TORONTO, ONT.
119245207RR0001	THE MIKE AND SUE FELDMAN FAMILY FOUNDATION, TORONTO, ONT.
119262889RR0001	THE WOMEN'S MISSIONARY SOCIETY (W. D.)-VANCOUVER ISLAND PRESBYTERIAL, TORONTO, ONT.
119268464RR0001	CORNERSTONE COMMUNITY CHURCH, WINNIPEG, MAN.
119772465RR0001	LA FRATERNITÉ MARIALE DU CANADA INC. - THE MARIAN FRATERNITY OF CANADA INC., MONTRÉAL (QC)
128809811RR0001	ASSOCIATION D'AGORAPHOBES ANONYMES DE VERDUN, VERDUN (QC)
131434318RR0001	MAISON L'ESPÉRANCE INC., QUÉBEC (QC)
802298679RR0001	TORONTO ALL NATIONS MISSION CHURCH, TORONTO, ONT.
828908517RR0001	WHITE CITY COMMUNITY CHURCH INC., WHITE CITY, SASK.
837747948RR0001	LA FONDATION GE-VI/THE GE-VI FOUNDATION, GATINEAU (QC)
841464712RR0001	THE GROTTO AT SAULT STE. MARIE, SAULT STE. MARIE, ONT.
848495891RR0001	FONDATION LA CAPITALE MUTUELLE DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE, QUÉBEC (QC)
882395783RR0001	APPLE VALLEY SENIORS HOUSING, KELOWNA, B.C.
886743590RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL CHARLEVOIX-EST - CLERMONT 6466, CLERMONT (QC)
886760594RR0001	WAT LAO XAYARAM OF MANITOBA INC., WINNIPEG, MAN.
887574663RR0001	THE WOLFE AND MILLIE GOODMAN FOUNDATION, TORONTO, ONT.
888266392RR0002	THE ARTHRITIS SOCIETY-LA SOCIÉTÉ, B. C. AND YUKON DIVISION EMPLOYEES COMMUNITY FUND, TORONTO, ONT.
890522782RR0001	JEAN LEE MEMORIAL TRUST FUND, NORTH VANCOUVER, B.C.
891104598RR0001	TRUST UNDER THE WILL OF WILLIAM HENRY TURNER ESTATE, TORONTO, ONT.
892194242RR0001	NESTLETON-CADMUS PRESBYTERIAN CHURCH, NESTLETON, ONT.
892277971RR0001	WESLEYAN CHURCH OF MILLVILLE, MILLVILLE, N.B.
893017376RR0002	ST. STEPHEN'S CHURCH, TILLSONBURG, ONT.
893018762RR0001	THE ROYAL CANADIAN LEGION-GRAND WASHADAMOAK BR. (NB) NO. 60 BRANCH POPPY FUND, YOUNGS COVE, N.B.
893063388RR0001	ORGANISATION INTERNATIONALE DE PSYCHOPHYSIOLOGIE (O. I. P.), MONTRÉAL (QC)
893316364RR0001	TORONTO TRANSIT COMMISSION EMPLOYEES' CHARITABLE FUND, TORONTO, ONT.
893451625RR0001	MILTON MILLENNIUM COMMUNITY RESIDENCES, MILTON, ONT.
897599049RR0001	DISTRICT OF ST. MARY'S RINK ASSOCIATION, SHERBROOKE, N.S.
899845879RR0001	BLUENOSE II PRESERVATION TRUST SOCIETY, LUNENBURG, N.S.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[49-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Information processing and related telecommunications services

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) made a determination (File No. PR-2012-016) on November 30, 2012, with respect to a complaint filed by Professional Computer Consultants Group (Procom), of Ottawa, Ontario, pursuant to

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Traitement de l'information et services de télécommunications connexes

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal), à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-2012-016) le 30 novembre 2012 concernant une plainte déposée par Professional Computer Consultants Group (Procom), d'Ottawa (Ontario), aux

subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C. 1985 (4th Supp.), c. 47, concerning a procurement (Solicitation No. K7A31-12-0152) by the Department of the Environment (Environment Canada). The solicitation was for the provision of six business analysts (level II and level III) under the Task-based Informatics Professional Services Supply Arrangement.

Procom alleged that Environment Canada improperly evaluated its proposal.

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

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

Ottawa, November 30, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

FINDING

Steel piling pipe

Notice is hereby given that, on November 30, 2012, further to the issuance by the President of the Canada Border Services Agency of final determinations dated October 31, 2012, that carbon and alloy steel pipe piles, commonly identified as piling pipe, in outside diameter ranging from 3 1/2 inches up to and including 16 inches (8.9 cm to 40.6 cm) inclusive, in commercial quality and in various forms and finishes, usually supplied to meet ASTM A252, ASTM A500, CSA G.40.21 or comparable specifications or standards, whether single, dual or multiple certified, excluding carbon steel welded pipe, in the nominal size range of 3 1/2 inches up to and including 6 inches (89 mm to 168.3 mm) in outside diameter, in various forms and finishes, usually supplied to meet ASTM A252 or equivalent specifications, other than carbon steel welded pipe in the nominal size range of 3 1/2 inches up to and including 6 inches, dual-stencilled to meet the requirements of both specification ASTM A252, Grades 1 to 3, and specification API 5L, with bevelled ends and in random lengths, for use as foundation piles, originating in or exported from the People's Republic of China had been dumped and subsidized, and pursuant to subsection 43(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal found that the dumping and subsidizing of the aforementioned goods (Inquiry No. NQ-2012-002) had not caused injury but were threatening to cause injury to the domestic industry.

Ottawa, November 30, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[49-1-o]

termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. 1985 (4^e supp.), c. 47, au sujet d'un marché (invitation n° K7A31-12-0152) passé par le ministère de l'Environnement (Environnement Canada). L'invitation portait sur la prestation des services de six analystes des activités (niveau II et niveau III) aux termes d'un arrangement en matière d'approvisionnement pour des services professionnels en informatique centrés sur les tâches.

Procom alléguait qu'Environnement Canada avait incorrectement évalué sa proposition.

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

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

Ottawa, le 30 novembre 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[49-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

CONCLUSIONS

Tubes en acier pour pilotis

Avis est donné par la présente que, le 30 novembre 2012, à la suite de la publication de décisions définitives datées du 31 octobre 2012 rendues par le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, selon lesquelles les pieux tubulaires en acier au carbone et en alliage, communément appelés « tubes pour pilotis », dont le diamètre extérieur mesure de 3,5 pouces à 16 pouces (de 8,9 centimètres à 40,6 centimètres) inclusivement, de qualité commerciale et de différentes formes et finitions, généralement fournis pour répondre aux normes ASTM A252, ASTM A500, CSA G.40.21 ou à des caractéristiques ou normes semblables, qu'ils aient une seule, deux ou plusieurs attestations, excluant les tubes soudés en acier au carbone, de dimensions nominales variant de 3,5 pouces à 6 pouces de diamètre extérieur (89 mm à 168,3 mm) inclusivement, sous diverses formes et finitions, habituellement fournis pour satisfaire aux normes ASTM A252 ou aux normes équivalentes, autres que des tubes soudés en acier au carbone de dimensions nominales variant de 3,5 pouces à 6 pouces inclusivement, marqués de deux inscriptions pour répondre aux exigences à la fois de la norme ASTM A252, de nuance 1 à 3, et de la norme API 5L, aux extrémités chanfreinées et de longueurs irrégulières, devant servir de pilotis dans les fondations, originaires ou exportés de la République populaire de Chine avaient fait l'objet de dumping et de subventionnement, et aux termes du paragraphe 43(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a conclu que le dumping et le subventionnement (enquête n° NQ-2012-002) n'avaient pas causé un dommage mais menaçaient de causer un dommage à la branche de production nationale.

Ottawa, le 30 novembre 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Communications, detection and fibre optics

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order (File No. PR-2012-022) on November 28, 2012, with respect to a complaint filed by Offshore Systems Ltd. (OSL), of Burnaby, British Columbia, concerning a procurement (Solicitation No. F7054-120009/A) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of the Department of Fisheries and Oceans. The solicitation was for the supply and delivery of radar components and software to the Canadian Coast Guard.

Pursuant to subsection 30.13(5) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, the Tribunal has ceased its inquiry into the complaint and terminated all proceedings relating thereto.

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

Ottawa, November 28, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Food preparation and serving equipment

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order (File No. PR-2012-024) on November 26, 2012, with respect to a complaint filed by Gear Up Motors (GUM), of Richmond, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. W8486-135176/A) by the Department of Public Works and Government Services on behalf of the Department of National Defence. The solicitation was for the provision of 2 000 hunting knives.

Pursuant to subsection 30.13(5) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, the Tribunal has ceased its inquiry into the complaint and terminated all proceedings relating thereto.

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

Ottawa, November 29, 2012

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[49-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Communication, détection et fibres optiques

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a rendu une ordonnance (dossier n° PR-2012-022) le 28 novembre 2012 concernant une plainte déposée par Offshore Systems Ltd. (OSL), de Burnaby (Colombie-Britannique), au sujet d'un marché (invitation n° F7054-120009/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du ministère des Pêches et des Océans. L'appel d'offres portait sur la fourniture et la livraison de composantes radar et de logiciels pour la Garde côtière canadienne.

En vertu du paragraphe 30.13(5) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, le Tribunal a mis fin à son enquête sur la plainte en question, mettant un terme à toute procédure connexe.

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

Ottawa, le 28 novembre 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[49-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Préparation alimentaire et équipement de service

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a rendu une ordonnance (dossier n° PR-2012-024) le 26 novembre 2012 concernant une plainte déposée par Gear Up Motors (GUM), de Richmond (Ontario), au sujet d'un marché (invitation n° W8486-135176/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux au nom du ministère de la Défense nationale. L'appel d'offres portait sur la fourniture de 2 000 couteaux de chasse.

En vertu du paragraphe 30.13(5) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, le Tribunal a mis fin à son enquête sur la plainte en question, mettant un terme à toute procédure connexe.

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

Ottawa, le 29 novembre 2012

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[49-1-o]

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

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

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

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

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****PART 1 APPLICATION**

The following application was posted on the Commission's Web site between November 23, 2012, and November 29, 2012:

Bell Aliant Regional Communications, Limited Partnership
Sault Ste. Marie, Ontario
2012-1480-9
Amendment to the regional broadcasting licence
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: January 16, 2013

[49-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****NOTICE OF CONSULTATION**

2012-560-2

November 28, 2012

Notice of hearing

December 11, 2012
Gatineau, Quebec
Addition of applications
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: December 7, 2012
The applicant may reply in phase III of the hearing

Further to Broadcasting Notices of Consultation 2012-560 and 2012-560-1, the Commission announces the addition of the following applications:

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

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

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

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

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****DEMANDE DE LA PARTIE 1**

La demande suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 23 novembre 2012 et le 29 novembre 2012 :

Bell Aliant Communications régionales, société en commandite
Sault Ste. Marie (Ontario)
2012-1480-9
Modification de la licence régionale de radiodiffusion
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 16 janvier 2013

[49-1-o]

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

2012-560-2

Le 28 novembre 2012

Avis d'audience

Le 11 décembre 2012
Gatineau (Québec)
Ajout de demandes
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 7 décembre 2012
Le demandeur pourra répliquer lors de la phase III de l'audience

À la suite des avis de consultation de radiodiffusion 2012-560 et 2012-560-1, le Conseil annonce l'ajout des demandes suivantes :

Item 8
OWN Inc.
Across Canada
Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language specialty Category B service to be known as OWN: The Oprah Winfrey Network.

Item 9
OWN Inc.
Across Canada
Application to amend the licence of the specialty Category A service known as the Oprah Winfrey Network (OWN), formerly known as Canadian Learning Television and then as VIVA.

[49-1-o]

Article 8
OWN Inc.
L'ensemble du Canada
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise devant s'appeler OWN: The Oprah Winfrey Network.

Article 9
OWN Inc.
L'ensemble du Canada
Demande en vue de modifier la licence du service de catégorie A spécialisé connu sous le nom de Oprah Winfrey Network (OWN), anciennement appelé Canadian Learning Television et ensuite VIVA.

[49-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2012-645 November 27, 2012

TELUS Communications Company
Provinces of British Columbia, Alberta and Quebec

Application regarding the distribution by Corus Entertainment Inc. of a new programming service on Shaw Communications Inc.'s services Shaw Cable and Shaw Direct, and not on TELUS Communication Company's service Optik on the Go.

2012-646 November 27, 2012

Northern Native Broadcasting, Yukon
Whitehorse, Yukon Territory; and
Dease Lake, British Columbia

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the English-language Type B Native radio station CHON-FM Whitehorse.

2012-653 November 29, 2012

Aboriginal Voices Radio Inc.
Vancouver, British Columbia; Calgary and Edmonton,
Alberta; and Toronto and Ottawa, Ontario

Approved — Applications to renew the broadcasting licences for the Type B Native radio stations CKAV-FM Toronto, CKAV-FM-2 Vancouver, CKAV-FM-3 Calgary, CKAV-FM-4 Edmonton and CKAV-FM-9 Ottawa, from December 1, 2012, to August 31, 2015.

2012-654 November 29, 2012

WhiStle Community Radio
Whitchurch-Stouffville, Ontario

Denied — Application to amend the authorized contours of the English-language community radio station CIWS-FM Whitchurch-Stouffville.

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.

2012-645 Le 27 novembre 2012

Société TELUS Communications
Colombie-Britannique, Alberta et Québec

Demande concernant la distribution par Corus Entertainment Inc. d'un nouveau service de programmation aux services de Shaw Communications Inc. appelés Shaw Cable et Shaw Direct, et non sur le service de Société TELUS Communications appelé Optik on the Go.

2012-646 Le 27 novembre 2012

Northern Native Broadcasting, Yukon
Whitehorse (Territoire du Yukon) et
Dease Lake (Colombie-Britannique)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio autochtone de type B de langue anglaise CHON-FM Whitehorse.

2012-653 Le 29 novembre 2012

Aboriginal Voices Radio Inc.
Vancouver (Colombie-Britannique), Calgary et
Edmonton (Alberta), et Toronto et Ottawa (Ontario)

Approuvé — Demandes en vue de renouveler les licences de radiodiffusion des stations de radio autochtone de type B CKAV-FM Toronto, CKAV-FM-2 Vancouver, CKAV-FM-3 Calgary, CKAV-FM-4 Edmonton et CKAV-FM-9 Ottawa, du 1^{er} décembre 2012 au 31 août 2015.

2012-654 Le 29 novembre 2012

WhiStle Community Radio
Whitchurch-Stouffville (Ontario)

Refusé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio communautaire de langue anglaise CIWS-FM Whitchurch-Stouffville.

2012-657

November 30, 2012

Northern Native Broadcasting (Terrace, B.C.)
Terrace and Prince Rupert, British Columbia

Denied — Application to amend the broadcasting licence for the English- and Aboriginal-language Type B Native radio programming undertaking CFNR-FM Terrace in order to operate an FM transmitter in Prince Rupert.

2012-658

November 30, 2012

7954689 Canada inc.
Kahnawake and Saint-Constant, Quebec

Approved — Application to amend the broadcasting licence for its French-language commercial AM radio programming undertaking authorized in *AM radio stations in Montréal*, by relocating the transmitter from its current site in Saint-Constant to a new site in Kahnawake.

2012-659

November 30, 2012

Mass-Média Capitale inc.
Québec, Quebec

Approved — Application to change the technical parameters of the low-power English-language tourist radio station CJNG-FM Québec by increasing the average effective radiated power of its transmitter.

Denied — Application to amend the broadcasting licence for the above-mentioned radio station in order to modify the station's programming.

[49-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Donald McCarron, Administrative Officer (AS-3), Department of Agriculture and Agri-Food, Indian Head, Saskatchewan, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor for the Village of Vibank, Saskatchewan, in a municipal election that was held on October 24, 2012.

November 26, 2012

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

[49-1-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)

2012-657

Le 30 novembre 2012

Northern Native Broadcasting (Terrace, B.C.)
Terrace et Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Refusé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio autochtone de type B de langues anglaise et autochtone CFNR-FM Terrace, afin d'exploiter un émetteur FM à Prince Rupert.

2012-658

Le 30 novembre 2012

7954689 Canada inc.
Kahnawake et Saint-Constant (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio AM commerciale de langue française autorisée dans *Stations de radio AM à Montréal*, en relocalisant l'émetteur de son site actuel de Saint-Constant à un nouveau site situé à Kahnawake.

2012-659

Le 30 novembre 2012

Mass-Média Capitale inc.
Québec (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier les paramètres techniques de la station de radio touristique de langue anglaise de faible puissance CJNG-FM Québec en augmentant la puissance apparente rayonnée moyenne de son émetteur.

Refusé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio susmentionnée afin d'apporter des modifications à la programmation de la station.

[49-1-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 Donald McCarron, agent administratif (AS-3), ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, Indian Head (Saskatchewan), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, au poste de conseiller du village de Vibank (Saskatchewan), à l'élection municipale qui a eu lieu le 24 octobre 2012.

Le 26 novembre 2012

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

[49-1-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 Roslyn Woodcock,

of the said Act, to Roslyn Woodcock, Canadian Northern Economic Development Agency, Whitehorse, Yukon, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the City of Whitehorse, Yukon, in a municipal election which was held on October 18, 2012.

November 27, 2012

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

[49-1-o]

Agence canadienne de développement économique du Nord, Whitehorse (Yukon), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseillère et de mairesse-adjointe de la ville de Whitehorse (Yukon), à l'élection municipale qui a eu lieu le 18 octobre 2012.

Le 27 novembre 2012

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

[49-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN RADIATION ONCOLOGY FOUNDATION /
FONDATION CANADIENNE DE RADIO-ONCOLOGIE****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that CANADIAN RADIATION ONCOLOGY FOUNDATION / FONDATION CANADIENNE DE RADIO-ONCOLOGIE has changed the location of its head office to the city of Ottawa, province of Ontario.

September 13, 2012

P. CATTON
President

[49-1-o]

CITIZENS BANK OF CANADA**REDUCTION OF STATED CAPITAL**

As required under subsection 75(5) of the *Bank Act*, notice is hereby given that Citizens Bank of Canada (the Bank) intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions for approval of the special resolution to reduce the stated capital of the Bank. A copy of the special resolution, passed by the sole shareholder on November 20, 2012, is set out below.

“RESOLVED AS A SPECIAL RESOLUTION that

1. Subject to the approval of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), and in accordance with section 75 of the *Bank Act* (Canada), the stated capital of the Bank be reduced by an amount of up to \$25 million (the “Authorized Limit”) on or before March 31, 2013, by reducing the stated capital account maintained for its common shares and preferred shares, such amount to be distributed to the sole shareholder of the Bank;
2. The directors and officers of the Bank are hereby authorized and directed to apply under section 75 of the *Bank Act* (Canada) for approval of this resolution and such reduction of stated capital;
3. The Bank’s President and Chief Executive Officer and the Bank’s Chief Financial Officer shall determine the amount of any such reduction of stated capital within the Authorized Limit;
4. Any two officers of the Bank are hereby authorized and directed to execute and deliver such documents and to do all such acts and things as may be necessary or useful to carry out the intention and give effect to this resolution.”

Vancouver, November 20, 2012

CITIZENS BANK OF CANADA

[49-1-o]

**THE CORPORATION OF THE CITY OF GREATER
SUDBURY****PLANS DEPOSITED**

AECOM Canada Ltd., on behalf of the City of Greater Sudbury, hereby gives notice that an application has been made to the

AVIS DIVERS**CANADIAN RADIATION ONCOLOGY FOUNDATION /
FONDATION CANADIENNE DE RADIO-ONCOLOGIE****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que CANADIAN RADIATION ONCOLOGY FOUNDATION / FONDATION CANADIENNE DE RADIO-ONCOLOGIE a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Ottawa, province d’Ontario.

Le 13 septembre 2012

Le président
P. CATTON

[49-1-o]

BANQUE CITIZENS DU CANADA**RÉDUCTION DU CAPITAL DÉCLARÉ**

Comme l’exige le paragraphe 75(5) de la *Loi sur les banques*, avis est par les présentes donné que la Banque Citizens du Canada (la « Banque ») a l’intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières afin qu’il approuve la résolution extraordinaire visant à réduire le capital déclaré de la Banque. Une copie de la résolution extraordinaire, adoptée par l’unique actionnaire le 20 novembre 2012, est présentée ci-dessous.

« IL EST RÉSOLU À TITRE DE RÉOLUTION EXTRA-ORDINAIRE que :

1. Sous réserve de l’approbation par le surintendant des institutions financières (Canada), et conformément à l’article 75 de la *Loi sur les banques* (Canada), le capital déclaré de la Banque soit réduit d’un montant jusqu’à concurrence de 25 millions de dollars (le « maximum autorisé ») d’ici le 31 mars 2013, en réduisant le compte du capital déclaré établi pour ses actions ordinaires et ses actions privilégiées, tel montant devant être distribué à l’actionnaire unique de la Banque.
2. Les administrateurs et les dirigeants de la Banque sont par les présentes autorisés à présenter une demande, en vertu de l’article 75 de la *Loi sur les banques* (Canada), afin de faire approuver la présente résolution, et cette réduction du capital déclaré.
3. Le président et chef de la direction, et le chef des finances de la Banque, établiront le montant de cette réduction du capital déclaré à concurrence du maximum autorisé.
4. Deux des dirigeants de la Banque se voient par les présentes donner l’autorisation de signer et de remettre tous les documents, et d’accomplir tous les actes qui peuvent être nécessaires ou souhaitables pour mettre en œuvre l’objectif de la présente résolution et y donner effet. »

Vancouver, le 20 novembre 2012

BANQUE CITIZENS DU CANADA

[49-1-o]

VILLE DU GRAND SUDBURY**DÉPÔT DE PLANS**

La société AECOM Canada Ltd., au nom de la Ville du Grand Sudbury, donne avis, par les présentes, qu’une demande a été

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, AECOM Canada Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Sudbury, at 199 Larch Street, Sudbury, Ontario, under deposit No. S120377, a description of the site and plans for the replacement of the Halfway Channel Culvert, on Highway 144, in Halfway Lake Channel, in the township of Antrim, in the district of Sudbury.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation 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 and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Sudbury, December 8, 2012

AECOM CANADA LTD.

[49-1-o]

HECTOR-CYPIHOT FOUNDATION

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Hector-Cypihot Foundation has changed the location of its head office to the city of Longueuil, province of Quebec.

November 26, 2012

MAURICE COLLETTE

Secretary

[49-1-o]

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 AECOM Canada Ltd. 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 Sudbury, situé au 199, rue Larch, Sudbury (Ontario), sous le numéro de dépôt S120377, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du ponton Halfway Channel sur la route 144, dans le chenal Halfway Lake, dans le canton d'Antrim, dans le district de Sudbury.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé 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 et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Sudbury, le 8 décembre 2012

AECOM CANADA LTD.

[49-1]

FONDATION HECTOR-CYPIHOT

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que la Fondation Hector-Cypihot a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Longueuil, province de Québec.

Le 26 novembre 2012

Le secrétaire

MAURICE COLLETTE

[49-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Environment, Dept. of the		Environnement, min. de l'	
Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations	3263	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers	3263
Citizenship and Immigration, Dept. of		Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la	
Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	3325	Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés	3325
Indian Affairs and Northern Development, Dept. of		Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des	
Nunavut Waters Regulations	3350	Règlement sur les eaux du Nunavut	3350

Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

1. Executive summary

Issues: Greenhouse gases (GHGs) are primary contributors to climate change. The most significant sources of anthropogenic GHG emissions are a result of the combustion of fossil fuels, including gasoline and diesel. In 2009, Canada signed the Copenhagen Accord, committing to reduce its GHG emissions to 17% below 2005 levels by 2020, establishing a target of 607 megatonnes (Mt) of carbon dioxide equivalent (CO₂e). This mirrors the reduction target set by the United States. Canada is moving forward to regulate GHGs on a sector-by-sector basis, aligning its regulation with that of the United States where appropriate.

The transportation sector is a significant source of GHG emissions in Canada, accounting for 24% of total emissions in 2010.¹ In that year, passenger automobiles and light trucks (hereinafter referred to as light-duty vehicles) accounted for approximately 13% of Canada's total GHG emissions or 53% of transportation emissions.

Description: The proposed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* (2017–2025) [hereinafter referred to as the proposed Regulations] would build on the success of the current Regulations covering model years 2011 through 2016. They have been developed in collaboration with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) to ensure alignment of Canada's regulations with those of the United States in a manner that is consistent with the authorities provided under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). The proposed Regulations would continue to apply to companies that manufacture or import new light-duty vehicles into Canada for the purpose of sale to the first retail purchaser. Similar to the current Regulations, the proposed Regulations would establish progressively more stringent

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

1. Résumé

Enjeux : Les gaz à effet de serre (GES) sont une source principale des changements climatiques. Les sources les plus importantes d'émissions anthropiques de ces gaz proviennent de la combustion de combustibles fossiles, y compris l'essence et le diesel. En 2009, le Canada a signé l'Accord de Copenhague, s'engageant à réduire ses émissions de GES de 17 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici à 2020, établissant une cible de 607 mégatonnes d'équivalent de dioxyde de carbone (Mt d'équivalent CO₂). Cela reflète la cible de réduction fixée par les États-Unis d'Amérique. Le Canada va de l'avant en vue de réglementer les GES secteur par secteur, en harmonisant sa réglementation avec celle des États-Unis, le cas échéant.

Le secteur des transports est une importante source d'émissions de GES au Canada, qui représentait 24 % des émissions totales en 2010¹. Au cours de cette même année, les automobiles à passagers et les camions légers (ci-après appelés « véhicules légers ») produisaient environ 13 % des émissions totales de GES au Canada, soit 53 % des émissions liées au secteur des transports.

Description : Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* (2017-2025) [ci-après appelé le « projet de règlement »] s'appuierait sur le succès du règlement actuel, qui vise les années de modèle 2011 à 2016. Ce projet de règlement a été élaboré en collaboration avec l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis afin de veiller à l'harmonisation réglementaire entre le Canada et les États-Unis de manière cohérente avec les pouvoirs conférés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) [LCPE (1999) ou la Loi]. Le projet de règlement continuerait de s'appliquer aux entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules légers neufs au Canada en vue de les vendre au premier acheteur au détail. À l'instar du règlement actuel, le projet de règlement établirait des normes

¹ National Inventory Report 1990–2010: www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=En&n=8BAF9C6D-1.

¹ Rapport d'inventaire national 1990–2010 : www.ec.gc.ca/ges-ghg/default.asp?lang=Fr&n=8BAF9C6D-1.

annual fleet average GHG emission standards over the 2017 to 2025 model years, while providing companies with flexibility mechanisms to allow them to comply in a cost-effective manner.

Cost-benefit statement: Over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles sold in Canada, the proposed Regulations are estimated to result in a cumulative reduction of 162 Mt of CO₂e in GHG emissions (or an average incremental reduction of 18 Mt of CO₂e per model year).² The present value of benefits from the proposed Regulations is estimated to be \$41.9 billion.³ The benefits quantified include pre-tax fuel savings, reduced refuelling time, additional driving and reductions in GHG emissions. The present value of costs from the proposed Regulations is estimated to be \$11.2 billion. This includes costs to consumers (incremental technology costs) and costs to Government (vehicle testing, compliance promotion, enforcement and administration). Both benefits and costs are increased due to the “rebound effect,” which is considered to be the additional driving or mobility associated with a reduction in driving costs. The rebound effect provides additional benefits to vehicle owners in the form of increased vehicle-kilometres driven, but can also increase costs to society due to increased traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. The present value of net benefits of the proposed Regulations is therefore estimated to be \$30.7 billion. Overall, the total benefits exceed total costs by a ratio of nearly four to one.

The proposed Regulations are anticipated to increase the cost of manufacturing passenger automobiles and light trucks and are expected to be passed on directly to consumers purchasing these vehicles. For example, the proposed Regulations will add an additional \$707 for the average purchase price of a 2021 model year vehicle, rising to an additional \$2,095 for a 2025 model year vehicle, as compared to the baseline, in absence of the proposed Regulations (i.e. a continuation of the standards for 2016 model⁴ year vehicles). The benefits resulting directly from the proposed Regulations include fuel savings of approximately 66 billion litres over the lifetime of the vehicles of 2017 to 2025 model years. It is estimated that the added costs to these vehicles will be more than offset by fuel savings with a payback period of two to five years.

“One-for-One” Rule and small business lens: On January 18, 2012, the Government of Canada announced it would

moyennes annuelles de plus en plus strictes d'émissions de GES provenant du parc des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025, tout en offrant aux entreprises des mécanismes de flexibilité qui leur permettraient d'être conformes de façon rentable.

Énoncé des coûts et avantages : Au cours de la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 vendus au Canada, le projet de règlement devrait entraîner une réduction cumulative de 162 Mt d'équivalent CO₂ d'émissions de GES (soit une réduction différentielle moyenne de 18 Mt d'équivalent CO₂ par année de modèle)². La valeur actuelle des avantages découlant du projet de règlement est évaluée à 41,9 milliards de dollars³. Les avantages quantifiés comprennent les économies de carburant avant taxes, la réduction du temps de ravitaillement, la conduite additionnelle et les réductions des émissions de GES. La valeur actuelle des coûts découlant du projet de règlement est évaluée à 11,2 milliards de dollars. Cela comprend les coûts pour les consommateurs (coûts différentiels liés aux technologies) et ceux pour le gouvernement (mise à l'essai des véhicules, promotion de la conformité, application de la loi et administration). Les avantages et les coûts sont accrus en raison de l'effet de rebond, qui est considéré comme la conduite ou la mobilité additionnelle associée à une réduction des coûts de conduite. L'effet de rebond offre des avantages supplémentaires aux propriétaires de véhicules sous forme d'augmentation des kilomètres parcourus par véhicule, mais peut également renchérir les coûts pour la société en raison de l'augmentation d'embouteillages, de bruit et d'accidents de la route. La valeur actuelle des avantages nets du projet de règlement est donc estimée à 30,7 milliards de dollars. Dans l'ensemble, les avantages totaux dépassent les coûts totaux selon un rapport de près de quatre pour un.

On prévoit que le projet de règlement augmentera les coûts de fabrication des automobiles à passagers et des camions légers et on prévoit que ces coûts seront directement répercutés sur les consommateurs qui achètent ces véhicules. Par exemple, le projet de règlement ajouterait une somme supplémentaire de 707 \$ au prix d'achat moyen d'un véhicule de l'année de modèle 2021; cette somme grimperait à 2 095 \$ pour un véhicule de l'année de modèle 2025, par rapport au scénario de référence en l'absence du projet de règlement (c'est-à-dire la continuation des normes relatives aux véhicules de l'année de modèle 2016⁴). Les avantages découlant directement du projet de règlement comprendraient des économies de carburant d'environ 66 milliards de litres au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2017 à 2025. On estime que les coûts supplémentaires pour ces véhicules seraient plus que compensés par les économies de carburant sur une période de récupération de deux à cinq ans.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Le 18 janvier 2012, le gouvernement du Canada a annoncé

² Lifetime emission reductions associated with model year 2017 vehicles are estimated to be 3.2 Mt, while lifetime emission reductions associated with 2025 vehicles are estimated to be 33.2 Mt. The resulting average lifetime emission reduction associated with the regulated model years (2017 to 2025) is 18 Mt.

³ Unless otherwise stated, all monetized values in this document are represented in a net present value for 2012, using 2011 Canadian dollars.

⁴ The model year 2017 to 2025 standards in the proposed Regulations represent the “with policy” scenario, whereas a continuation of the 2016 model year standards represents the business-as-usual (BAU) scenario. The margin between these represents the assessed impacts of the proposed Regulations.

² Les réductions des émissions associées aux véhicules de l'année de modèle 2017, au cours de la durée de vie de ces véhicules, sont évaluées à 3,2 Mt, alors qu'elles sont estimées à 33,2 Mt pour les véhicules de l'année de modèle 2025. Il en résulte une réduction moyenne des émissions au cours de la durée de vie associée aux années de modèle réglementées (2017 à 2025) de 18 Mt.

³ À moins d'une indication contraire, toutes les valeurs monétisées figurant dans le présent document sont représentées par une valeur actualisée nette pour 2012, exprimée en dollars canadiens de 2011.

⁴ Les normes relatives aux années de modèle 2017 à 2025 figurant dans le projet de règlement représentent le scénario réglementaire ou celui « avec politique », alors que la continuation des normes relatives à l'année de modèle 2016 représente le scénario de référence ou celui de maintien du statu quo. La marge entre ces deux scénarios représente l'incidence évaluée du projet de règlement.

implement a “One-for-One” Rule to control the administrative burden that regulations place on business. Environment Canada (EC) has reviewed the administrative burden imposed by the current Regulations in an attempt to identify areas in which the burden could be reasonably reduced. As of the coming into force of the proposed Regulations, companies would no longer be required to submit an annual preliminary model year report, which represents a noticeable decrease in their administrative burden. Companies would still be required to submit annual end of model year reports to enable EC to assess individual company compliance with the Regulations.

Domestic and international coordination and cooperation:

The proposed standards for GHG emissions from new light-duty vehicles of model years 2017 through 2025 have been developed in cooperation with the U.S. EPA, continuing a harmonized Canada–United States regulatory approach. The alignment approach is consistent with the Regulatory Cooperation Council’s Joint Action Plan, announced by Prime Minister Harper and President Obama on December 7, 2011, which establishes an enhanced level of regulatory cooperation and alignment between Canada and the United States. The proposed Regulations also reflect the global trend towards the regulation of improved automotive fuel economy and GHG emission reductions.

Performance measurement and evaluation: The Performance Measurement and Evaluation Plan (PMEP) describes the desired outcomes of the proposed Regulations, such as GHG emissions reductions, and establishes indicators to measure and evaluate the performance of the proposed Regulations in achieving these outcomes. The measurement and evaluation will be tracked on a yearly basis, with a five-year compilation assessment, and will be based on the information and data submitted in accordance with the reporting requirements and records of the companies.

qu’il mettrait en œuvre une règle du « un pour un » afin de contrôler le fardeau administratif imposé aux entreprises par la réglementation. Environnement Canada a examiné le fardeau administratif imposé par le règlement actuel pour tenter de répertorier les domaines où ce fardeau pourrait raisonnablement être allégé. À compter de l’entrée en vigueur du projet de règlement, les entreprises ne seraient plus tenues de présenter un rapport préliminaire annuel pour l’année de modèle en question, ce qui représenterait une réduction appréciable de leur fardeau administratif. Les entreprises seraient toujours tenues de présenter des rapports annuels de fin d’année de modèle afin de permettre à Environnement Canada d’évaluer la conformité au règlement de chaque entreprise.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale :

Les normes proposées concernant les émissions de GES provenant des véhicules légers neufs des années de modèle 2017 à 2025 ont été élaborées en collaboration avec l’EPA des États-Unis, dans l’esprit d’une harmonisation réglementaire continue entre le Canada et les États-Unis. L’approche d’harmonisation est compatible avec le plan d’action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation, annoncé par le premier ministre Harper et le président Obama le 7 décembre 2011, qui établit un niveau supérieur de coopération et d’harmonisation réglementaires entre le Canada et les États-Unis. Le projet de règlement reflète également la tendance mondiale vers la réglementation d’une économie de carburant automobile améliorée et des réductions des émissions de GES.

Mesures de rendement et évaluation : Le Plan de mesure du rendement et d’évaluation (PMRE) décrit les résultats souhaités du projet de règlement, tels que les réductions des émissions de GES, et établit des indicateurs pour mesurer et évaluer le rendement du projet de règlement dans l’atteinte de ces objectifs. La mesure et l’évaluation feraient l’objet d’un suivi annuel, avec une évaluation des résultats recueillis au cours de périodes de cinq ans, et seraient fondées sur l’information et les données soumises conformément aux exigences de déclaration et sur les dossiers des entreprises.

2. Background

In 2009, the Government of Canada committed in the Copenhagen Accord to reducing total GHG emissions by 17% from 2005 levels by 2020, a national target that is aligned with that of the United States. This target was reaffirmed by the Government of Canada in the Cancun Agreements in 2010.

The Government of Canada has a plan to reduce national GHG emissions based on a sector-by-sector regulatory approach. Taking action to reduce GHG emissions from new light-duty vehicles is an important element of the Government’s plan to introduce an integrated, nationally consistent approach to reduce GHG emissions, in order to achieve its Copenhagen 2020 target.

In October 2010, the Government of Canada published the final *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*⁵ (hereinafter referred to as the current Regulations) covering new vehicles of model years 2011 through

2. Contexte

En 2009, le gouvernement du Canada s’est engagé, dans l’Accord de Copenhague, à réduire ses émissions totales de GES de 17 % par rapport aux niveaux de 2005 d’ici à 2020, une cible nationale qui est harmonisée avec celle des États-Unis d’Amérique. Cette cible a été réaffirmée par le gouvernement du Canada dans les accords conclus au sommet de Cancun en 2010.

Le gouvernement du Canada dispose d’un plan visant à réduire les émissions nationales de GES fondé sur une approche réglementaire sectorielle. Les mesures visant à réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers sont un élément important du plan du gouvernement, qui vise à présenter une approche intégrée et uniforme à l’échelle nationale vers la réduction des émissions de GES afin d’atteindre la cible établie pour 2020 dans l’Accord de Copenhague.

En octobre 2010, le gouvernement du Canada a publié la version définitive du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*⁵ (ci-après appelé le « règlement actuel »), pris en vertu de la

⁵ See www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=192.

⁵ Consulter le site Web suivant : www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/detailreg.cfm?intReg=192.

2016, under CEPA 1999. These Regulations prescribe progressively more stringent annual emission standards for new light-duty vehicles of model years 2011 to 2016, in alignment with those of the United States.⁶ As a result of these Regulations, it is projected that the average GHG emission performance of new vehicles for the 2016 model year will be about 25 % lower than the vehicles that were sold in Canada in 2008. Also in October 2010, the Government of Canada published a Notice of Intent⁷ to continue working with the United States and build upon the standards already in place to develop more stringent GHG emission standards for new light-duty vehicles of model years 2017⁸ and beyond.

In November 2011, EC released a Consultation Document⁹ related to the development of the proposed Regulations. The Document described the key elements being considered for inclusion in the proposed Regulations and sought early input from interested parties, for a 30-day period.

The automotive manufacturing sector includes motor vehicle manufacturing, motor vehicle body and trailer manufacturing, and motor vehicle parts manufacturing. The automotive manufacturing sector is Canada's largest manufacturing sector, is highly integrated with the United States and Mexico, and is labour- and capital-intensive. In 2010, the Canadian automotive sector employed 109 300 Canadians. Eighty-two percent of those jobs were located in Ontario. An additional 332 000 workers are employed in the aftermarket and dealerships across Canada.

In 2010, the automotive manufacturing sector accounted for over 12 % of manufacturing GDP and 1.5 % of Canada's total GDP.¹⁰ Canada exports almost 90 % of the vehicles produced in Canada to the United States.¹¹ Export-oriented Canadian automotive assemblers include General Motors, Ford, Chrysler, Toyota, and Honda.

Within the automotive manufacturing sector at large, the Automobile and Light-Duty Motor Vehicle Manufacturing

LCPE (1999), visant les véhicules neufs des années de modèle 2011 à 2016. Ce règlement prévoit des normes annuelles de plus en plus strictes relatives aux émissions provenant des véhicules légers neufs des années de modèle 2011 à 2016; ces normes sont harmonisées avec celles des États-Unis⁶. Grâce au règlement actuel, il est prévu que le rendement moyen, pour ce qui est d'émissions de GES des nouveaux véhicules de l'année de modèle 2016, sera réduit de 25 % par rapport à celui des véhicules vendus au Canada en 2008. Également en octobre 2010, le gouvernement du Canada a publié un avis d'intention⁷ de continuer à travailler avec les États-Unis et de s'appuyer sur les normes déjà en place en vue d'élaborer des normes plus strictes relativement aux émissions de GES attribuables aux véhicules légers neufs des années de modèle 2017⁸ et des années de modèle ultérieures.

En novembre 2011, Environnement Canada a publié un document de consultation⁹ relativement à l'élaboration du projet de règlement. Le document décrivait les principaux éléments que l'on envisage inclure dans le règlement proposé et sollicitait les premiers commentaires des parties intéressées pendant une période de 30 jours.

Le secteur de la fabrication automobile comprend la fabrication de véhicules automobiles, la fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles, et la fabrication de pièces pour véhicules automobiles. Le secteur de la fabrication automobile est le plus grand secteur de fabrication du Canada; il est très bien intégré aux secteurs de la fabrication automobile des États-Unis et du Mexique, et il exige une forte intensité de main-d'œuvre et de capital. En 2010, le secteur canadien de l'automobile comptait 109 300 travailleurs. Quatre-vingt-deux pour cent des postes se trouvaient en Ontario. On compte 332 000 travailleurs additionnels dans le marché secondaire et chez les concessionnaires partout au pays.

En 2010, le secteur de la fabrication automobile représentait plus de 12 % du produit intérieur brut provenant de la fabrication et 1,5 % de la totalité du produit intérieur brut du Canada¹⁰. Le Canada exporte aux États-Unis presque 90 % des véhicules produits au Canada¹¹. Les assembleurs canadiens axés sur l'exportation comprennent General Motors, Ford, Chrysler, Toyota et Honda.

Dans l'ensemble du secteur de la fabrication automobile, le secteur de la fabrication de voitures et de véhicules automobiles

⁶ United States fuel economy regulations for 2011 and U.S. GHG regulations for 2012–2016 model years.

⁷ Environment Canada (October 1, 2010) *Canada Announces Final GHG Emission Regulations for New Light-Duty Vehicles*. www.ec.gc.ca/default.asp?lang=En&n=714D9AAE-1&news=3C7732ED-B2B7-4E45-8A54-A495500E58DB.

⁸ Environmental Protection Agency (September 30, 2010) *Notice of Intent to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards*. www.epa.gov/oms/climate/regulations.htm.

⁹ Environment Canada (November 16, 2011) *Canada Working With the United States to Address Emissions from Passenger Cars and Light Trucks for Model Years 2017 and Beyond*. www.ec.gc.ca/default.asp?lang=En&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367.

¹⁰ For the purposes of this report, the Automobile and Light-Duty Motor Vehicle Manufacturing (NAICS 33611) sector most closely reflects the regulated sector. However, GDP figures were unavailable for NAICS 33611. GDP figures presented for reference reflect the entire auto sector, including NAICS 3361, motor vehicle manufacturing; NAICS 3362, motor vehicle body and trailer manufacturing; and NAICS 3363, motor vehicle parts manufacturing.

¹¹ Industry Canada, Canadian Industry Statistics, NAICS 3361: www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic3361inte.html#intl.

⁶ Règlement américain sur l'économie de carburant pour 2011 et règlement américain sur les gaz à effet de serre pour les années de modèle 2012 à 2016.

⁷ Environnement Canada (1^{er} octobre 2010). *Le Canada annonce le Règlement définitif visant les émissions de GES des nouveaux véhicules légers* : www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=3C7732ED-B2B7-4E45-8A54-A495500E58DB.

⁸ L'EPA des États-Unis (30 septembre 2010). *Notice of Intent to Establish 2017 and Later Model Year Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions and CAFE Standards* : www.epa.gov/oms/climate/regulations.htm.

⁹ Environnement Canada (16 novembre 2011). *Le Canada, en collaboration avec les États-Unis, se penche sur les émissions provenant des véhicules à passagers et des camions légers des années modèle 2017 et des années subséquentes* : www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367.

¹⁰ Aux fins du présent document, le secteur « Fabrication de voitures et de véhicules automobiles légers » (SCIAN 33611) traduit le mieux le secteur réglementé. Cependant, les chiffres relatifs au produit intérieur brut provenant du groupe industriel 33611 du SCIAN n'étaient pas disponibles. Les chiffres relatifs au produit intérieur brut figurant dans le présent document en tant que référence représentent la totalité du secteur automobile, y compris le groupe industriel 3361 du SCIAN (Fabrication de véhicules automobiles), le groupe industriel 3362 (Fabrication de carrosseries et de remorques de véhicules automobiles) et le groupe industriel 3363 (Fabrication de pièces pour véhicules automobiles).

¹¹ Industrie Canada. Statistiques relatives à l'industrie canadienne, groupe industriel 3361 du SCIAN : www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic3361intf.html#intl.

sector¹² directly employed approximately 29 000 people in 2010. Also in 2010, auto manufacturing exports totalled \$37.5 billion while auto manufacturing imports totalled \$30 billion, reflecting a trade surplus of \$7.5 billion. In 2008, Canadian light-duty and heavy-duty vehicle manufacturing sector accounted for about 16% of North American vehicle production and domestic sales represented 10% of the North American market.¹³

3. Issue

Greenhouse gases are primary contributors to climate change. The most significant sources of anthropogenic GHG emissions are a result of the combustion of fossil fuels, including gasoline and diesel fuel. The anthropogenic emissions of GHGs have been increasing significantly since the industrial revolution. This trend is likely to continue unless significant action is taken. In Canada, 80% of total national GHG emissions are associated with the production and consumption of fossil fuels for energy purposes.¹⁴ Canada is a vast country with a diverse climate, which makes the impacts of climate change all the more important.

According to the International Energy Agency, Canada's CO₂ emissions from fuel combustion in 2009 accounted for approximately 2% of global emissions. Canada's share of total global emissions, like that of other developed countries, is expected to continue to decline in the face of rapid emissions growth from developing countries.¹⁵ In 2010, Canada's GHG emissions totalled 692 Mt. Canada is moving forward to regulate GHGs on a sector-by-sector basis, aligning with the United States where appropriate. The Government of Canada has started with the transportation and electricity sectors — two of the largest sources of Canadian emissions — and plans to move forward with regulations in partnership with other key economic sectors.

Transportation is a significant source of GHG emissions in Canada. In 2010,¹⁶ 24% of total Canadian GHG emissions came from transportation sources (air, marine, rail, road and other modes). In that year, light-duty vehicles accounted for approximately 13% of Canada's total GHG emissions or 53% of transportation emissions. Given that there are over 18 million light-duty vehicles on Canadian roads, they are a major contributor to GHG emissions in Canada.¹⁷

4. Objectives

The Government of Canada is taking action to reduce GHG emissions from new passenger cars and light-duty trucks. The proposed Regulations are a key initiative with the objective of

légers¹² employait directement environ 29 000 personnes en 2010. Également en 2010, les exportations dans le domaine de la fabrication automobile s'élevaient à 37,5 milliards de dollars, alors que les importations s'élevaient à 30 milliards de dollars, ce qui représente un excédent commercial de 7,5 milliards de dollars. En 2008, le secteur canadien de la fabrication des véhicules légers et des véhicules lourds représentait environ 16 % de la production de véhicules en Amérique du Nord, et les ventes nationales représentaient 10 % du marché nord-américain¹³.

3. Enjeux

Les GES sont une des causes principales des changements climatiques. Les sources les plus importantes d'émissions anthropiques de ces gaz proviennent de la combustion de combustibles fossiles, y compris l'essence et le diesel. Les émissions anthropiques de GES ont considérablement augmenté depuis la révolution industrielle. En l'absence de mesures importantes, il est probable que cette tendance se poursuivra. Au Canada, 80 % des émissions totales de GES au niveau national sont associés à la production et à la consommation de combustibles fossiles à des fins énergétiques¹⁴. Le Canada est un pays vaste qui jouit d'un climat diversifié, ce qui rend l'impact des changements climatiques d'autant plus important.

Selon l'Agence internationale de l'énergie, les émissions de CO₂ du Canada provenant de la combustion de combustibles en 2009 représentaient environ 2 % des émissions mondiales. La part canadienne dans les émissions mondiales totales, comme celle d'autres pays développés, devrait continuer à décliner en raison de la croissance rapide des émissions des pays en développement¹⁵. En 2010, les émissions de GES du Canada totalisaient 692 Mt. Le Canada va de l'avant en vue de réglementer les GES secteur par secteur, en harmonisant sa réglementation avec celle des États-Unis, le cas échéant. Le gouvernement du Canada a commencé par les secteurs des transports et de l'électricité, deux des plus importantes sources d'émissions canadiennes, et prévoit aller de l'avant en adoptant des règlements en partenariat avec d'autres secteurs clés de l'économie.

Le secteur des transports représente une source importante d'émissions de GES au Canada. En 2010¹⁶, 24 % des émissions canadiennes totales de GES provenaient du secteur des transports (transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et autres modes de transport). Au cours de cette même année, les véhicules légers représentent environ 13 % des émissions totales de GES au Canada, soit 53 % des émissions liées aux transports. Étant donné que plus de 18 millions de véhicules légers sont en circulation au Canada, ils contribuent dans une très grande mesure aux émissions de GES¹⁷.

4. Objectifs

Le gouvernement du Canada prend des mesures en vue de réduire les émissions de GES provenant des automobiles à passagers et des camions légers neufs. Le projet de règlement est une

¹² Details for NAICS Code 33611 are available via the Industry Canada Web site at www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33611defe.html.

¹³ Auto industry data referenced here courtesy of Wards Auto Info Bank: wardsauto.com/keydata/historical/NamPr01summary.

¹⁴ For information on domestic emissions of GHGs, see <http://climatechange.gc.ca/default.asp?lang=En&n=F2DB1FBE-1>.

¹⁵ www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5

¹⁶ Canada's Emission Trends 2012: www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=En&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5.

¹⁷ www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=EC8E75D0-1, www.ec.gc.ca/default.asp?lang=En&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367

¹² Les détails du groupe industriel 33611 du SCIAN sont disponibles sur le site Web d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/cis-sic/cis-sic.nsf/IDE/cis-sic33611defe.html.

¹³ Ces données sur l'industrie automobile sont offertes par Wards Auto Info Bank : wardsauto.com/keydata/historical/NamPr01summary.

¹⁴ Pour obtenir des renseignements sur les émissions nationales de GES, consultez le site Web suivant : <http://climatechange.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=F2DB1FBE-1>.

¹⁵ www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5

¹⁶ Tendances en matière d'émissions au Canada 2012 : www.ec.gc.ca/Publications/default.asp?lang=Fr&xml=253AE6E6-5E73-4AFC-81B7-9CF440D5D2C5.

¹⁷ www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=EC8E75D0-1, www.ec.gc.ca/default.asp?lang=Fr&n=714D9AAE-1&news=A10DE3DE-5767-49EA-979B-44D169574367

addressing climate change, protecting the environment and supporting the deployment of technologies that reduce GHG emissions.

The Joint Action Plan for the Canada-United States Regulatory Cooperation Council announced that “in addressing climate change, both Canada and the U.S. have implemented aggressive emissions targets in the transportation sector. Continuing progressive and aligned action to reduce GHGs from vehicles is a priority for both countries. There is an opportunity for regulators to work more closely with the aim of better synchronizing implementation of regulations and leveraging existing expertise.”¹⁸

5. Description

Proposed Regulations

The Government of Canada is proposing to establish more stringent GHG emission standards for light-duty vehicles of model years 2017 to 2025, in alignment with the U.S. EPA standards. Accordingly, EC has proposed to incorporate the U.S. EPA regulatory standards by reference (as amended from time to time) as the most efficient means of maintaining harmonized standards in Canada.

The proposed Regulations would build on the expected GHG emission reductions from the current Regulations. The latter Regulations, for the first time, established progressively more stringent GHG emission standards for new passenger automobiles and light trucks in Canada for the 2011–2016 model years. The proposed Regulations, like the current Regulations, have been developed in collaboration with the U.S. EPA in a manner that is consistent with the authorities provided under CEPA 1999.¹⁹ Similar to the current Regulations (i.e. for model years 2011 to 2016), the proposed Regulations would establish progressively more stringent annual fleet average emission standards over the 2017 to 2025 model years while providing companies with flexibility mechanisms to allow them to comply in a cost-effective manner.

Applicability

The proposed Regulations would continue to apply to companies that manufacture or import new light-duty vehicles into Canada for the purpose of sale to the first retail purchaser.

As of the coming into force of the proposed Regulations, companies would have the option of excluding emergency vehicles²⁰ from calculations of both the fleet average CO₂e standards and fleet average carbon-related emission values. These vehicles would also not be subject to the prescribed emission standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄). This option would be provided to recognize the fact that emergency vehicles play a role in society that requires that the primary factor in technology application decisions regarding the vehicles be the operational and performance requirements.

initiative clé visant à atténuer les changements climatiques, à protéger l’environnement et à soutenir la mise en œuvre des technologies qui réduisent les émissions de GES.

Selon le plan d’action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis, « afin de lutter contre les changements climatiques, le Canada et les États-Unis ont établi des objectifs ambitieux de réduction des émissions dans le secteur des transports. La poursuite des efforts progressifs et harmonisés pour réduire les GES produits par les véhicules est une priorité des deux pays. Il est opportun que les responsables de la réglementation intensifient leurs efforts communs afin de mieux synchroniser la mise en œuvre de la réglementation et de tirer parti de l’expertise actuelle »¹⁸.

5. Description

Projet de règlement

Le gouvernement du Canada propose de réglementer les émissions de GES provenant des véhicules légers pendant toute la période des années de modèle 2017 à 2025, en harmonie avec les normes réglementaires de l’EPA des États-Unis. Par conséquent, Environnement Canada a suggéré que l’incorporation par renvoi des normes réglementaires de l’EPA (dans leur version éventuellement modifiée) est le moyen le plus efficace de maintenir des normes harmonisées au Canada.

Le projet de règlement s’appuierait sur les réductions des émissions de GES prévues avec le règlement actuel. Pour la première fois, ce dernier règlement a établi des normes de plus en plus strictes visant les émissions de GES de nouveaux véhicules à passagers et camions légers au Canada pour les années de modèle 2011 à 2016. Le projet de règlement, à l’instar du règlement actuel, a été élaboré en collaboration avec l’EPA des États-Unis de manière cohérente avec les pouvoirs conférés en vertu de la LCPE (1999)¹⁹. Semblable au règlement actuel (qui vise les années de modèle 2011 à 2016), le projet de règlement établirait des normes moyennes annuelles d’émissions provenant des parcs de plus en plus strictes pour les années de modèle 2017 à 2025, tout en offrant aux entreprises des mécanismes de flexibilité qui leur permettraient d’être conformes de façon rentable.

Applicabilité

Le projet de règlement continuerait de s’appliquer aux entreprises qui fabriquent ou importent des véhicules légers neufs au Canada en vue de les vendre au premier usager.

À compter de l’entrée en vigueur du projet de règlement, les entreprises auraient la possibilité d’exclure les véhicules d’urgence²⁰ des calculs des normes moyennes d’émissions d’équivalent CO₂ provenant des parcs et des valeurs des émissions de gaz liées au carbone provenant des parcs. De plus, ces véhicules ne seraient pas assujettis aux normes relatives aux émissions prescrites pour l’oxyde nitreux (N₂O) et le méthane (CH₄). Cette option serait présentée afin de reconnaître le fait que les véhicules d’urgence jouent dans la société un rôle qui exige que le principal facteur des décisions concernant l’application de la technologie dans les véhicules soit les besoins opérationnels et les exigences en matière de rendement.

¹⁸ Joint Action Plan for the Canada-United States Regulatory Cooperation Council. <http://actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/joint-action-plan-canada-united-states-regulatory-cooperation-council#s4.4>.

¹⁹ The Regulatory Cooperation Council recognized the current Regulations as an example of our strong record of achievement in cooperating with the United States (<http://pm.gc.ca/eng/media.asp?id=3934>).

²⁰ “Emergency vehicle” means a vehicle that is manufactured primarily for use as an ambulance or a police vehicle.

¹⁸ Le plan d’action conjoint pour le Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis : <http://actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-daction-conjoint-du-conseil-de-coop-ration-mati-re-de-r-glementation>.

¹⁹ Le Conseil de coopération en matière de réglementation a reconnu que le règlement actuel est un exemple de notre solide bilan de réalisations en matière de coopération avec les États-Unis (<http://pm.gc.ca/fra/media.asp?id=3934>).

²⁰ On entend par « véhicule d’urgence » un véhicule qui est principalement fabriqué en vue d’être utilisé comme ambulance ou véhicule de police.

Starting in model year²¹ 2017, any company that manufactures or imports fewer than 750 vehicles per year, calculated as a three-year rolling average, would not be subject to the fleet average CO₂e emission standards. This would also apply to new small volume companies that manufacture or import fewer than 750 vehicles per year in their first and second model years in the Canadian market. If a company's three-year rolling average exceeds the prescribed 750-vehicle limit, that company would become subject to the fleet average CO₂e emission standards in a future model year, determined by the amount by which the three-year rolling average exceeds the 750-vehicle limit. If the three-year rolling average is greater than 750, but less than 7 500, the company would become subject to the fleet average CO₂e emission standards in the second model year following the last model year used to establish the average number. If the three-year rolling average is equal to or greater than 7 500, the company becomes subject to the fleet average CO₂e emission standards in the model year after the last model year used to establish the average number. If a company manufactured or imported fewer than 750 vehicles in its first model year in the Canadian market, but manufactured or imported more than 750 in its second model year, it would be required to comply with the CO₂e emission standards in that second model year.

Currently, the companies that comprise this category are importers of high-performance vehicles in a niche market. While these vehicles generally emit higher levels of CO₂ compared to the average light-duty vehicle, the volumes of these vehicles that enter Canada on an annual basis are sufficiently small to make their impact on total light-duty vehicle GHG emissions negligible. Further, these companies typically offer a very limited range of vehicles, which makes compliance with fleet average CO₂ emission standards very challenging. EC intends to monitor these companies and the technologies present on their vehicles to determine if any future regulatory amendments are required.

While any such companies are not subject to the fleet average CO₂e emission standards, they would continue to be subject to the prescribed emission standards for N₂O and CH₄, which are not as directly tied to fuel consumption as CO₂ emissions.

GHG emission standards

Under the proposed Regulations, each company would be required to comply with unique fleet average CO₂e emission standards based on the mix of passenger automobiles and light trucks that it imports or manufactures for sale in Canada, as is the case with the current Regulations. Each company's annual fleet average CO₂e emission standards are determined based on the CO₂e emission target values that are a function of the size of vehicles and the number of vehicles in the company's fleets in the associated model year. The size of each vehicle is based on the vehicle's "footprint" attribute, namely the area calculated by multiplying the distance between the left and right tires by the distance between the axles.

À compter de l'année de modèle²¹ 2017, toute entreprise qui fabrique ou qui importe moins de 750 véhicules par année (quantité calculée sous forme de moyenne mobile sur trois ans) ne serait pas assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant des parcs. Cela s'appliquerait également aux nouvelles entreprises à faible volume qui fabriquent ou importent moins de 750 véhicules par an au cours de leur première et de leur deuxième année de modèle sur le marché canadien. Si la moyenne mobile sur trois ans de l'entreprise dépasse la limite prescrite de 750 véhicules, l'entreprise deviendrait assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant des parcs pour l'année de modèle suivante, selon le nombre de véhicules par lequel la moyenne mobile sur trois ans dépasse la limite de 750 véhicules. Si la moyenne mobile sur trois ans est supérieure à 750, mais inférieure à 7 500, l'entreprise est assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant des parcs au cours de la deuxième année de modèle suivant la dernière année de modèle utilisée pour établir la moyenne. Si la moyenne mobile sur trois ans est égale ou supérieure à 7 500, l'entreprise deviendrait assujettie aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant des parcs pour l'année de modèle suivant la dernière année de modèle utilisée pour établir la moyenne. Si une entreprise a fabriqué ou importé moins de 750 véhicules pendant sa première année de modèle sur le marché canadien, mais qu'elle a fabriqué ou importé plus de 750 véhicules pendant sa deuxième année de modèle, elle doit se conformer aux normes relatives aux émissions d'équivalent CO₂ pendant sa seconde année de modèle.

À l'heure actuelle, les entreprises qui font partie de cette catégorie sont les importateurs de véhicules haute performance dans un marché de produits très spécialisés. Bien que ces véhicules émettent généralement des niveaux plus élevés de CO₂ par rapport au véhicule léger moyen, le volume de ces véhicules qui entre au Canada chaque année est suffisamment faible pour rendre négligeable leur incidence sur les émissions totales de GES attribuables aux véhicules légers. De plus, ces entreprises offrent habituellement une gamme de véhicules très limitée, ce qui rendrait la conformité avec les normes moyennes d'émissions de CO₂ provenant de ses parcs très difficile. Environnement Canada a l'intention de surveiller ces entreprises et les technologies dont sont équipés leurs véhicules afin de déterminer si des modifications devraient être apportées à la réglementation à l'avenir.

Bien que de telles entreprises ne soient pas assujetties aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant de leurs parcs, elles continueraient d'être assujetties aux normes prescrites d'émissions de N₂O et de CH₄, qui ne sont pas aussi directement liées à la consommation de carburant que les émissions de CO₂.

Normes d'émissions de gaz à effet de serre (GES)

Dans le cadre du projet de règlement, chaque entreprise serait tenue de respecter des normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ propres à ses parcs et basées sur la combinaison d'automobiles à passagers et de camions légers qu'elle importe ou fabrique en vue de les vendre au Canada, comme c'est le cas avec le règlement actuel. Les normes moyennes annuelles de chaque entreprise relatives aux émissions d'équivalent CO₂ provenant des parcs sont déterminées en fonction des valeurs cibles d'émissions d'équivalent CO₂, qui dépendent de la taille et du nombre des véhicules qui composent les parcs de l'entreprise pour l'année de modèle concernée. La taille de chaque véhicule est fondée sur l'« empreinte » du véhicule, c'est-à-dire la surface calculée en

²¹ "Model year" means the year, as determined under section 4 of the Regulations, that is used by a manufacturer to designate a model of vehicle.

²¹ On entend par « année de modèle » l'année, tel que l'établit l'article 4 du règlement actuel, qui est utilisée par un fabricant pour désigner un modèle de véhicule.

For passenger automobiles of model years 2017 through 2025, the proposed CO₂e emission target values for vehicles of a given footprint would be reduced on average by 5 % per year, initially referenced to the model year 2016 standard and continuing through model year 2025. In recognition that large light trucks face more significant CO₂e emission reduction challenges than passenger automobiles and small light trucks due to the utilitarian function they serve in the transportation system, the proposed CO₂e emission target values for light trucks would initially decrease at a lower average annual rate — 3.5 % per year — than those for passenger automobiles in model years 2017 through 2021. For model years 2022 through 2025, the CO₂e emission target values for light trucks would be reduced on average by 5 % per year. Since a company's applicable fleet average GHG emission standards in a given model year are calculated using these target values, they would become proportionately more stringent with each model year depending on the company's fleet mix.

The U.S. EPA has finalized these same progressively stringent standards for model years 2017 to 2025. Establishing these future standards over this regulatory period provides certainty that society will benefit from the long-term benefits associated with lower GHG emissions from light-duty vehicles and the auto industry will benefit from long-term regulatory certainty. These standards have been established based on comprehensive analysis, using the best available data regarding future sales volumes and technology forecasts.

In recognition of the particularly long time frame associated with setting standards for 2022 to 2025, the U.S. EPA has also committed to undertake a mid-term evaluation process to confirm the appropriateness of the final standards for those four model years. According to this commitment, the U.S. EPA is expected to finalize the mid-term evaluation by April 1, 2018, taking account of the best available data at that time to reassess those standards and, subsequently, make any regulatory adjustments warranted by the outcomes.

Environment Canada will collaborate with the U.S. EPA on technical studies and research to inform this U.S.-led mid-term evaluation. This collaboration will include partnerships on studies relevant to both countries. Should the mid-term evaluation lead to changes to the U.S. EPA regulations, EC intends to undertake formal consultations with provincial and territorial governments and stakeholders to discuss whether any change to Canada's Regulations is warranted for model years 2022 to 2025. EC also intends to undertake a review of the impacts associated with any proposed new standard resulting from the U.S. mid-term evaluation in order to inform the path forward.

As is the case with the current Regulations, the proposed Regulations would continue to prescribe standards for non-CO₂ GHG emissions: namely N₂O and CH₄. While the emissions of these substances are small in comparison with CO₂ on a volume basis, they have greater global warming potentials than CO₂; therefore, they also require control limits. The proposed Regulations would

multipliant la distance entre le pneu gauche et le pneu droit par la distance entre les essieux.

Pour les automobiles à passagers des années de modèle 2017 à 2025, les valeurs cibles des émissions d'équivalent CO₂ proposées pour les véhicules d'une empreinte donnée seraient réduites en moyenne de 5 % par année, en prenant initialement pour référence les normes de l'année de modèle 2016, puis en continuant jusqu'à l'année de modèle 2025. Tenant compte du fait que les gros camions légers doivent relever des défis plus importants en matière d'émissions d'équivalent CO₂ que les automobiles à passagers et les petits camions légers en raison des fonctions utilitaires qu'ils offrent, les valeurs cibles d'émissions d'équivalent CO₂ pour les camions légers seraient réduites à un taux annuel moindre, à savoir 3,5 % par année, par rapport à celles des automobiles à passagers pendant les années de modèle 2017 à 2021. En ce qui concerne les années de modèle 2022 à 2025, les valeurs cibles d'émissions d'équivalent CO₂ des camions légers seraient réduites en moyenne de 5 % par année. Étant donné que les normes moyennes applicables d'émissions de GES provenant des parcs d'une entreprise pour une année de modèle donnée sont calculées en fonction de ces valeurs cibles, elles deviendraient de plus en plus strictes au fur et à mesure des années de modèle, en fonction de la combinaison du parc.

L'EPA des États-Unis a établi les mêmes normes de plus en plus strictes pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025. L'établissement de ces normes futures sur cette période réglementaire permet de garantir que la société bénéficiera des avantages à long terme associés à des émissions de GES plus faibles provenant des véhicules légers et que l'industrie automobile profitera d'une certitude réglementaire à long terme. Ces normes ont été établies en fonction d'une analyse globale qui a recours aux meilleures données disponibles sur les futurs volumes de vente et aux prévisions en matière de technologie.

Tenant compte de la période particulièrement longue associée à la mise en place des normes de 2022 à 2025, l'EPA des États-Unis s'est également engagée à entreprendre un processus d'évaluation de mi-mandat afin de confirmer la pertinence des normes définitives pour ces quatre dernières années de modèle. Conformément à cet engagement, l'EPA des États-Unis prévoit compléter l'évaluation de mi-mandat d'ici au 1^{er} avril 2018, en tenant compte des meilleures données disponibles à ce moment-là pour réévaluer ces normes et, par la suite, apporter toute modification réglementaire justifiée par les résultats de l'évaluation.

Environnement Canada travaillera en collaboration avec l'EPA des États-Unis sur les études et la recherche techniques nécessaires pour orienter cette évaluation de mi-mandat dirigée par les États-Unis. Cette collaboration comprendra des partenariats sur les études pertinentes pour les deux pays. Si l'évaluation de mi-mandat menait à des modifications aux règlements de l'EPA des États-Unis, Environnement Canada prévoit entreprendre des consultations officielles avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les intervenants, afin de discuter de la nécessité d'apporter des changements au règlement canadien pour les années de modèle 2022 à 2025. En outre, Environnement Canada prévoit entreprendre un examen des répercussions de toute proposition de nouvelles normes découlant de l'évaluation de mi-mandat des États-Unis, afin d'éclairer la marche à suivre.

Comme c'est le cas avec le règlement actuel, le projet de règlement continuerait de prescrire les normes relatives aux émissions de GES autres que le CO₂, à savoir le N₂O et le CH₄. Bien que les émissions de ces substances soient minimales par rapport aux émissions de CO₂ du point de vue du volume, elles présentent un potentiel plus important de réchauffement planétaire que les

allow companies to elect to comply with the standards in each model year in one of three ways, by

- demonstrating in its end of model year report that all new light-duty vehicles in its fleets emit less than the prescribed separate standards for N₂O and CH₄;
- including, as CO₂e, all N₂O and CH₄ emissions from the light-duty vehicles in its fleets when calculating its carbon-related exhaust emission values for submission in its end of model year report; or
- reporting, for individual model types, N₂O and/or CH₄ emission values that are higher than the prescribed standards and, subsequently:
 - (a) calculating an associated CO₂e deficit that accounts for the difference between the higher emission value(s) and the prescribed standards; and
 - (b) including the result(s) in the calculation of its carbon-related exhaust emission values.

Compliance flexibility

The proposed Regulations would provide companies with flexibility to design cost-effective compliance strategies. For example, the GHG emission credit system included in the current Regulations would continue, providing companies with the option to obtain credits in model years in which they perform better than the prescribed standards and use them to offset deficits in model years in which they do not achieve the prescribed standards. Companies may obtain these credits based on their own performance or they may obtain them through transactions with other companies with an available credit surplus.

Vehicle emission allowances

In addition to the emission credit system, for model years 2017 and beyond, it is expected that the following vehicle emission allowances that are included in the current Regulations would continue to apply; however, the methodology for quantifying them would be updated to align it with the associated U.S. methodologies:

- Vehicle emission allowances for air-conditioning improvements, including refrigerant leakage reduction and system efficiency improvements
 - In order to determine eligibility for its air conditioning efficiency credits, the recent amendments implemented by the U.S. EPA to its light-duty vehicle GHG emission standards allow companies to elect, for model years 2014 to 2016, to follow a new test procedure: AC17.²² If this test procedure is not used, the company must use the prescribed Air Conditioning Idle Test Procedure to determine eligibility. Starting in model year 2017, the AC17 test procedure must be used by companies to determine eligibility for these credits; and

émissions de CO₂ et nécessitent par conséquent des limites de contrôle. Le projet de règlement permettrait aux entreprises de choisir de se conformer aux normes pour chaque année de modèle de l'une des trois façons suivantes :

- en démontrant dans leur rapport de fin d'année de modèle que les émissions de N₂O et de CH₄ de tous les véhicules légers neufs de leur parc sont inférieures aux normes prescrites pour chacune de ces substances;
- en incluant, en équivalent CO₂, toutes les émissions de N₂O et de CH₄ provenant des véhicules légers de leur parc dans le calcul des valeurs des émissions de gaz d'échappement liées au carbone à soumettre dans leur rapport de fin d'année de modèle;
- en déclarant, pour chaque type de modèle, les valeurs d'émissions de N₂O ou de CH₄ qui sont supérieures aux normes prescrites, puis :
 - a) en calculant un déficit associé d'équivalent CO₂ qui tient compte de la différence entre les valeurs d'émission plus élevées et les normes prescrites;
 - b) en incluant les résultats dans le calcul des valeurs des émissions de gaz d'échappement liées au carbone.

Souplesse en matière de conformité

Le projet de règlement offrirait aux entreprises la possibilité de concevoir des stratégies de conformité rentables. Par exemple, le système de points d'émissions de GES inclus dans le règlement actuel serait maintenu et offrirait aux entreprises la possibilité d'obtenir des points au cours des années de modèle pendant lesquelles elles obtiennent de meilleurs résultats que les normes prescrites et de les utiliser pour compenser les déficits des années de modèle au cours desquelles elles ne respectent pas les normes prescrites. Les entreprises peuvent recevoir des points en fonction de leur rendement ou peuvent les obtenir par l'intermédiaire de transactions avec d'autres entreprises qui présentent un excédent de points disponibles.

Allocations d'émissions des véhicules

Outre le système de points d'émissions, pour les années de modèle 2017 et ultérieures, on s'attend à ce que les allocations d'émissions des véhicules suivantes, qui sont incluses dans le règlement actuel, continuent de s'appliquer; cependant, la méthodologie servant à les quantifier serait mise à jour en vue d'une harmonisation avec les méthodologies américaines :

- Les allocations d'émissions des véhicules pour des améliorations à la climatisation, notamment la réduction des fuites de frigorigènes et pour l'amélioration de l'efficacité du système :
 - Pour déterminer l'admissibilité aux points liés à l'efficacité de la climatisation, les récentes modifications apportées par l'EPA des États-Unis à ses normes d'émissions de GES des véhicules légers permettent aux entreprises de choisir de suivre la nouvelle méthode d'essai AC17²² pour les années de modèle 2014 à 2016. Si cette méthode d'essai n'est pas utilisée, l'entreprise doit avoir recours à la méthode d'essai de la climatisation au ralenti (« Idle Test Procedure ») afin de déterminer l'admissibilité. À compter de l'année de modèle 2017, la méthode

²² The AC17 test procedure (U.S. Code of Federal Regulations, Title 40, Section 86.167) is an improvement upon the existing Air Conditioning Idle Test Procedure in that it is more rigorous, repeatable and it provides sufficient accuracy to quantify the magnitude of any system efficiency improvements. While the Air Conditioning Idle Test Procedure can be used to identify that an efficiency improvement exists, it is incapable of reliably determining the associated magnitude.

²² La méthode d'essai AC17 (Code of Federal Regulations des États-Unis, titre 40, article 86.167) est une amélioration de la méthode d'essai de la climatisation au ralenti actuelle, car elle est plus rigoureuse et reproductible et elle fournit une exactitude suffisante pour quantifier l'ampleur de toute amélioration de l'efficacité du système. Bien qu'il soit possible d'utiliser la méthode d'essai de la climatisation au ralenti pour déterminer qu'une amélioration de l'efficacité s'est produite, cette méthode ne permet pas de déterminer de façon fiable l'ampleur de cette amélioration.

- The current Regulations allow companies to elect to calculate an allowance for improving air conditioning system efficiency — the methodology for this calculation is incorporated by reference to the U.S. *Code of Federal Regulations* (CFR).
- Vehicle emission allowances for innovative technologies whose GHG-reducing impacts are not captured under prescribed city/highway emission tests:
 - As of the coming into force of the proposed Regulations, any companies electing to calculate allowances for innovative technologies would be required to provide evidence of the U.S. EPA decision to accept the company's test methodology as legitimately representing the GHG emissions reduction associated with the technology in question; and
 - Starting in model year 2014, the proposed Regulations would allow companies to elect to calculate allowances for innovative technologies by referencing prescribed values (grams of carbon dioxide equivalent per mile) associated with certain common innovative technologies incorporated by reference to the U.S. regulations. The maximum allowance that can be calculated by each company would be constrained by the same maximum credit limitation prescribed in the U.S. regulations.

The proposed Regulations would also include provisions that are intended to create a regulatory incentive for companies to bring certain vehicles or vehicle technologies to market. In general, these provisions would allow a manufacturer or importer to report a carbon-related exhaust emission value for a model type that is lower than its measured value if it employs certain technologies. The proposed Regulations would include the following provisions.

Vehicle emission adjustments for advanced technology vehicles: electric vehicles, plug-in hybrid electric vehicles, fuel cell vehicles

Under the current Regulations, for the purpose of calculating its fleet average carbon-related exhaust emission values, a company must use a carbon-related exhaust emission value of 0 grams per mile for any of its model types that are electric vehicles or fuel cell vehicles. For plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) model types, the 0 grams per mile value must be used to represent the portion of driving for which electricity is solely used to propel the vehicles. The cumulative number of vehicles to which a company may apply the 0 grams per mile value is limited to prescribed volume limits up to model year 2016. Companies may also, for the purpose of calculating its fleet average carbon-related exhaust emission values, elect to multiply the total number of any such vehicles in its fleets by a factor of 1.2.

The proposed Regulations would continue to allow companies to use the 0 grams per mile value for these vehicles. There would be no cumulative volume limits applicable to fleets of model years 2017 to 2021. Cumulative volume limits would apply to the total number of these vehicles to which the 0 grams per mile value could be used in model years 2022 to 2025. The proposed Regulations would require companies that exceed the prescribed cumulative volume limits for advanced technology vehicles to measure and report the carbon-related exhaust emission value for

d'essai AC17 devra être suivie par les entreprises pour déterminer leur admissibilité à ces crédits;

- Le règlement actuel permet aux entreprises de choisir de calculer un droit d'émission visant à l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation — la méthodologie de ce calcul est intégrée par renvoi au *Code of Federal Regulations* (CFR) des États-Unis.
- Les allocations d'émissions des véhicules pour les technologies innovatrices dont les répercussions liées à la réduction des émissions de GES ne sont pas enregistrées au cours des essais de contrôle des émissions en ville et sur route :
 - À compter de l'entrée en vigueur du projet de règlement, les entreprises qui choisissent de calculer des allocations relatives aux technologies innovatrices seraient tenues de fournir une attestation de la décision de l'EPA des États-Unis selon laquelle cet organisme reconnaît comme légitime la représentativité des résultats d'émissions de GES obtenus par la méthodologie d'essai de l'entreprise;
 - À partir de l'année de modèle 2014, le projet de règlement permettrait aux entreprises de choisir de calculer des allocations relatives aux technologies innovatrices en utilisant les valeurs prescrites, par incorporation par renvoi au règlement américain (en grammes d'équivalent CO₂ par mille), associées à certaines technologies innovatrices courantes. Les allocations maximales pouvant être calculées par chaque entreprise seraient soumises aux mêmes limites maximales de crédit que celles qui sont prescrites dans le règlement américain.

Le projet de règlement comprendrait également des dispositions visant à encourager les entreprises à présenter certains véhicules ou certaines technologies de véhicule sur le marché. En général, ces dispositions permettraient à un fabricant ou à un importateur de déclarer une valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour un type de modèle inférieure à la valeur mesurée si le modèle est doté de certaines technologies. On s'attend à ce que le projet de règlement comprenne les dispositions suivantes.

Ajustements des émissions des véhicules à technologie de pointe, soit les véhicules électriques, les véhicules électriques hybrides rechargeables et les véhicules à pile à combustible

En vertu du règlement actuel, pour calculer les valeurs d'émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone provenant de son parc, une entreprise doit utiliser une valeur d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone de 0 gramme par mille pour tous ses types de modèles électriques ou à pile à combustible. Pour les types de modèles électriques hybrides rechargeables, la valeur de 0 gramme par mille doit être utilisée pour représenter la partie de la conduite pendant laquelle seule l'électricité sert à propulser le véhicule. Le nombre cumulatif de véhicules auxquels une entreprise peut appliquer la valeur de 0 gramme par mille est restreint aux limites de volume prescrites, jusqu'à l'année de modèle 2016. Les entreprises peuvent également, pour le calcul des valeurs moyennes d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone provenant de leur parc, choisir de multiplier le nombre total de véhicules de ce type par un facteur de 1,2.

Le projet de règlement continuerait de permettre aux entreprises d'utiliser la valeur de 0 gramme par mille pour ces véhicules. Aucune limite cumulative de volume ne s'appliquerait aux parcs des années de modèle 2017 à 2021. Des limites cumulatives de volume s'appliqueraient au nombre total de véhicules pour lesquels la valeur de 0 gramme par mille pourrait être utilisée dans les années de modèle 2022 à 2025. Le projet de règlement exigerait des entreprises qui dépassent les limites cumulatives de volume concernant les véhicules à technologie de pointe qu'elles

any model types associated with the volume of vehicles in surplus of the prescribed limits.

Volume multiplier for advanced technology vehicles, natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles

In order to incentivize the deployment of advanced technology vehicles, the proposed Regulations would allow companies to elect to multiply the total number of electric vehicles, PHEVs, fuel cell vehicles, natural gas dual fuel vehicles, and dedicated natural gas vehicles in its fleets by a prescribed factor for model years 2017 to 2021. This factor is dependent on the technology of the vehicle and the model year in which it was manufactured or imported. The prescribed factor for electric and fuel cell vehicles, as shown in Table 1, would be 2.0 in 2017, phasing down to 1.5 in 2021; the prescribed factor for PHEVs, natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles would be 1.6 in 2017, phasing down to 1.3 in 2021. Starting in model year 2017, the prescribed factor for PHEVs would only be available for use with those that have a minimum all-electric driving range that exceeds the prescribed limit of 16.4 km. Application of these prescribed factors increases the impact of these advanced technology vehicles in the calculation of company fleet-average carbon-related exhaust emission values.

Table 1: Volume multiplier for advanced technology vehicles, natural gas dual fuel vehicles and dedicated natural gas vehicles

Model Year	Electric and Fuel Cell Vehicles	PHEVs, Natural Gas Dual Fuel Vehicles and Dedicated Natural Gas Vehicles
2017	2.0	1.60
2018	2.0	1.60
2019	2.0	1.60
2020	1.75	1.45
2021	1.5	1.30

Vehicle emission adjustments for the use of hybrid technologies on full-size pick-up trucks

The proposed Regulations would allow, as of model year 2017, companies to elect to calculate an allowance associated with the presence of hybrid technology on model types that meet the definition of full-size pick-up trucks. However, such a choice could only be made if that technology is present on a percentage of that company's full-size pick-up truck fleet that is equal to or greater than the prescribed penetration rate associated with that model year (see Table 2). The penetration rate would depend on the model year in question and the level of hybridization (i.e. mild²³ or strong²⁴ hybrid gasoline-electric vehicle) as shown in Table 2.

²³ *Mild hybrid gasoline-electric vehicle* means a vehicle that has start/stop capability and regenerative braking capability, where the recaptured braking energy is at least 15 % but less than 65 % of the total braking energy.

²⁴ *Strong hybrid gasoline-electric vehicle* means a vehicle that has start/stop capability and regenerative braking capability, where the recaptured braking energy is at least 65 % of the total braking energy.

mesurent et déclarent la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour tout type de modèle associé au volume de véhicules en sus des limites prescrites.

Multiplicateur de volume pour les véhicules à technologie de pointe, les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules au gaz naturel

Afin de promouvoir l'utilisation des véhicules à technologie de pointe, le projet de règlement permettrait aux entreprises de choisir de multiplier le nombre total de véhicules électriques, de véhicules électriques hybrides rechargeables, de véhicules à pile à combustible, de véhicules à gaz naturel à double carburant et de véhicules au gaz naturel de leur parc par un facteur prescrit pour les années de modèle 2017 à 2021. Ce facteur dépend de la technologie du véhicule et de l'année de modèle au cours de laquelle le véhicule a été fabriqué ou importé. Comme l'indique le tableau 1, le facteur prescrit pour les véhicules électriques et les véhicules à pile à combustible, serait de 2,0 en 2017, pour passer progressivement à 1,5 en 2021; le facteur prescrit pour les véhicules électriques hybrides rechargeables, les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules au gaz naturel serait de 1,6 en 2017 et passerait progressivement à 1,3 en 2021. À compter de l'année de modèle 2017, le facteur prescrit pour les véhicules électriques hybrides rechargeables ne pourrait être appliqué qu'aux véhicules dotés d'une autonomie tout électrique minimale qui dépasse la limite prescrite de 16,4 km. L'application de ces facteurs prescrits augmente l'incidence de ces véhicules à technologie de pointe dans le calcul des valeurs moyennes d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone provenant des parcs des entreprises.

Tableau 1 : Multiplicateur de volume pour les véhicules à technologie de pointe, les véhicules à gaz naturel à double carburant et les véhicules au gaz naturel

Année de modèle	Véhicules électriques ou à pile à combustible	Véhicules électriques hybrides rechargeables, à gaz naturel à double carburant ou au gaz naturel
2017	2,0	1,60
2018	2,0	1,60
2019	2,0	1,60
2020	1,75	1,45
2021	1,5	1,30

Ajustements des émissions pour l'utilisation de technologies hybrides sur les grosses camionnettes

À compter de l'année de modèle 2017, le projet de règlement permettrait aux entreprises de choisir de calculer une allocation pour la présence de technologie hybride dans tout type de modèle qui répond à la définition d'une grosse camionnette. Toutefois, les entreprises ne pourraient faire un tel choix que si cette technologie est présente sur un pourcentage du parc de grosses camionnettes de l'entreprise égal ou supérieur au taux de pénétration prévu associé à l'année de modèle en cause (voir le tableau 2). Le taux de pénétration dépendrait de l'année de modèle et du degré d'hybridation (soit un véhicule à l'électricité et à l'essence hybride léger²³ ou hybride complet²⁴), tel que le décrit le tableau 2.

²³ *Véhicule à l'électricité et à l'essence hybride léger* signifie un véhicule doté d'une capacité d'arrêt-démarrage automatique et d'une capacité de freinage électrodynamique par récupération qui permet de récupérer au moins 15 %, mais moins de 65 % de l'énergie totale de freinage.

²⁴ *Véhicule à l'électricité et à l'essence hybride complet* signifie un véhicule doté d'une capacité d'arrêt-démarrage automatique et d'une capacité de freinage électrodynamique par récupération qui permet de récupérer au moins 65 % de l'énergie totale de freinage.

Vehicle emission adjustments for full-size pick-up trucks that achieve a significant emission reduction below the applicable target

The proposed Regulations would allow, as of model year 2017, companies to elect to calculate an allowance for any model types that meet the definition of full-size pick-up trucks and have a carbon-related exhaust emission value that is greater than 80 % and less than or equal to 85 % of its carbon dioxide emission target value in that model year, calculated according to that model type's footprint. However, such an election could only be made if the volume of vehicles that meet this condition comprises a percentage of that company's full-size pick-up truck fleet that is equal to or larger than the prescribed penetration rate associated with that model year. The penetration rate would depend on the model year in question as shown in Table 2.

Table 2: Prescribed penetration rates for full-size pick-up allowances

Model Year	Minimum Company % of Full-size Pick-ups		
	Mild Hybrid Gasoline-electric Vehicle	Strong Hybrid Gasoline-electric Vehicle	Emission Reduction Performance
2017	20%	10%	15%
2018	30%		20%
2019	55%		28%
2020	70%		35%
2021	80%		40%

The proposed Regulations would allow, as of model year 2017, companies to elect to calculate an allowance for any model types that meet the definition of full-size pick-up trucks and have a carbon-related exhaust emission value that is less than or equal to 80 % of its carbon dioxide emission target value in that model year, calculated according to that model type's footprint. However, such an election could only be made if the volume of vehicles that meet this condition comprises a percentage of that company's full-size pick-up truck fleet that is equal to or larger than 10 % for model years 2017 to 2025.

Extended flexibility to intermediate volume companies

Intermediate volume companies²⁵ tend to operate in niche markets, with a small range of vehicle offerings. These companies sell moderate volumes of vehicles, with a relatively narrow range of GHG emission performance. Over the short term, intermediate volume companies are challenged to match the pace of fleet average GHG emission reductions of large companies. This was recognized during the development of the current Regulations and, to address this issue, an optional compliance flexibility referred to as temporary optional fleets was provided. Under these provisions, intermediate volume companies could elect to subject a portion of their fleets of passenger automobile and light trucks to a less stringent standard than would otherwise apply. This temporary relief was provided to ease the transition for these companies into the regulatory program.

²⁵ A company that manufactured or imported in total 750 or more, but less than 7 500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada.

Ajustements des émissions des grosses camionnettes pour lesquelles les émissions se situent au-dessous de la cible applicable

Le projet de règlement permettrait aux entreprises, à compter de l'année de modèle 2017, de choisir de calculer une allocation pour tout type de modèle qui correspond à la définition d'une grosse camionnette et dont la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone est supérieure à 80 % mais au plus de 85 % de sa valeur cible d'émissions de CO₂ pour l'année de modèle en cause, calculée en fonction de l'empreinte du type de modèle en question. Toutefois, les entreprises ne pourraient faire un tel choix que si le volume de véhicules qui répondent à cette condition comprend un pourcentage du parc de grosses camionnettes de l'entreprise égal ou supérieur au taux de pénétration prescrit associé à l'année de modèle en cause. Le taux de pénétration varierait selon l'année de modèle, comme l'indique le tableau 2.

Tableau 2 : Taux de pénétration prescrit pour les allocations relatives aux grosses camionnettes

Année de modèle	% minimal de grosses camionnettes de l'entreprise		
	Véhicule hybride à l'électricité et à l'essence léger	Véhicule hybride à l'électricité et à l'essence complet	Rendement de réduction d'émissions
2017	20 %	10 %	15 %
2018	30 %		20 %
2019	55 %		28 %
2020	70 %		35 %
2021	80 %		40 %

Le projet de règlement permettrait aux entreprises, à compter de l'année de modèle 2017, de choisir de calculer une allocation pour tout type de modèle qui correspond à la définition d'une grosse camionnette et dont la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone est inférieure ou égale à 80 % de sa valeur cible d'émissions de CO₂ pour l'année de modèle en cause, calculée en fonction de l'empreinte du type de modèle en question. Toutefois, les entreprises ne pourraient faire un tel choix que si le pourcentage de grosses camionnettes du parc de l'entreprise qui répondent à cette condition est égal ou supérieur à 10 % pour les années de modèle 2017 à 2025.

Prolongation de la flexibilité offerte aux entreprises à volume moyen

Les entreprises à volume moyen²⁵ ont tendance à être actives dans des marchés de produits très spécialisés et à offrir un petit éventail de véhicules. Ces entreprises vendent des volumes modérés de véhicules dont la plage de rendement des émissions de GES est relativement étroite. À court terme, les entreprises à volume moyen éprouveraient certaines difficultés à suivre le rythme des réductions d'émissions moyennes de GES provenant du parc des grandes entreprises. Cela a été pris en compte au cours de l'élaboration du règlement actuel et, pour résoudre ce problème, une flexibilité optionnelle en matière de conformité, appelée parcs optionnels provisoires, a été prévue. En vertu de ces dispositions, les entreprises à volume moyen peuvent choisir d'assujettir une partie de leur parc d'automobiles à passagers et de camions légers à une norme moins stricte que celle qui serait autrement

²⁵ Une entreprise qui a fabriqué ou importé, au total, au moins 750, mais au plus 7 500, automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009 en vue de les vendre au Canada.

Under the current Regulations, these provisions are available to companies through to model year 2016, after which they will expire. In recognition that the proposed fleet average GHG emission standards for model years 2017 to 2025 are sufficiently stringent to similarly challenge intermediate volume companies, the proposed Regulations would extend compliance flexibility to these companies. Any intermediate volume companies that were eligible to use temporary optional fleets for model year 2016 would be allowed to follow an alternative schedule of annual emission standards for model years 2017 to 2020, as shown in Table 3. As of model year 2021, these companies would have to comply with the prescribed standard associated with the model year in question. Any company that elects to use the alternative schedule would not be permitted to sell any emission credits obtained against these standards to any other regulated company.

Table 3: Alternative schedule of fleet average CO₂e emission standards for eligible intermediate volume companies

Model Year	Applicable Fleet Average CO ₂ e Emission Standard
2017	2016
2018	2016
2019	2018
2020	2019

Emission credit system

The current Regulations prescribe a lifetime of five model years for all obtained credits, after which the credits would expire. In recognition of the stringent nature of the proposed GHG emission standards for model years 2017 to 2025, as of the coming into force of the proposed Regulations, the lifetime of any early action credits obtained in model year 2010 and credits obtained for model years 2011 to 2015 would be extended such that they could be used to offset any deficits through model year 2021. From model year 2016, any credits obtained would be subject to a five model year lifetime.²⁶

Under the current Regulations, for model year 2011, each company is required to calculate its fleet average carbon-related exhaust emission value by dividing 8 887 by its fleet average fuel economy value, calculated as follows:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

Where

- A is the fuel economy level of each model type;
- B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

²⁶ The five model year lifetime implies that credits obtained in model year 2017 can be used to offset deficits incurred up to and including model year 2022; credits obtained in model year 2018 can be used to offset deficits incurred up to and including model year 2023, etc.

applicable. Ce soulagement temporaire a été prévu pour faciliter le passage de ces entreprises au programme réglementaire.

En vertu du règlement actuel, ces dispositions peuvent être appliquées par les entreprises jusqu'à l'année de modèle 2016, après quoi elles arrivent à échéance. Tenant compte du fait que les normes moyennes proposées d'émissions de GES provenant des parcs pour les années de modèle 2017 à 2025 sont suffisamment strictes pour poser des problèmes comparables aux entreprises à volume moyen, le projet de règlement prolongerait la flexibilité en matière de conformité offerte à ces entreprises. Toute entreprise à volume moyen pour laquelle le choix d'utiliser des parcs optionnels provisoires pour l'année de modèle 2016 est permis serait autorisée à respecter une autre liste de normes annuelles d'émissions pour les années de modèle 2017 à 2020, comme l'indique le tableau 3. À compter de l'année de modèle 2021, ces entreprises devraient se conformer aux normes prescrites de l'année de modèle en question. Toute entreprise qui choisit d'utiliser l'autre liste de normes serait soumise à une interdiction de vendre des points relatifs aux émissions obtenus par rapport à ces normes à toute autre entreprise réglementée.

Tableau 3 : Autre liste de normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant des parcs pour les entreprises à volume moyen admissibles

Année de modèle	Norme moyenne applicable d'émissions d'équivalent CO ₂ provenant des parcs
2017	2016
2018	2016
2019	2018
2020	2019

Système de points d'émissions

Le règlement actuel prescrit une durée de vie de cinq années de modèle pour tous les points obtenus, après quoi les points arrivent à échéance. Tenant compte de la nature rigoureuse des normes proposées relatives aux émissions de GES pour les années de modèle 2017 à 2025, à compter de la date d'entrée en vigueur du projet de règlement, la durée de vie des points d'action précoce obtenus pendant l'année de modèle 2010 et les points obtenus pour les années de modèle 2011 à 2015 pourrait être prolongée de façon à pouvoir utiliser ces points pour compenser tout déficit jusqu'à l'année de modèle 2021. À partir de l'année de modèle 2016, les points obtenus seraient assujettis à une durée de vie de cinq ans²⁶.

En vertu du règlement actuel, pour l'année de modèle 2011, chaque entreprise doit calculer la valeur des émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone provenant de ses parcs en divisant le chiffre 8 887 par la valeur moyenne d'économie de carburant de son parc, calculée comme suit :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

- A est l'économie de carburant de chaque type de modèle;
- B représente le nombre de véhicules du type de modèle en question dans le parc;
- C représente le nombre total de véhicules composant le parc.

²⁶ La durée de vie de cinq ans signifie que les points obtenus pour l'année de modèle 2017 peuvent être utilisés pour compenser les déficits enregistrés jusqu'à l'année de modèle 2022; les points obtenus pour l'année de modèle 2018 peuvent être utilisés pour compenser les déficits enregistrés jusqu'à l'année de modèle 2023, etc.

Under the U.S. fuel economy regulations, for model year 2011, each company is required to calculate its fleet average fuel economy using a different methodology of averaging, calculated as follows:

$$\frac{C}{\sum \left(\frac{B}{A} \right)}$$

Where

- A is the fuel economy level of each model type;
- B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

While the Canadian and U.S. regulations prescribed consistent methodologies for companies to use when calculating model year 2011 fleet average CO₂e emission standards, as a result of the discrepancy described above, there was an inconsistency between the prescribed methodologies for companies to use when calculating model year 2011 fleet average carbon-related emission values. Following the Canadian methodology, companies reported lower fleet average carbon-related exhaust emission values than would have been reported had the averaging methodologies been consistent.

In order to take corrective action and ensure regulatory alignment with the United States, the proposed Regulations would prescribe a limit on the total number of obtained model year 2011 credits that each company could use to offset future model year deficits. The prescribed limit for each company will be equal to the number of credits it would have obtained if its fleet average carbon-related exhaust emissions had been calculated using the averaging methodology prescribed under the United States fuel economy regulations for model year 2011.

Regulatory administration

On January 18, 2012, the Government of Canada announced it would implement a “One-for-One” Rule to control the administrative burden that regulations place on business. EC has reviewed the administrative burden imposed by the current Regulations in an attempt to identify areas in which the burden could be reasonably reduced.

Under the current Regulations, companies are required to submit an annual preliminary model year report. Given that the annual preliminary report is not intended to establish company compliance with the Regulations but rather to orient regulators as to the initial actions of the regulated companies during a model year, the regulatory administrative burden imposed by this provision was identified as an area that could be curbed without impacting the objectives and goals of the Regulations. As a result, EC has decided that, as of the coming into force of the proposed Regulations, companies would no longer be required to submit an annual preliminary model year report.

With regard to the end of model year report, the proposed Regulations would be administered in a similar manner to the current Regulations, taking advantage of the existing reporting and compliance verification framework that has been implemented for model years 2011 to 2016.

En vertu du règlement américain sur l'économie de carburant, pour l'année de modèle 2011, chaque entreprise doit calculer l'économie moyenne de carburant de son parc à l'aide d'une méthodologie établissant une moyenne différente, calculée comme suit :

$$\frac{C}{\sum \left(\frac{B}{A} \right)}$$

où :

- A est l'économie de carburant de chaque type de modèle;
- B représente le nombre de véhicules du type de modèle en question dans le parc;
- C représente le nombre total de véhicules composant le parc.

Bien que les règlements canadien et américain prévoient des méthodologies uniformes à utiliser par les entreprises pour calculer les normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ provenant de leurs parcs pour l'année de modèle 2011, en raison de la différence de calcul décrite ci-dessus, une incohérence est apparue entre les méthodologies prescrites à utiliser par les entreprises pour calculer les valeurs d'émissions de gaz liées au carbone provenant des parcs pour l'année de modèle 2011. Respectant la méthodologie canadienne, les entreprises ont déclaré des valeurs d'émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone provenant de leurs parcs inférieures à celles qui auraient été déclarées si les méthodologies établissant la moyenne étaient uniformes.

Pour prendre des mesures correctives et assurer l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis, le projet de règlement prescrirait une limite du nombre total de points obtenus pour l'année de modèle 2011 pouvant être utilisés par chaque entreprise pour compenser les déficits d'années de modèle futures. La limite fixée pour chaque entreprise sera égale au nombre de points qu'elle aurait obtenus si les émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone provenant de ses parcs avaient été calculées à l'aide de la méthodologie d'établissement de la moyenne prescrite en vertu du règlement américain sur l'économie de carburant pour l'année de modèle 2011.

Administration réglementaire

Le 18 janvier 2012, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il mettrait en œuvre une règle du « un pour un » afin de contrôler le fardeau administratif imposé aux entreprises par les règlements. Environnement Canada a examiné le fardeau administratif imposé par le règlement actuel pour tenter de répertorier les domaines où ce fardeau pourrait raisonnablement être allégé.

En vertu du règlement actuel, les entreprises doivent soumettre un rapport préliminaire annuel pour l'année de modèle. Étant donné que le rapport préliminaire annuel ne vise pas à établir la conformité des entreprises avec le Règlement, mais plutôt à orienter les organismes de réglementation quant aux mesures initiales des entreprises réglementées au cours d'une année de modèle, le fardeau administratif imposé par cette disposition a été reconnu comme étant un domaine pouvant être restreint sans aucune répercussion sur les objectifs et les buts du Règlement. Par conséquent, Environnement Canada a décidé que, à compter de l'entrée en vigueur du projet de règlement, les entreprises ne seraient plus tenues de soumettre un rapport préliminaire annuel pour l'année de modèle.

En ce qui concerne le rapport de fin d'année de modèle, le projet de règlement serait administré de manière semblable au règlement actuel, tirant parti du cadre de vérification de la conformité et de production de rapports existant qui a été mis en œuvre pour les années de modèle 2011 à 2016.

In terms of quantifying vehicle emissions, the proposed Regulations would incorporate all of the same test methods and procedures as used in the United States. This would provide clear direction to regulated companies and allow test data produced to demonstrate compliance under U.S. regulations to be used to demonstrate compliance in Canada.

6. Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo approach

The current Regulations are in force under the authority of CEPA 1999 to reduce GHG emissions from light-duty vehicles. These Regulations establish progressively stringent annual emission standards for new vehicles of the 2011 to 2016 model years which are aligned with those of the U.S. EPA. In the absence of amendments, the model year 2016 standards would apply to all future model years.

The final rulemaking for new standards in the United States for GHG emissions from new light-duty vehicles of model years 2017 through 2025 was published on August 28, 2012. A failure to implement more stringent annual standards in Canada beyond 2016, thus maintaining the status quo in Canada, would create regulatory misalignment between Canada and the United States. This misalignment would result in fewer environmental and consumers' benefits, and a likely increase in administrative²⁷ burden for companies that have to meet different standards in each country, than would occur in a scenario of continued regulatory alignment.

Voluntary approach

Given that there are already regulations in force in both Canada and the United States to address GHG emissions from light-duty vehicles, a voluntary approach would represent a loss of benefits from maintaining regulatory alignment with the United States. Under a voluntary approach, it's possible that auto manufacturers and importers could use an unregulated Canadian market as an outlet for non-complying passenger cars and light-duty trucks. This scenario would create regulatory uncertainty, with reduced expected benefits for both consumers and the environment.

Regulatory approach

The Government of Canada has a policy of regulatory alignment with the United States, and has committed to reducing GHG emissions within Canada using a sector-by-sector regulatory approach. There is an opportunity to build on the Government of Canada's successful development and implementation of the current Regulations and move forward with progressively stringent annual GHG emission standards for model years 2017 through 2025.

Maintaining a common Canada–United States approach to regulating GHG emissions from vehicles 2017 and beyond, not only benefits the environment, but also consumers and the competitiveness of the North American auto industry. Continuing to

Du point de vue de la quantification des émissions des véhicules, le projet de règlement intégrerait les mêmes méthodes et procédures d'essai que celles qui sont utilisées aux États-Unis. Cela fournirait une orientation claire aux entreprises réglementées et permettrait d'utiliser les données d'essai démontrant la conformité avec le règlement américain pour prouver la conformité au Canada.

6. Options réglementaires et non réglementaires considérées

Approche de maintien du statu quo

Le règlement actuel est en vigueur en vertu de la LCPE (1999) afin de réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers. Ce règlement établit des normes d'émissions annuelles de plus en plus strictes pour les véhicules neufs des années de modèle 2011 à 2016, harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis. En l'absence de modifications, les normes de l'année de modèle 2016 s'appliqueraient à toutes les futures années de modèle.

La règle finale précisant les nouvelles normes américaines en matière d'émissions de GES provenant des véhicules légers neufs des années de modèle 2017 à 2025 a été publiée le 28 août 2012. L'absence de mise en œuvre de normes annuelles plus strictes au Canada au-delà de 2016, maintenant ainsi le statu quo au Canada, créerait un manque d'harmonisation réglementaire entre le Canada et les États-Unis. Ce manque d'harmonisation entraînerait une réduction des avantages pour l'environnement et pour les consommateurs, ainsi qu'une augmentation probable du fardeau administratif²⁷ encouru par les entreprises, qui devraient se plier à différentes normes dans chaque pays, par rapport au scénario dans lequel l'harmonisation se poursuivrait entre le Canada et les États-Unis.

Approche volontaire

Étant donné que des règlements sont déjà en vigueur au Canada et aux États-Unis concernant les émissions de GES provenant des véhicules légers, l'approche volontaire représenterait une perte des avantages liés au maintien de l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis. Dans le cadre d'une approche volontaire, il se pourrait que les constructeurs et les importateurs automobiles utilisent le marché canadien non réglementé comme débouché pour les automobiles à passagers et les camions légers non conformes. Ce scénario créerait une incertitude réglementaire, accompagnée d'une réduction des avantages prévus pour les consommateurs et l'environnement.

Approche réglementaire

Le gouvernement du Canada a pour politique d'harmoniser ses règlements avec ceux des États-Unis et s'est engagé à réduire les émissions de GES du Canada selon une approche réglementaire sectorielle. Une occasion se présente de s'appuyer sur la réussite du gouvernement du Canada à élaborer et à mettre en œuvre le règlement actuel et d'aller de l'avant avec des normes annuelles de plus en plus strictes relatives aux émissions de GES pour les années de modèle 2017 à 2025.

Le maintien d'une approche commune entre le Canada et les États-Unis en matière de réglementation des émissions de GES provenant des véhicules de l'année de modèle 2017 et au-delà ne présenterait pas seulement des avantages pour l'environnement,

²⁷ Administrative costs would increase since the use of common data to demonstrate compliance in both Canada and the United States — a major benefit of regulatory alignment — would no longer be possible, since the data requirements would be different in each country.

²⁷ Les coûts administratifs augmenteraient, étant donné que l'utilisation de données communes afin de démontrer la conformité à la fois au Canada et aux États-Unis — un des principaux avantages de l'harmonisation réglementaire — ne serait plus possible, puisque les exigences en matière de données seraient différentes dans chaque pays.

maintain regulatory alignment with the United States not only provides regulatory certainty, but also ensures common standards in both countries, which minimizes the administrative burden on Canadian companies. Common Canada–United States standards are important to preserve the competitiveness of the Canadian auto sector, due to the high level of integration within the industry.

7. Benefits and costs

An analysis of the benefits and costs of the proposed Regulations was conducted in order to estimate and monetize the impacts of the regulatory initiative on stakeholders, including the Canadian public, industry, and government. Under this analysis, the estimated impacts of the proposed Regulations are those which accrue from the incremental changes from the baseline 2016²⁸ standards (in the current Regulations) compared to the 2017–2025 model year vehicle standards (in the new proposed Regulations). The number of vehicles from each model year that are assumed to be in service originates from a light-duty vehicle sales forecast.²⁹ This analysis assumes a maximum vehicle lifetime of 26 years for cars and 31 years for light-duty trucks, declining over time to reflect normal vehicle retirements due to accidents and wear and tear. In total, the analysis measures costs and benefits under the Regulations over the period 2017 up to 2056, to reflect the lifetime survival for the cohort of nine model years (2017 to 2025).

Summary

While the proposed Regulations would impose costs on industry, consumers and Government, the benefits from reduced GHG emissions, coupled with substantial fuel savings and additional driving per vehicle, will result in a significant net benefit over the lifetime of 2017 to 2025 model year light-duty vehicles.³⁰

The present value of all benefits included in the analysis is estimated to be approximately \$41.9 billion, and the present value of all costs is estimated at approximately \$11.2 billion. The present value of the net benefits of the Regulations is \$30.7 billion. Overall, the total benefits exceed total costs by a ratio of nearly four to one.

Significant global environmental benefits are revealed in the analysis, with the reduction in GHG emissions estimated to be 162 Mt CO₂e over the lifetime of 2017–2025 model year vehicle fleets, leading to a present value of \$3.9 billion, using a social cost of carbon (SCC) present value (in 2012) of \$28 per tonne CO₂e (in 2011 dollars).

mais également pour les consommateurs et la compétitivité de l'industrie automobile nord-américaine. Le maintien de l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis n'établirait pas seulement une certitude en matière de réglementation; cela garantirait également des normes communes dans les deux pays, réduisant ainsi au minimum le fardeau administratif imposé aux entreprises canadiennes. Des normes communes au Canada et aux États-Unis permettent de préserver la compétitivité du secteur automobile canadien, en raison du haut niveau d'intégration au sein de l'industrie.

7. Avantages et coûts

Une analyse des avantages et des coûts du projet de règlement a été effectuée afin d'estimer et de monétiser les répercussions de l'initiative réglementaire sur les intervenants, notamment le public, l'industrie et le gouvernement canadiens. Dans le cadre de cette analyse, on estime les incidences du projet de règlement provenant des modifications différentielles des normes de référence²⁸ pour les véhicules de l'année de modèle 2016 (dans le règlement actuel) par rapport aux normes pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 (dans le projet de règlement). Le nombre de véhicules de chaque année de modèle qui sont présumés être en service provient d'une prévision des ventes de véhicules légers²⁹. Cette analyse suppose une durée de vie maximale de 26 ans pour les voitures et de 31 ans pour les camions légers, qui diminue au fil du temps afin de refléter les mises au rancart normales des véhicules dues aux accidents et à l'usure. Dans l'ensemble, l'analyse mesure les coûts et les avantages dans le cadre du projet de règlement sur la période allant de 2017 à 2056, afin de tenir compte de la durée de vie de la cohorte de neuf années de modèle (2017 à 2025).

Résumé

Même si le projet de règlement impose des coûts à l'industrie, aux consommateurs et au gouvernement, les avantages liés aux réductions d'émissions de GES, à des économies de carburant substantielles et à une conduite additionnelle par véhicule entraîneraient malgré tout un avantage net considérable sur la durée de vie des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025³⁰.

La valeur actuelle de tous les avantages inclus dans l'analyse devrait s'élever à environ 41,9 milliards de dollars et la valeur actuelle de tous les coûts est estimée à environ 11,2 milliards de dollars. La valeur actuelle des avantages nets provenant du Règlement atteint 30,7 milliards de dollars. Dans l'ensemble, les avantages totaux dépasseraient les coûts totaux selon un rapport de près de quatre pour un.

L'analyse révèle des avantages importants pour l'environnement à l'échelle mondiale, avec une réduction d'émissions de GES estimée à 162 Mt d'équivalent CO₂ sur la durée de vie des parcs automobiles des années de modèle 2017 à 2025, ce qui se traduit par une valeur actuelle de 3,9 milliards de dollars calculée à l'aide d'une valeur actuelle (en 2012) du coût social du carbone (CSC) de 28 \$ par tonne d'équivalent CO₂ (en dollars canadiens de 2011).

²⁸ The baseline would include regulated standards for 2016 model year vehicles continuing in model year 2017 and later model years.

²⁹ A study was conducted by ENVIRON Inc. (ENVIRON) in December 2011 to estimate the 2017 to 2025 model year light-duty vehicle sales in Canada. The results of this sales forecast were used to support the cost-benefit analysis.

³⁰ Value of additional driving is equal to or greater than the additional cost of additional driving.

²⁸ Le scénario de référence comprendrait des normes réglementaires pour les véhicules de l'année de modèle 2016 qui s'appliqueraient aussi à l'année de modèle 2017 et aux années de modèle ultérieures.

²⁹ Une étude a été effectuée en décembre 2011 par ENVIRON Inc. (ENVIRON) afin d'estimer les ventes de véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025 au Canada. Les résultats de cette prévision de ventes ont été utilisés pour appuyer l'analyse coûts-avantages.

³⁰ La valeur de la conduite additionnelle est égale ou supérieure au coût supplémentaire de la conduite additionnelle.

Approach to benefit and cost estimates

The costs of the proposed Regulations have been estimated using the output from the Optimization Model for Reducing Emissions of Greenhouse Gases from Automobiles (OMEGA),³¹ originally developed by the U.S. EPA. Canadian data was applied to this output in order to estimate the impacts of the Regulations related to the Canadian fleet. The cost-benefit analysis (CBA) estimates the costs to producers of meeting company-unique fleet average GHG emission standards, based on the cost of applying GHG reducing technologies to their vehicles.

The proposed Regulations will result in greater fuel efficiency for model year 2017 to 2025 light-duty vehicles, making driving cheaper and reducing GHG emissions to the benefit of all Canadians. A range of benefits to consumers should result from greater fuel efficiency: fuel savings, fewer trips to the gas station, and benefits from additional driving, all of which have been estimated and monetized.

The total benefits associated with increased fuel efficiency are estimated to be worth \$37.9 billion; \$33.2 billion of these benefits result from fuel savings, \$3.3 billion from the value of additional driving, and \$1.4 billion from fewer refuelling trips. In addition, the benefits of reduced GHG emissions resulting from the proposed Regulations are estimated to be \$3.9 billion. Total benefits from the proposed Regulations are estimated to be \$41.9 billion. Both costs and benefits are increased due to the rebound effect,³² which provides additional benefits to vehicle owners in the form of increased vehicle-kilometres driven, but can also increase costs to Canadians due to increased traffic congestion, motor vehicle crashes, and noise. These sources of costs and benefits are also estimated monetarily.

Summary of monetized benefits and costs

Benefits	Costs
Pre-tax fuel savings	Technology costs
Reduced refuelling time	Noise, accidents and congestion
Additional driving	Government administration
Avoided GHG damages	

Analytical scenarios

Business as usual

The cost-benefit analysis makes a “business as usual” (BAU) forecast for vehicles of the 2017–2025 model years, including

Approche aux estimations des coûts et des avantages

Les coûts du projet de règlement ont été estimés à l’aide des données de sortie du modèle Optimization Model for Reducing Emissions of Greenhouse Gases from Automobiles (OMEGA)³¹ — modèle d’optimisation de la réduction d’émissions de GES provenant des automobiles) mis au point à l’origine par l’EPA des États-Unis. Les données canadiennes ont été appliquées à ces données de sortie afin d’estimer les répercussions du projet de règlement liées au parc canadien. L’analyse coûts-avantages estime les coûts que doivent engager les producteurs pour être conformes aux normes moyennes d’émissions de GES des parcs uniques des entreprises, lesquels sont fondés sur les coûts des technologies appliquées aux véhicules afin de réduire les émissions de GES.

Le projet de règlement entraînerait une amélioration du rendement énergétique des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025, rendant la conduite moins coûteuse et réduisant les émissions de GES au bénéfice de tous les Canadiens. Une gamme d’avantages aux consommateurs devrait découler de l’amélioration du rendement énergétique : les économies de carburant, la réduction des voyages aux stations-service et les avantages de la conduite additionnelle; ces éléments ont tous été estimés et monétisés.

Les avantages totaux associés à l’amélioration du rendement énergétique sont estimés à 37,9 milliards de dollars; parmi ces avantages, 33,2 milliards de dollars découlent des économies de carburant, 3,3 milliards de dollars découlent de la valeur de la conduite additionnelle et 1,4 milliard de dollars découlent de la réduction des voyages aux stations-service. De plus, les avantages des réductions d’émissions de GES entraînées par le projet de règlement sont estimés à 3,9 milliards de dollars. Les avantages totaux du projet de règlement sont estimés à 41,9 milliards de dollars. Les coûts et les avantages augmentent en raison de l’effet de rebond³², qui offre des avantages supplémentaires aux propriétaires de véhicules sous forme d’augmentation des kilomètres parcourus par véhicule, mais peut également renchérir les coûts pour les Canadiens en raison de l’augmentation des embouteillages, du bruit et des accidents de la route. Ces sources de coûts et d’avantages sont également évaluées sur le plan monétaire.

Résumé des avantages et des coûts monétisés

Avantages	Coûts
Économies de carburant avant taxes	Coûts des technologies
Réduction du temps de ravitaillement en carburant	Bruit, accidents de la route et embouteillages
Conduite additionnelle	Administration du gouvernement
Dommages évités liés aux GES	

Scénarios analytiques

Le scénario de référence ou de maintien du statu quo

L’analyse coûts-avantages établit des prévisions du scénario de maintien du statu quo pour les véhicules des années de modèle

³¹ See www.epa.gov/otaq/climate/models.htm.

³² U.S. EPA/NHTSA Proposed Rulemaking for 2017-2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards Draft Joint Technical Support Document (www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf): The agencies’ analyses estimate the economic benefits from increased rebound-effect driving as the sum of the additional fuel costs drivers incur, plus the consumer surplus they receive from the additional accessibility it provides, where the consumer surplus provided by added travel is estimated as one-half of the product of the decline in fuel cost per mile and the resulting increase in the annual number of miles driven.

³¹ Visiter le site Web www.epa.gov/otaq/climate/models.htm.

³² U.S. EPA/NHTSA Proposed Rulemaking for 2017-2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards Draft Joint Technical Support Document (www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf) : Les analyses des agences estiment les avantages économiques provenant de la conduite additionnelle associée à l’effet de rebond en calculant la somme des coûts de carburant supplémentaires engagés par les conducteurs et du surplus du consommateur qu’ils tirent de l’accessibilité accrue offerte par la conduite additionnelle; le surplus du consommateur fourni par les déplacements supplémentaires est estimé à la moitié du produit de la chute des coûts de carburant par mille et de l’augmentation du nombre de milles parcourus par année.

assumptions regarding their technological characteristics, lifetime usage, fuel consumption and emissions, in the absence of the proposed Regulations and continued application of the current Regulations at the 2016 model year standard for 2017–2025 model year vehicles. For each manufacturer, the forecast includes the fuel consumption / GHG emission characteristics of each vehicle model (“nameplate”) and main variants — i.e. the technologies incorporated — and the fuel consumption / emission rates per vehicle-kilometre.

Regulatory policy

This scenario is defined by the implementation of the proposed Regulations. The technology costs reported by model year are incremental to the costs associated with company compliance in the model year 2016. Under the regulatory scenario, technologies and compliance options are applied to vehicles in order for companies to meet their regulated standards, and the estimated incremental cost per vehicle is calculated on this basis. This leads to increased prices for purchasers of new vehicles; however, results show that increases in fuel efficiency allow for a simple payback period of two to four years for model year 2017 to 2025 vehicles.

The proposed regulatory standards respond to the observation that fuel efficiency improvements do not occur spontaneously, despite the obvious fuel savings. The U.S. EPA has provided analysis on this very question in its Regulatory Impact Analysis for the 2017-2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards. This concerns a phenomenon in consumer decision-making known as the energy paradox, which has several possible and complementary explanations. Consumers may undervalue future savings, be overly averse to upfront costs, have incomplete information or understanding of (how to estimate) the value of savings, and/or be considering the uncertainty of future fuel prices. Furthermore, vehicle purchase decisions are complex and consumers may value other vehicle attributes more greatly than fuel efficiency, and may associate inexpensive or less desirable vehicles with fuel efficiency (vehicle as a status symbol). For example, a consumer may choose vehicle characteristics such as class, style, power, and comfort before considering fuel efficiency. Consumers cannot simply opt for greater fuel efficiency in any given car (and if they could, may not be willing to pay for it), but are limited to the options supplied to them.

Because Canadian standards will be equivalent to those in the United States, it is the assumption of the Canadian analysis that each vehicle offered in Canada will be modified for the U.S. market, as in practice manufacturers design vehicles for the larger market. For the purpose of the analysis however, we assume that incremental costs and benefits in Canada will be fully the result of the proposed Canadian Regulations with no spill-over effects from the proposed U.S. regulations. This is the same approach that was used for the analysis of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations* for model years 2011–2016.

2017 à 2025; ces prévisions incluent les hypothèses concernant leurs caractéristiques technologiques, l'utilisation pendant la durée de vie en question, la consommation de carburant et les émissions, en l'absence du projet de règlement et en présence de l'application continue du règlement actuel aux normes de l'année de modèle 2016 aux véhicules des années de modèle 2017 à 2025. Pour chaque fabricant, les prévisions comprennent les caractéristiques liées à la consommation de carburant et aux émissions de GES de chaque modèle de véhicule (« plaque signalétique ») et les principales variantes, c'est-à-dire les technologies incorporées, ainsi que les taux de consommation de carburant et d'émissions par véhicule-kilomètre.

Le scénario réglementaire

Ce scénario est défini par la mise en œuvre du projet de règlement. Les coûts des technologies déclarés par année de modèle sont différentiels par rapport aux coûts liés à la conformité des entreprises pour l'année de modèle 2016. Dans le cadre du scénario réglementaire, des technologies et des options de conformité sont appliquées aux véhicules de sorte que les entreprises respectent les normes réglementées, et le coût différentiel par véhicule est calculé sur ces bases. Cela entraîne une augmentation des prix pour les acheteurs de véhicules neufs; cependant, les résultats indiquent que l'amélioration de l'efficacité énergétique tient compte d'une période de récupération simple de deux à quatre ans pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025.

Les normes réglementaires proposées répondent au constat relatif aux améliorations de l'efficacité énergétique qui ne se produisent pas spontanément, malgré les économies de carburant évidentes. L'EPA des États-Unis a analysé cette question dans son étude d'impact de la réglementation concernant les normes d'émissions de GES provenant des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025. Ce constat concerne un phénomène du processus décisionnel des consommateurs connu sous le nom de « paradoxe énergétique », qui a plusieurs explications possibles et complémentaires. Les consommateurs peuvent sous-estimer les économies futures, éprouver une aversion évidente pour les coûts initiaux, disposer de renseignements incomplets ou mal comprendre (comment estimer) la valeur des économies, ou tenir compte de l'incertitude liée aux futurs prix du carburant. En outre, les décisions d'achat de véhicules sont complexes et les consommateurs peuvent accorder plus de valeur à d'autres caractéristiques du véhicule que l'efficacité énergétique; ils peuvent associer cette dernière à des véhicules bon marché ou moins désirables (lorsque le véhicule est un symbole de leur statut). Par exemple, un consommateur peut choisir des caractéristiques du véhicule telles que la catégorie, le style, la puissance et le confort avant de prendre en compte l'efficacité énergétique. Les consommateurs ne peuvent pas simplement opter pour une meilleure efficacité énergétique dans n'importe quelle voiture (et s'ils le pouvaient, il se peut qu'ils n'acceptent pas d'en payer le prix), mais sont limités aux options qui leur sont offertes.

Comme les normes canadiennes seront équivalentes aux normes américaines, l'analyse canadienne prend pour hypothèse que chaque véhicule en vente au Canada sera modifié pour la vente sur le marché américain, car en pratique, les fabricants conçoivent des véhicules pour le marché nord-américain plus étendu. Toutefois, aux fins de cette analyse, nous présumons que les coûts et les avantages différentiels au Canada seront entièrement le résultat du projet de règlement canadien, sans aucun effet de retombée du règlement américain. La même approche a été adoptée pour l'analyse du règlement actuel pour les années de modèle 2011 à 2016.

Under the U.S. regulations, U.S. manufacturers and importers must ensure that the average GHG emissions of the vehicles they sell in a given model year are less than the prescribed standards. Canadian-made vehicles will play an important role in U.S. fleet average emissions. Likewise, Canadian manufacturers and importers will be required to make technological improvements to lower the GHG emissions from their products, regardless of Canadian regulatory intervention. Costs to the Canadian auto sector are therefore primarily a result of integration with the United States, and would not be avoided even if Canada chose an alternative regulatory approach.

Cost-benefit analysis, sources of data and main assumptions

OMEGA, which is a vehicle technology forecasting and costing model, compares all practical sets of modifications and selects that which minimizes total costs for each manufacturer. The output from OMEGA consists of estimated average emission rates for cars and light trucks, average costs per vehicle and total costs, for the specified model year standard. OMEGA predicts changes in the fuel consumption and emissions of each vehicle variant, which might change their performance characteristics and their prices, but it does not predict sales changes (i.e. sales remain constant throughout the analysis). OMEGA demonstrates how each of the vehicles could be modified by the application of technologies to meet the standards at the least cost, given assumptions about the menu of available technologies.

The CBA applied Canadian sales forecasts, fleet mix, and prices for vehicle technologies and fuel to the output from OMEGA, in order to calculate overall impacts including emissions, fuel consumption and other benefits. Once the Canadian variables were combined with the OMEGA output, an analysis was conducted to demonstrate the overall fuel consumption, GHG emission and cost impacts for all 2017–2025 model-year vehicles sold in Canada.

Rebound effect

For drivers, the proposed Regulations are expected to generate fuel savings, some of which would be directed to additional driving. The increment of additional driving is commonly known as the rebound effect, which reflects increased vehicle use resulting from the decrease in travel cost per kilometre. Alternatively, it is referred to as an elasticity of kilometres driven with respect to fuel cost per kilometre. For their U.S. 2012–16 standards, the U.S. EPA and the U.S. National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) applied a rebound rate of 10%, reflecting their assessment of empirical research in the United States.³³ Likewise, Canada's model year 2011 to 2016 regulation also applied a 10% rebound rate. The analysis of the proposed model year 2017–25 standards continues the application of a rebound rate of 10%.

En vertu du règlement des États-Unis, les fabricants et les importateurs américains doivent s'assurer que les émissions moyennes de GES des véhicules qu'ils vendent au cours d'une année de modèle donnée sont inférieures aux normes prescrites. Les véhicules fabriqués au Canada joueront un rôle important dans les émissions moyennes des parcs américains. De même, les fabricants et les importateurs canadiens devront apporter des améliorations technologiques afin de réduire les émissions de GES provenant de leurs produits, indépendamment de toute intervention réglementaire canadienne. Les coûts pour le secteur canadien de l'automobile résultent donc principalement de l'intégration avec les États-Unis et ne seraient pas évités même si le Canada choisissait d'adopter une approche réglementaire différente.

Analyse coûts-avantages, sources des données et principales hypothèses

OMEGA, un modèle de prévision et d'établissement des coûts des technologies automobiles, compare toutes les séries pratiques de modifications et sélectionne celle qui réduit au minimum les coûts totaux pour chaque fabricant. Les données de sortie d'OMEGA représentent les taux d'émission moyens estimés pour les voitures et les camions légers, les coûts moyens par véhicule et les coûts totaux, pour la norme de l'année de modèle précisée. Le modèle OMEGA prédit les changements de la consommation de carburant et des émissions de chaque variante de véhicule, ce qui pourrait modifier leurs caractéristiques de rendement et leur prix, mais il ne prédit pas les variations des ventes (c'est-à-dire que les ventes restent constantes sur toute la durée de l'analyse). Le modèle OMEGA montre la façon dont chaque véhicule pourrait être modifié grâce à l'application de technologies afin de respecter les normes au moindre coût, étant donné les hypothèses relatives au menu des technologies disponibles.

L'analyse coûts-avantages a appliqué les prévisions de ventes, la combinaison du parc, et les prix des technologies automobiles et du carburant au Canada aux données de sortie du modèle OMEGA afin de calculer les répercussions globales, notamment les émissions, la consommation de carburant et autres avantages. Une fois les variables canadiennes combinées aux données de sortie du modèle OMEGA, une analyse a été effectuée pour démontrer les répercussions globales de la consommation de carburant, des émissions de GES et des coûts pour tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 vendus au Canada.

Effet de rebond

Le projet de règlement devrait générer pour les conducteurs des économies de carburant, dont une partie serait dirigée vers la conduite additionnelle. Cette conduite additionnelle est connue sous le nom d'effet de rebond, qui reflète l'augmentation de l'utilisation d'un véhicule découlant de la réduction des coûts de déplacement par kilomètre. On l'appelle également « élasticité des kilomètres parcourus par rapport au coût du carburant par kilomètre ». L'EPA et la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) des États-Unis ont appliqué à leurs normes américaines de 2012 à 2016 un taux d'effet de rebond de 10 %, ce qui reflète leur évaluation des recherches empiriques menées aux États-Unis³³. De même, le règlement canadien concernant les années de modèle 2011 à 2016 applique également un taux d'effet de rebond de 10 %. L'analyse du projet des normes liées aux années de modèle de 2017 à 2025 poursuit l'application d'un taux d'effet de rebond de 10 %.

³³ The documents cite the recent evidence, notably that from the research by David Greene for EPA in 2008–09, which supported the findings of the studies by Small and Van Dender that the rebound rate has declined in the United States.

³³ Les documents citent les preuves récentes, obtenues notamment dans le cadre des recherches menées par David Greene pour l'EPA en 2008 et en 2009, qui ont appuyé les résultats des études menées par Small et Van Dender, selon lesquels le taux de l'effet de rebond a diminué aux États-Unis.

Additional driving

The benefit from additional driving is increased mobility — additional trips, and trips to more distant destinations due to the reduced cost of driving. The policy is expected to decrease the price per kilometre as a result of increased fuel efficiency, resulting in an increase in kilometres driven. This relationship is estimated by the rebound effect — how many more kilometres will be demanded as a result of a price change. Since additional kilometres travelled will become cheaper, Canadians will drive more.

The total benefit from an amount of kilometres driven is not the sum of what was paid for it, but the sum of what people would have been willing to pay for it. This was estimated based on expected consumer response to the change in price per kilometre travelled.³⁴

Reduced refuelling time

The value of reduced refuelling time was calculated by lifetime vehicle kilometres driven, average tank size and refill volume, with a five minute average refuelling time, \$13.85 wage rate per hour as a proxy for time value, with estimated average vehicle occupancy of 1.66. An adjustment was made to reflect the estimated proportion of refuelling trips with a primary purpose other than to refuel.³⁵ Overall, the proposed Regulations are expected to result in a reduction of approximately one billion³⁶ refuelling stops over the lifetime of model year 2017 to 2025 light-duty vehicles. The estimated benefit from reduced refuelling time is \$1.4 billion.

Fuel efficiency is derived from average CO₂ emissions estimates provided by OMEGA. OMEGA estimates vehicle emissions in grams of CO₂/mile and reflects those measured according to prescribed emission test procedures, or “lab-tested” emissions. To convert emissions to fuel consumption (L/100 km) the carbon content of the fuel (g/L) is used to determine the volume of fuel associated with the emission rate. The conversion of “lab-tested” fuel consumption into “on-road” fuel consumption is obtained through a series of calculations.³⁷ An adjustment is made for the energy density ratio of Indolene (testing fuel) and retail gasoline. An additional adjustment is made for an estimated “gap” of 20% between off-road and on-road efficiency that represents various factors that are not fully represented under the prescribed emission test procedures, such as driving behaviour and weather. The result is an estimate of “on-road” fuel consumption for the fleet of vehicles to which the proposed Regulations would apply.

Conduite additionnelle

La conduite additionnelle présente l'avantage d'une mobilité accrue, c'est-à-dire des déplacements supplémentaires et des déplacements vers des destinations plus lointaines, en raison de la réduction du coût de la conduite. La politique devrait diminuer le prix par kilomètre en raison d'une augmentation de l'efficacité énergétique, entraînant une augmentation des kilomètres parcourus. Cette relation est estimée par l'effet de rebond — le nombre de kilomètres supplémentaires qui seront demandés à la suite d'un changement de prix. Étant donné que les kilomètres supplémentaires parcourus deviendront meilleur marché, les Canadiens se déplaceront davantage.

L'avantage total tiré d'une quantité de kilomètres parcourus ne correspond pas à la somme du coût de ces kilomètres, mais plutôt au montant que les personnes seraient prêtes à payer pour parcourir ces kilomètres. Cet avantage a été estimé en fonction de la réponse attendue des consommateurs à la variation du prix par kilomètre parcouru.³⁴

Réduction du temps de ravitaillement en carburant

La valeur de la réduction du temps de ravitaillement en carburant a été calculée en fonction des kilomètres parcourus pendant la durée de vie d'un véhicule, de la taille moyenne du réservoir et du volume moyen de ravitaillement en carburant, avec un temps moyen de ravitaillement en carburant de cinq minutes, un taux salarial de 13,85 \$ de l'heure en tant que valeur de substitution du temps et une moyenne estimée d'occupation d'un véhicule de 1,66. Une modification a été apportée pour refléter la proportion estimée des voyages de ravitaillement en carburant ayant un objectif principal autre que le ravitaillement en carburant³⁵. Dans l'ensemble, le projet de règlement devrait entraîner une réduction d'environ un milliard³⁶ d'arrêts de ravitaillement en carburant au cours de la durée de vie des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025. L'avantage de la réduction du temps de ravitaillement en carburant est estimé à 1,4 milliard de dollars.

Le rendement énergétique provient des estimations des émissions de CO₂ moyennes fournies par le modèle OMEGA. Le modèle OMEGA estime les émissions de véhicules en grammes de CO₂ par mille, et il reflète ces émissions mesurées selon des procédures relatives aux essais d'émissions prescrites ou d'émissions « mises à l'essai en laboratoire ». Pour convertir les émissions à la consommation de carburant (L/100 km), le contenu carbonique du carburant (g/L) est utilisé afin de déterminer le volume de carburant associé au taux d'émission. La conversion de la consommation de carburant « mise à l'essai en laboratoire » en consommation de carburant routière est obtenue par l'entremise d'une série de calculs³⁷. Une modification est effectuée pour le rapport de densité d'énergie d'indole (carburant d'essai) et d'essence au détail. Un ajustement supplémentaire est effectué pour un écart estimé de 20 % entre le rendement de la conduite routière et hors route qui représente divers facteurs qui ne sont pas complètement représentés dans le cadre des procédures relatives aux

³⁴ The value of additional driving is equal to or greater than the additional cost of additional driving.

³⁵ Canadian data and information include: Vehicle occupants: Statistics Canada's Canadian Vehicle Survey (Cat. No 53-223 XIE) EPA TSD for proportion of “multi-purpose” trips (4-58, p. 382). Also the U.S. EPA OMEGA approach was used with Canadian values for amount refilled and average tank size, and wage rate in 2011 CAN\$.

³⁶ This is a net reduction, after taking into account the rebound effect on refuelling stops.

³⁷ See p. 327, 4-3, U.S. EPA/NHTSA Technical Support Document (www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf), described in footnote No. 32.

³⁴ La valeur de la conduite additionnelle est égale ou supérieure au coût supplémentaire de la conduite additionnelle.

³⁵ Les données et les renseignements canadiens comprennent les éléments suivants : Occupants des véhicules — Enquête sur les véhicules au Canada de Statistique Canada (catégorie n° 53-223 XIE); document de soutien technique de l'EPA des États-Unis pour la proportion de voyages multifonctionnels (4-58, p. 382). De plus, l'approche OMEGA de l'EPA des États-Unis a été utilisée avec des valeurs canadiennes pour la quantité du ravitaillement en carburant, la taille moyenne du réservoir et un taux salarial en dollars canadiens de 2011.

³⁶ Il s'agit d'une réduction nette, après avoir pris en considération l'effet de rebond sur les arrêts de ravitaillement en carburant.

³⁷ Voir à la page 327, 4-3, U.S. EPA/NHTSA Technical Support Document (www.epa.gov/oms/climate/documents/420d11901.pdf), décrit à la note n° 32.

Sales forecasts

An input required for the cost-benefit analysis is the Canadian vehicle sales forecasts by vehicle type and by company, which were provided to EC by ENVIRON Inc. (ENVIRON). Forecasted estimates for annual vehicle type sales in the 2017 to 2025 model years were based on macroeconomic variables, forecasts of replacement demand, and other market intelligence. ENVIRON used core Canadian macroeconomic indicators consistent with EC's Energy-Economy-Environment Model for Canada (E3MC).³⁸ The forecasts used current makes and models as proxies for projecting future vehicle types to the resolution required by OMEGA. Given the long range time frame that the forecast covered, the estimates represent one view of potential yearly sales forecasts of vehicles from 2017 to 2025 in Canada.

Canadian light-duty vehicle sales forecast

	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017–2025
Vehicle sales (thousands)	1 619	1 629	1 649	1 659	1 669	1 680	1 690	1 701	1 726	15 022

MY = model year

Prévision des ventes de véhicules légers au Canada

	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM combinées 2017 à 2025
Ventes de véhicules (milliers)	1 619	1 629	1 649	1 659	1 669	1 680	1 690	1 701	1 726	15 022

AM = année de modèle

In order to construct a complete Canadian future vehicle fleet, the forecasts were combined with vehicle type GHG performance information and other vehicle specifications obtained from EC's Vehicle and Engine Emissions Reporting Registry (VEERR, previously called VFEIS) System. The vehicle type market shares were established using the ENVIRON forecast; however, total sales volumes were subsequently normalized to the total annual car and truck sales projected by EC's macroeconomic E3MC Model for the 2017 to 2025 period. The normalized Canadian vehicle forecasts were applied to the U.S. EPA's OMEGA output files to evaluate the per-vehicle costs and GHG emission performance associated with industry compliance with the proposed Regulations.

The final rulemaking for new standards in the United States for GHG emissions from new light-duty vehicles of model years 2017 through 2025, with which the proposed Regulations are aligning, reflects a policy change which is anticipated to result in a US\$100 reduction in per-vehicle technology costs. The impact of these technology cost changes is not reflected in this

essais d'émissions prescrites, comme le comportement en matière de conduite et les conditions météorologiques. Le résultat est une estimation de consommation en carburant routier pour le parc de véhicules auquel le projet de règlement s'appliquerait.

Prévisions des ventes

Les prévisions des ventes de véhicules au Canada par type de véhicule et par entreprise sont l'une des données d'entrée requises pour l'analyse coûts-avantages; ces prévisions ont été fournies à Environnement Canada par ENVIRON Inc. (ENVIRON). Les estimations des ventes annuelles prévues par type de véhicule pour les années de modèle 2017 à 2025 sont fondées sur des variables macroéconomiques, des prévisions de la demande de remplacement et d'autres renseignements commerciaux. ENVIRON a utilisé des indicateurs macroéconomiques canadiens fondamentaux compatibles avec le modèle énergie-émissions-économie pour le Canada (E3MC) d'Environnement Canada³⁸. Les prévisions ont utilisé les marques et les modèles actuels comme approximations pour prévoir les futurs types de véhicule à la résolution requise par le modèle OMEGA. Étant donné la longue période couverte par les prévisions, les estimations représentent une perspective des prévisions des ventes annuelles potentielles de véhicules de 2017 à 2025 au Canada.

Pour construire un parc complet de futurs véhicules canadiens, les prévisions ont été combinées avec les informations sur le rendement en matière de GES par type de véhicule et avec d'autres spécifications automobiles obtenues du Registre des rapports sur les émissions des véhicules et des moteurs d'Environnement Canada (appelé auparavant le Système d'information sur l'économie de carburant des véhicules). Les parts de marché par type de véhicule ont été établies à l'aide des prévisions d'ENVIRON; toutefois, le volume total des ventes a été par la suite normalisé en total annuel des ventes de voitures et de camions prévues par le modèle macroéconomique E3MC d'Environnement Canada pour la période allant de 2017 à 2025. Les prévisions normalisées des véhicules canadiens ont été appliquées aux fichiers de sortie du modèle OMEGA de l'EPA des États-Unis afin d'évaluer les coûts par véhicule et le rendement en matière d'émissions de GES associés à la conformité de l'industrie avec le projet de règlement.

La règle finale des nouvelles normes américaines concernant les émissions de GES provenant des véhicules légers neufs des années de modèle 2017 à 2025, avec lesquelles le projet de règlement est harmonisé, reflète un changement de politique qui devrait entraîner une réduction de 100 \$ US en coûts de technologie automobile par véhicule. Les répercussions de ces

³⁸ Provided to ENVIRON in December 2011.

³⁸ Ces indicateurs ont été fournis à ENVIRON en décembre 2011.

Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS), but will be addressed fully in the RIAS published in the *Canada Gazette*, Part II.

Benefits

Benefits to consumers

The proposed Regulations provide consumers with a variety of significant benefits which result from increased fuel efficiency of these new standards, including pre-tax fuel savings, reduced refuelling time and additional driving due to the increased distance travelled per litre of fuel. Vehicles will be more fuel efficient due to the proposed Regulations and can drive further with the same volume of fuel and require less frequent refuelling. Drivers also have the option of driving further for the same fuel cost, due to that increased fuel efficiency.

Over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles, consumers can expect to receive \$33.2 billion in pre-tax fuel savings.

- A model year 2017 vehicle subject to the proposed Regulations is expected to recoup the incremental fuel saving technology costs after just over two years of driving.
- A model year 2025 vehicle subject to the proposed Regulations is expected to recoup the incremental fuel saving technology costs after just over three years of driving.

Total benefits to consumers, including pre-tax fuel savings, reduced refuelling time and additional driving resulting from increased fuel economy, are estimated to be \$37.9 billion.

Benefits to the environment

The SCC is used in the modelling of the cost-benefit analysis of environmental regulations in a RIAS to quantify the benefits of reducing GHG emissions. It represents an estimate of the economic value of avoided climate change damages at the global level for current and future generations as a result of reducing GHG emissions. The calculations of SCC are independent of the method used to reduce emissions.

The SCC is also used by the United States in their cost-benefit analysis of regulations. The values used by Environment Canada are based on the extensive work of the U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon.

The SCC values used in this assessment also draw on ongoing work being undertaken by EC in collaboration with an inter-departmental federal government technical committee, and in consultation with a number of external academic experts. This work involves reviewing existing literature and other countries' approaches to valuing GHG emissions. Preliminary recommendations, based on current literature and in line with the approach adopted by the U.S. Interagency Working Group on the Social

changements de coût de technologies ne sont pas prises en compte dans ce résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), mais elles seront traitées en détail dans le REIR qui sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Avantages

Avantages pour les consommateurs

Le projet de règlement offre aux consommateurs divers avantages considérables entraînés par l'amélioration de l'efficacité énergétique associée aux nouvelles normes, notamment des économies de carburant avant taxes, une réduction du temps de ravitaillement et une conduite additionnelle qui s'explique par l'augmentation de la distance parcourue par litre de carburant. Les véhicules seront plus écoénergétiques en raison du projet de règlement, pourront couvrir des distances plus importantes avec le même volume de carburant et nécessiteront des ravitaillements moins fréquents. Les conducteurs auront également la possibilité de parcourir une plus grande distance pour le même coût de carburant, en raison de l'amélioration de l'efficacité énergétique.

Au cours de la durée de vie d'utilisation de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025, les consommateurs peuvent s'attendre à réaliser des économies de carburant avant taxes de 33,2 milliards de dollars.

- Un véhicule de l'année de modèle 2017 visé par le projet de règlement devrait récupérer les coûts différentiels des technologies d'économie de carburant après un peu plus de deux ans de conduite.
- Un véhicule de l'année de modèle 2025 visé par le projet de règlement devrait récupérer les coûts différentiels des technologies d'économie de carburant après un peu plus de trois ans de conduite.

Les avantages totaux pour les consommateurs, notamment les économies de carburant avant taxes, la réduction du temps de ravitaillement et la conduite additionnelle entraînée par l'amélioration de l'efficacité énergétique, sont estimés à 37,9 milliards de dollars.

Avantages pour l'environnement

Le CSC est utilisé dans la modélisation de l'analyse coûts-avantages de la réglementation environnementale dans les REIR afin de quantifier les avantages liés à la réduction des émissions de GES. Il représente une estimation de la valeur économique des dommages attribuables aux changements climatiques à l'échelle mondiale qui ont été évités pour les générations actuelles et futures grâce à la réduction des émissions de GES. Les calculs visant à déterminer le CSC sont indépendants de la méthode utilisée pour la réduction des émissions.

Le CSC est également utilisé aux États-Unis dans les analyses coûts-avantages de la réglementation. Les valeurs employées par Environnement Canada sont fondées sur les travaux d'envergure de l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon (groupe de travail interorganismes sur le CSC) des États-Unis.

Les valeurs du CSC utilisées dans la présente évaluation reposent aussi sur les travaux en cours menés par Environnement Canada en collaboration avec un comité technique interministériel du gouvernement fédéral, et en consultation avec plusieurs experts universitaires externes. Dans le cadre de ces travaux, la documentation existante et les approches d'autres pays à l'égard de la valorisation des émissions de GES sont examinées. Selon les recommandations préliminaires fondées sur la documentation

Cost of Carbon,³⁹ are that it is reasonable to estimate SCC values at a central value of \$28.44/tonne of CO₂ in 2012 up to \$61.85 in 2056, increasing at a given percentage each year associated with the expected growth in damages.⁴⁰

The social cost of carbon values should increase over time to reflect the increasing marginal damages of climate change as projected GHG concentrations increase. The time-varying schedule of SCC estimates for Canada has been derived using the same growth rates as those of the U.S. Interagency Working Group. The U.S. growth rates have been calculated from the results of several runs made by Integrated Assessment Model (IAMs), which calculates SCC values at different points in time. Table 4 below contains the average annual growth rates of SCC estimates between 2010 and 2050 coming from the work of the Interagency Working Group.

Environment Canada's review also concludes that a value of \$112.37/tonne in 2012 up to \$243.96 in 2056 should be considered in our analysis, which would reflect a 95th percentile and arguments raised by Weitzman (2011)⁴¹ and Pindyck (2011)⁴² regarding the treatment of right-skewed probability distributions of the SCC in cost-benefit analyses.⁴³ Their argument calls for full consideration of low probability, high-cost climate damage scenarios in cost-benefit analyses to more accurately reflect risk. A value of \$112.37 per tonne does not, however, reflect the extreme end of SCC estimates, as some studies have produced values exceeding \$1,000 per tonne of carbon emitted.

An interdepartmental working group on SCC also concluded that it is necessary to continually review the above estimates in order to incorporate advances in physical sciences, economic literature, and modelling to ensure the SCC estimates remain current. EC will continue to collaborate with the Government of Canada's interdepartmental working group on the SCC and outside experts to review and incorporate as appropriate new research on SCC in the future.

The OMEGA emissions model was used to estimate the impact of the proposed Regulations in terms of reductions in vehicle GHG emissions, as presented in Table 4. The proposed Regulations are estimated to result in a lifetime model-year reduction of 3.2 Mt beginning in model year (MY) 2017 and increasing each year to 33.2 Mt for MY 2025. Thus, as the proposed Regulations come into full effect over the MY 2017–2025 period, they

actuelle et en accord avec l'approche adoptée par l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon des États-Unis³⁹, il est raisonnable d'estimer les valeurs du CSC à une valeur centrale de 28,44 \$ par tonne de CO₂ en 2012 pouvant aller jusqu'à 61,85 \$ en 2056. Ces valeurs augmenteront selon un pourcentage donné chaque année en rapport avec la croissance prévue des dommages⁴⁰.

Les valeurs du CSC devraient augmenter au fil du temps de sorte à refléter la croissance des dommages marginaux causés par les changements climatiques, au fur et à mesure de l'augmentation des concentrations prévues de GES. Le calendrier variable dans le temps des estimations du CSC pour le Canada a été établi à l'aide des mêmes taux de croissance que ceux qui ont été utilisés par l'Interagency Working Group des États-Unis. Les taux de croissance aux États-Unis ont été établis à partir des résultats de plusieurs essais réalisés par le modèle d'évaluation intégré pour calculer les valeurs du CSC à différents moments. Le tableau 4 ci-dessous présente les taux de croissance annuels moyens des estimations du CSC entre 2010 et 2050, tirés des travaux de l'Interagency Working Group.

L'étude menée par Environnement Canada conclut également qu'une valeur de 112,37 \$ par tonne en 2012, allant jusqu'à 243,96 \$ en 2056, devrait être prise en considération dans notre analyse, en reflétant un 95^e centile ainsi que les arguments soulevés par Weitzman (2011)⁴¹ et Pindyck (2011)⁴² en ce qui concerne le traitement de distributions de probabilité de l'asymétrie à droite du CSC dans l'analyse coûts-avantages⁴³. Leur argument réclame la pleine prise en considération des scénarios de dommages climatiques à coûts élevés et à faible probabilité dans l'analyse coûts-avantages afin de refléter plus adéquatement le risque total. Cependant, une valeur de 112,37 \$ par tonne ne reflète pas la limite extrême des estimations du CSC, puisque certaines études ont produit des valeurs qui dépassent 1 000 \$ par tonne de carbone émise.

Un groupe de travail interministériel sur le CSC a également conclu qu'il est nécessaire d'examiner continuellement les estimations ci-dessus afin d'incorporer les progrès réalisés en matière de sciences physiques, de documentation économique et de modélisation, dans le but d'assurer la pertinence des estimations du CSC. Environnement Canada continuera à collaborer avec le groupe de travail interministériel sur le CSC du gouvernement fédéral et des experts externes pour examiner et intégrer, au besoin, les nouvelles recherches sur le CSC à l'avenir.

On a utilisé le modèle d'émissions OMEGA pour estimer l'incidence du projet de règlement en termes de réductions des émissions de GES par les véhicules, tel qu'il est présenté dans le tableau 4 ci-dessous. On estime que le projet de règlement devrait entraîner une réduction de 3,2 Mt pour la durée de vie des véhicules d'une année de modèle, à compter de l'année de modèle 2017, augmentant chaque année jusqu'à concurrence de 33,2 Mt pour la

³⁹ U.S. Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon paper: IWGSCC, 2010, "Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866," U.S. Government.

⁴⁰ The value of \$28.44/tonne of CO₂ in 2012 (in 2011 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the three models PAGE, FUND, and DICE.

⁴¹ "Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Catastrophic Climate Change," *Review of Environmental Economics and Policy*, 5(2), pp. 275–292 (summer 2011).

⁴² "Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy," *Review of Environmental Economics and Policy*, summer 2011.

⁴³ The value of \$104/tonne of CO₂ in 2010 (in 2010 Canadian dollars) and its growth rate have been estimated using an arithmetic average of the two models PAGE and DICE. The FUND model has been excluded in this estimate because it does not include low probability, high-cost climate damage.

³⁹ Document de l'Interagency Working Group on the Social Cost of Carbon des États-Unis : IWGSCC, 2010, « Social Cost of Carbon for Regulatory Impact Analysis Under Executive Order 12866 », gouvernement des États-Unis.

⁴⁰ On a estimé la valeur de 28,44 \$ par tonne de CO₂ en 2012 (en dollars canadiens de 2011) et son taux de croissance à l'aide d'une moyenne arithmétique des trois modèles PAGE, FUND, et DICE.

⁴¹ « Fat-Tailed Uncertainty in the Economics of Catastrophic Climate Change », *Review of Environmental Economics and Policy*, 5(2), pages 275 à 292 (été 2011).

⁴² « Fat Tails, Thin Tails, and Climate Change Policy », *Review of Environmental Economics and Policy*, été 2011.

⁴³ On a estimé la valeur de 104 \$ par tonne de CO₂ en 2010 (en dollars canadiens de 2010) et son taux de croissance à l'aide d'une moyenne arithmétique des deux modèles PAGE et DICE. Le modèle FUND a été exclu de cette estimation, car il ne comprend pas les dommages climatiques à coûts élevés et à faible probabilité.

will result in a cumulative lifetime GHG emission reduction of 162 Mt arising from new vehicles entering the market in these nine years. The value of these reductions based on the SCC is estimated to be \$3.9 billion.

For MY 2026 and subsequent model years, the Regulations will remain in full effect; thus, the lifetime reductions that would be observed under a regulatory scenario will likely be similar to the MY 2025 level of 33.2 Mt for each subsequent MY, assuming similar sales and other modelling parameters. However, looking beyond MY 2025, it also becomes more likely that some of these GHG emission reductions would have occurred even in the absence of the Regulations and could not therefore be fully attributed to the Regulations.

Total benefits

Combined benefits to consumers and benefits to Canadians are estimated to be \$41.9 billion over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles in Canada.

Costs

Costs to automobile manufacturers

It is assumed that automobile manufacturers would need to re-design and apply technologies to their vehicles in order to comply with the proposed Regulations and will pass along those costs directly to consumers in the form of an increased purchase price, relative to model year 2016 light-duty vehicles. Due to alignment of the proposed Regulations with U.S. regulations, those technology costs are expected to be similar.

Costs to consumers

The proposed Regulations are expected to result in greater technology costs for vehicles to meet the new and increasingly stringent standards in each model year. For the purpose of this analysis, it is expected that manufacturers will pass most or all of these costs on to consumers. Those technology costs incurred by consumers at the time of a new vehicle purchase are expected to total approximately \$10.2 billion⁴⁴ for all model year 2017 to 2025 vehicles sold in Canada.

These costs are incremental to the baseline so, for example, technology costs add \$195 million (present value) to the costs of the model year 2017 fleet, and add \$2.4 billion (present value) to the costs of the model year 2025 fleet.

The incremental technology costs for model year 2017 are expected to be \$127 for cars and \$162 for light trucks, increasing to \$1,856 for cars and \$2,453 for light trucks in model year 2025 in order to meet the increasingly stringent standards of the proposed Regulations. In reality, relative changes in vehicle prices and

durée de vie des véhicules de l'année de modèle 2025. Par conséquent, étant donné que le projet de règlement entrerait pleinement en vigueur au cours de la période des années de modèle 2017 à 2025, il entraînerait une réduction cumulative des émissions de GES de 162 Mt au cours de la durée de vie des véhicules, attribuable aux nouveaux véhicules qui pénétreront sur le marché au cours de ces neuf années. La valeur de ces réductions, selon le CSC, est estimée à une somme de 3,9 milliards de dollars.

Pour l'année de modèle 2026 et les années de modèle ultérieures, le projet de règlement demeurerait pleinement en vigueur; par conséquent, les réductions qui seraient observées au cours de la durée de vie dans le cadre d'un scénario réglementaire seraient probablement semblables au niveau de 33,2 Mt pour la durée de vie de véhicules de l'année de modèle 2025 pour chaque année de modèle ultérieure, en supposant des ventes et d'autres paramètres de modélisation similaires. Toutefois, au vu des projections au-delà de l'année de modèle 2025, il devient aussi plus probable que certaines de ces réductions d'émissions de GES se soient produites même en l'absence du projet de règlement, et elles pourraient donc ne pas être entièrement attribuables au projet de règlement.

Avantages totaux

Les avantages combinés pour les consommateurs et les Canadiens sont estimés à 41,9 milliards de dollars au cours de la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

Coûts

Coûts pour les constructeurs automobiles

On suppose que les constructeurs automobiles devraient concevoir de nouvelles technologies et les mettre en application en vue de se conformer au projet de règlement et que ces coûts seraient imputés directement aux consommateurs sous forme de hausse des prix d'achat, par rapport à ceux des véhicules légers de l'année de modèle 2016. En raison de l'harmonisation du projet de règlement avec la réglementation des États-Unis, les coûts liés à ces technologies devraient être semblables.

Coûts pour les consommateurs

On s'attend à ce que le projet de règlement donne lieu à une augmentation des coûts d'ordre technologique pour les véhicules, en vue de se conformer aux nouvelles normes de plus en plus strictes d'année en année. Dans cette analyse, on s'attend à ce que les constructeurs imputent la plus grande partie de ces coûts aux consommateurs. Ces coûts d'ordre technologique, assumés par les consommateurs à l'achat de nouveaux véhicules, devraient atteindre approximativement les 10,2 milliards de dollars⁴⁴ pour tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 vendus au Canada.

Ces coûts différentiels s'ajoutent aux coûts de base, de sorte que, par exemple, les coûts des technologies ajoutent 195 millions de dollars (valeur actuelle) aux coûts des véhicules de l'année de modèle 2017, et ajoutent 2,4 milliards de dollars (valeur actuelle) aux coûts des véhicules de l'année de modèle 2025.

On s'attend à ce que les coûts différentiels d'ordre technologique pour les véhicules de l'année de modèle 2017 soient de 127 \$ pour les automobiles et de 162 \$ pour les camions légers, augmentant à 1 856 \$ pour les automobiles et à 2 453 \$ pour les camions légers de l'année de modèle 2025, en vue de se conformer

⁴⁴ Consumers are expected to recoup those added costs within two to five years due to fuel savings.

⁴⁴ On s'attend à ce que les consommateurs récupèrent ces coûts supplémentaires dans un délai de deux à cinq ans en raison des économies de carburant.

performance may affect consumer choice; however, it is not within the capacity of the analysis to model consumer choice.

Costs to Canadians

One of the major benefits that would result from the regulatory proposal is fuel savings due to the deployment of fuel-saving technologies. However, fuel savings could encourage more driving (i.e. the rebound effect)⁴⁵ as the cost of driving decreases, which could lead to more accidents, congestion, noise, etc. This assessment is supported by the U.S. EPA preliminary analysis. However, the U.S. EPA concludes that the impact of increased driving associated with the rebound effect is small relative to the overall benefits. The proposed Regulations are expected to increase societal costs related to noise, accidents and congestion resulting from the expected increased driving resulting from the improved fuel economy (the rebound effect). These costs are estimated to cost Canadians \$941 million over the lifetime driving of all model year 2017 to 2025 vehicles, with \$22 million attributed to the 2017 model year, rising to \$185 million due to the 2025 model year standards.

Costs to Government

The costs to Government of promoting regulatory compliance, administering and enforcing the Regulations, and conducting vehicle emissions testing in support of the proposed Regulations is expected to remain at the same levels as those required to support the current regulatory program for model years 2011–2016. These combined costs are expected to be \$1.6 million in 2017, declining to \$800,000 in 2025 with an overall cost of \$9 million for model years 2017 to 2025 combined.

Total costs

Combined costs to consumers and costs to Canadians are estimated to be \$11.2 billion over the lifetime operation of all 2017 to 2025 model year vehicles in Canada.

Key results

Net benefits: The proposed Regulations are expected to result in net benefits for each model year, beginning with a \$739 million net benefit for the lifetime of model year 2017 vehicles and \$5.5 billion for model year 2025 vehicles, totalling \$30.7 billion in net benefits over the lifetime operation of all 2017 to 2025 vehicles in Canada.

Benefit-to-cost ratio: Overall, it is expected that the proposed Regulations will result in a benefit-to-cost ratio of nearly four to one over the lifetime of combined model years 2017 to 2025.

Consumer net benefits: The proposed Regulations are expected to increase new vehicle prices by an average of

aux normes de plus en plus strictes du projet de règlement. En réalité, les changements relatifs au prix et au rendement d'un véhicule particulier peuvent avoir une incidence sur le choix des consommateurs; cependant, le cadre d'analyse en question ne permet pas de modéliser les choix des consommateurs.

Coûts pour les Canadiens

L'économie de carburant liée au déploiement de nouvelles technologies est un des avantages majeurs découlant du projet de règlement. Toutefois, des économies de carburant pourraient encourager les conducteurs à utiliser davantage leur véhicule (effet de rebond)⁴⁵, le coût de la conduite étant à la baisse, ce qui pourrait notamment entraîner davantage d'accidents de la route, d'embouteillages et de bruit. Cette évaluation est étayée par l'analyse préliminaire de l'EPA des États-Unis. Cependant, celle-ci conclut que l'incidence d'une augmentation de la conduite liée à l'effet de rebond est bien faible par rapport à l'ensemble des avantages. On s'attend à ce que le projet de règlement augmente les coûts pour la société liés au bruit, aux accidents de la route et aux embouteillages résultant de la hausse prévue de la conduite découlant de l'économie de carburant améliorée (effet de rebond). Il est estimé que ces coûts s'élèveront à 941 millions de dollars pour les Canadiens pour la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025, dont 22 millions de dollars sont attribués aux véhicules de l'année de modèle 2017, et 185 millions de dollars à ceux de l'année de modèle 2025, en raison des normes en vigueur pour cette année de modèle.

Coûts pour le gouvernement

Les coûts pour le gouvernement liés à la promotion de la conformité réglementaire, à l'administration et à l'application du Règlement, et aux essais en matière d'émissions de véhicules dans le cadre du projet de règlement devraient demeurer similaires à ceux du programme de réglementation actuel pour les véhicules des années de modèle 2011 à 2016. On s'attend à ce que les coûts combinés soient de 1,6 million de dollars en 2017 et qu'ils diminuent à 800 000 \$ en 2025, ce qui donne un coût total pour le gouvernement de 9 millions de dollars pour les véhicules des années de modèle 2017 à 2025.

Coûts totaux

Les coûts combinés pour les consommateurs et les Canadiens sont estimés à 11,2 milliards de dollars au cours de la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

Résultats clés

Avantages nets : Le projet de règlement devrait donner lieu à des avantages nets pour chaque année de modèle, à savoir, de 739 millions de dollars nets pour la durée de vie des véhicules de l'année de modèle 2017 et de 5,5 milliards de dollars pour les véhicules de l'année de modèle 2025, ce qui totalise 30,7 milliards de dollars en avantages nets pour la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025 au Canada.

Ratio avantages-coûts : De façon globale, on prévoit que le projet de règlement donnera lieu à un ratio avantages-coûts de près de quatre pour un pour la durée de vie de l'ensemble des véhicules des années de modèle 2017 à 2025.

Avantages nets pour les consommateurs : On prévoit que le projet de règlement donnera lieu à une augmentation des prix de

⁴⁵ The analytical framework for the proposed Regulations calibrates the rebound effect as a 10% elasticity of vehicle distance travelled with respect to price per distance travelled.

⁴⁵ Le cadre d'analyse pour le projet de règlement prend en compte une élasticité de 10 % liée à l'effet de rebond, c'est-à-dire l'augmentation de l'utilisation d'un véhicule découlant de la réduction des coûts de déplacement par kilomètre.

approximately \$141 (2012CAN\$) for the 2017 model year over 2016 model year prices, and \$2,095 for the 2025 model year, again over 2016 model year prices, reflecting the stringent new regulatory standards. These costs would be offset by fuel cost savings, additional driving and reduced refuelling time due to the increasingly stringent standards of the proposed Regulations. Preliminary estimates indicate that the increased vehicle price could be recovered in two to five years strictly as a result of fuel savings. EC expects the overall lifetime net benefit to vehicle owners (consumers) resulting from the proposed Regulations to be greater than \$28.3 billion (consumer benefits less technology costs) for all vehicles from model years 2017 to 2025.

Quantified impacts

Reduction in GHGs: The aligned Canada–United States regulatory approach is expected to result in a reduction in GHG emissions from the 2017 and later model year vehicles throughout their lifetime of operation. These reductions would occur as a result of GHG emission-reducing technologies applied in order to comply with the proposed emissions standards. Preliminary estimates prepared by EC suggest that the proposed Regulations are expected to reduce GHG emissions by 162 Mt over the lifetime operation of 2017 to 2025 model year vehicles.

Fuel savings: Estimates by EC indicate that the proposed Regulations could save 1.3 billion litres of fuel over the lifetime operation of model year 2017 light-duty vehicles in Canada, leading to monetary savings of about \$764 million. Overall, the estimates suggest that 66 billion litres of fuel would be saved in Canada over the lifetime operation⁴⁶ of the 2017–2025 cohort of regulated vehicles. These estimated pre-tax fuel savings are valued at \$33.2 billion.

véhicules neufs d'environ 141 \$ (dollars canadiens de 2012) en moyenne pour les véhicules de l'année de modèle 2017, par rapport aux prix des véhicules de l'année de modèle 2016, et d'environ 2 095 \$, en moyenne, pour les véhicules de l'année de modèle 2025, aussi par rapport aux prix des véhicules de l'année de modèle 2016, reflétant les normes réglementaires plus strictes. Ces coûts seraient compensés par les économies de carburant, la réduction du temps de ravitaillement et la conduite additionnelle, en raison des normes de plus en plus rigoureuses du projet de règlement. Les estimations préliminaires révèlent que l'augmentation des prix de véhicules pourrait être compensée en deux à cinq ans uniquement grâce aux économies de carburant. Environnement Canada s'attend à ce que les avantages nets pour les propriétaires de véhicules (les consommateurs) découlant du projet de règlement, pour la durée de vie de tous les véhicules des années de modèle 2017 à 2025, soient supérieurs à 28,3 milliards de dollars (avantages pour les consommateurs moins les coûts liés aux technologies).

Répercussions quantifiées

Réduction des GES : L'harmonisation de l'approche réglementaire du Canada avec celle des États-Unis devrait entraîner une réduction des émissions de GES provenant des véhicules de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures tout au long de leur durée de vie. Ces réductions devraient se produire par suite de l'application des technologies de réduction des émissions de GES visant la conformité avec les normes proposées en matière d'émissions. Les estimations préliminaires préparées par Environnement Canada suggèrent que le projet de règlement devrait réduire les émissions de GES de 162 Mt au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2017 à 2025.

Économies de carburant : Selon les estimations d'Environnement Canada, le projet de règlement pourrait permettre d'économiser 1,3 milliard de litres de carburant pour la durée de vie des véhicules légers de l'année de modèle 2017 au Canada, ce qui constitue une économie de 764 millions de dollars. Dans l'ensemble, les estimations laissent entendre que 66 milliards de litres de carburant seraient économisés au Canada au cours de la durée de vie⁴⁶ de la cohorte de véhicules réglementés des années de modèle 2017 à 2025. Les économies de carburant estimatives avant taxes sont évaluées à 33,2 milliards de dollars.

Table 4: Summary of main results (2011CAN\$ millions, discounted to 2012 using 3% discount rate)

Incremental costs and benefits	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017–2025
A. Quantified impacts (\$)										
<i>Benefits to consumers</i>										
Pre-tax fuel savings	764	1,557	2,328	3,057	3,779	4,440	5,095	5,744	6,438	33,202
Reduced refuelling time	31	63	95	125	156	185	215	245	277	1,391
Additional driving	82	165	243	316	386	448	509	568	631	3,348
Total consumer benefits	877	1,784	2,666	3,498	4,321	5,074	5,819	6,557	7,346	37,942
<i>Benefits to Canadians</i>										
Reduction in GHGs (SCC at \$28/tonne)	80	174	265	354	444	524	605	688	779	3,913
Total benefits	957	1,959	2,931	3,851	4,764	5,597	6,425	7,246	8,125	41,854

⁴⁶ Assuming that historical vehicle survival rates will remain constant in the future, the maximum vehicle lifetime is expected to be 26 years for cars and 31 years for light trucks. The number of vehicles from each model year that are assumed to be in-service over this maximum lifetime declines over time to reflect normal vehicle retirements due to accidents and wear and tear.

⁴⁶ En supposant que les taux historiques de survie de véhicules se maintiennent à l'avenir, la durée de vie maximale des véhicules est fixée à 26 ans pour les voitures et à 31 ans pour les camions légers. Le nombre de véhicules de chaque année de modèle que l'on suppose en service pendant cette durée de vie maximale diminue d'année en année, en raison de la mise au rancart normale des véhicules, liée aux accidents de la route et à l'usure.

Table 4: Summary of main results (2011 CAN\$ millions, discounted to 2012 using 3% discount rate) — Continued

Incremental costs and benefits	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017–2025
A. Quantified impacts (\$) — Continued										
<i>Costs to consumers</i>										
Technology costs	195	380	560	730	891	1,298	1,686	2,055	2,426	10,221
Administrative costs (savings) ⁴⁷	(0.07)	(0.07)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.06)	(0.05)	(0.55)
<i>Costs to Canadians</i>										
Noise, accidents, and congestion	22	44	65	85	105	125	145	164	185	941
<i>Costs to Government</i>										
Compliance promotion, enforcement, regulatory administration, vehicle emission testing	1.6	1.2	1.0	0.9	0.9	0.9	0.8	0.8	0.8	9.0
Total costs	218.1	425.2	626.7	816.4	997.8	1,424.1	1,831.3	2,220.0	2,612.0	11,171.5
Net benefits (SCC at \$28/tonne)	739	1,533	2,304	3,035	3,767	4,173	4,593	5,026	5,513	30,683
Net benefits (alternate SCC at \$112/tonne)	978	2,051	3,092	4,085	5,084	5,727	6,388	7,065	7,820	42,289
Benefit-to-cost ratio (SCC at \$28/tonne)	4.4	4.6	4.7	4.7	4.8	3.9	3.5	3.3	3.1	3.7
B. Quantified impacts, non-monetized — e.g. from a risk assessment⁴⁸										
Reduction in greenhouse gases (Mt of CO ₂ e)	3.2	6.9	10.7	14.4	18.2	21.7	25.3	29.0	33.2	162
Fuel savings (billions of litres of gasoline)	1.3	2.8	4.2	5.7	7.2	8.8	10.4	12.0	13.9	66
C. Qualitative impacts										
- Firms involved in oil extraction, petroleum refiners and retailers may be impacted by reduced demand for motor gasoline due to the fuel economy improvements resulting from the proposed Regulations. - Overall, the health benefits associated with the proposed Regulations are expected to be positive but small due to limited impacts on criteria air contaminant (CAC) emissions. Due to the expected small changes of CAC concentrations in ambient air, it is not possible to provide a quantitative estimate of the impacts on health. Small health benefits may be the result of the small reductions in ambient PM_{2.5} concentrations due to the proposed Regulations. - The impacts of the proposed Regulations include a small reduction in administrative burden to regulated firms.										

Tableau 4 : Récapitulation des principaux résultats (millions de dollars canadiens de 2011, taux d'actualisation : 3 %, année de base d'actualisation : 2012)

Coûts et avantages différentiels	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017 à 2025 combinées
A. Répercussions quantifiées (en dollars)										
<i>Avantages pour les consommateurs</i>										
Économies de carburant avant taxes	764	1 557	2 328	3 057	3 779	4 440	5 095	5 744	6 438	33 202
Réduction du temps de ravitaillement	31	63	95	125	156	185	215	245	277	1 391
Conduite additionnelle	82	165	243	316	386	448	509	568	631	3 348
Avantages totaux pour les consommateurs	877	1 784	2 666	3 498	4 321	5 074	5 819	6 557	7 346	37 942

⁴⁷ The administrative costs reported in Table 4 were estimated discounting to 2012 at a 3% discount rate, over the 9 model years in 2011 dollars. Alternately, the “One-for-One” Rule section of this RIAS calculates administrative cost reductions applying the Standard Cost model. In section 9, “One-for-One” Rule, reductions which were estimated discounting to 2012 at a 7% discount rate, over 10 years in 2012 dollars resulting in an estimated annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the Regulations of approximately CAN\$59,190, or CAN\$2,573 per business.

⁴⁸ The quantified impacts in section B of Table 4 are also in section A, as monetized impacts.

Tableau 4 : Récapitulation des principaux résultats (millions de dollars canadiens de 2011, taux d'actualisation : 3 %, année de base d'actualisation : 2012) [suite]

	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017 à 2025 combinées
Coûts et avantages différentiels										
A. Répercussions quantifiées (en dollars) [suite]										
<i>Avantages pour les Canadiens</i>										
Réduction des GES (CSC de 28 \$/tonne)	80	174	265	354	444	524	605	688	779	3 913
Avantages totaux	957	1 959	2 931	3 851	4 764	5 597	6 425	7 246	8 125	41 854
<i>Coûts pour les consommateurs</i>										
Coûts des technologies	195	380	560	730	891	1 298	1 686	2 055	2 426	10 221
Coûts administratifs (économies) ⁴⁷	(0,07)	(0,07)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,06)	(0,05)	(0,55)
<i>Coûts pour les Canadiens</i>										
Bruit, accidents et embouteillages	22	44	65	85	105	125	145	164	185	941
<i>Coûts pour le gouvernement</i>										
Promotion de la conformité, application de la loi, administration réglementaire, essais sur les émissions des véhicules	1,6	1,2	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	9,0
Coûts totaux	218,1	425,2	626,7	816,4	997,8	1 424,1	1 831,3	2 220,0	2 612,0	11 171,5
Avantages nets (CSC de 28 \$/tonne)	739	1 533	2 304	3 035	3 767	4 173	4 593	5 026	5 513	30 683
Avantages nets (CSC de rechange de 112 \$/tonne)	978	2 051	3 092	4 085	5 084	5 727	6 388	7 065	7 820	42 289
Ratio avantages-coûts (CSC de 28 \$/tonne)	4,4	4,6	4,7	4,7	4,8	3,9	3,5	3,3	3,1	3,7
B. Répercussions quantifiées non exprimées en termes monétaires — par exemple, provenant d'une évaluation de risques⁴⁸										
Réduction des GES (Mt d'équivalent CO ₂)	3,2	6,9	10,7	14,4	18,2	21,7	25,3	29,0	33,2	162
Économies de carburant (milliards de litres d'essence)	1,3	2,8	4,2	5,7	7,2	8,8	10,4	12,0	13,9	66
C. Répercussions qualitatives										
- Les entreprises œuvrant dans le domaine de l'extraction de pétrole, les installations de raffinage du pétrole et les détaillants du pétrole pourraient être touchés par une diminution de la demande d'essence automobile en raison des améliorations de l'économie de carburant découlant du projet de règlement. - Dans l'ensemble, il devrait y avoir des avantages pour la santé liés au projet de règlement, mais ceux-ci seront minimes, en raison de l'incidence limitée sur l'émission des principaux contaminants atmosphériques. Vu la faible incidence sur les concentrations des principaux contaminants atmosphériques dans l'air ambiant, il n'est pas possible de fournir une estimation quantitative des effets sur la santé. Ces faibles avantages pour la santé pourraient découler d'une faible réduction des concentrations ambiantes de matières particulaires (MP_{2,5}) en raison du projet de règlement. - Au chapitre de l'incidence du projet de règlement, on compte une légère réduction du fardeau administratif pour les entreprises réglementées.										

Table 5: Average incremental technology cost versus fuel savings per vehicle, by model year (2011CAN\$)

Payback	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025
Cars									
Technology cost/car	\$127.42	\$254.84	\$382.26	\$509.69	\$637.11	\$941.91	\$1,246.72	\$1,551.52	\$1,856.33
Break even (years)	3.9	3.8	3.7	3.7	3.6	4.2	4.6	4.8	4.9

⁴⁷ Les coûts administratifs indiqués dans le tableau 4 ont été estimés avec une année de base d'actualisation de 2012 et un taux d'actualisation de 3 % pour les 9 années de modèle en dollars canadiens de 2011. Par ailleurs, la section concernant la règle du « un pour un » du présent RÉIR calcule les réductions de coûts administratifs en appliquant le modèle de coûts standard. Les coûts indiqués dans la présente section du RÉIR ont été estimés avec une année de base d'actualisation de 2012 et un taux d'actualisation de 7 % pendant une période de 10 ans, en dollars canadiens de 2012, ce qui a entraîné une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le projet de règlement d'environ 59 190 dollars, soit 2 573 dollars par entreprise.

⁴⁸ Les incidences quantifiées de la section B du tableau 4 se trouvent également à la section A, à titre de répercussions exprimées en termes monétaires.

Table 5: Average incremental technology cost versus fuel savings per vehicle, by model year (2011CAN\$) — Continued

Payback	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025
Trucks									
Technology cost/truck	\$162.49	\$324.99	\$487.48	\$649.97	\$812.47	\$1,222.59	\$1,632.72	\$2,042.84	\$2,452.97
Break even (years)	1.4	1.3	1.3	1.3	1.3	1.7	2.0	2.3	2.4
Average vehicle									
Technology cost/vehicle	\$141.45	\$282.90	\$424.35	\$565.80	\$707.25	\$1,054.19	\$1,401.12	\$1,748.05	\$2,094.99
Break even (years)	2.2	2.1	2.0	2.0	2.0	2.5	2.9	3.2	3.4

Tableau 5 : Coûts différentiels moyens d'ordre technologique par rapport aux économies de carburant par véhicule, par année de modèle (\$CAN, valeur de 2011)

Récupération des coûts	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025
Automobiles									
Coûts des technologies/voiture	127,42 \$	254,84 \$	382,26 \$	509,69 \$	637,11 \$	941,91 \$	1 246,72 \$	1 551,52 \$	1 856,33 \$
Seuil de rentabilité (années)	3,9	3,8	3,7	3,7	3,6	4,2	4,6	4,8	4,9
Camions									
Coûts des technologies/camion	162,49 \$	324,99 \$	487,48 \$	649,97 \$	812,47 \$	1 222,59 \$	1 632,72 \$	2 042,84 \$	2 452,97 \$
Seuil de rentabilité (années)	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,7	2,0	2,3	2,4
Moyenne pour les véhicules									
Coûts des technologies/véhicule	141,45 \$	282,90 \$	424,35 \$	565,80 \$	707,25 \$	1 054,19 \$	1 401,12 \$	1 748,05 \$	2 094,99 \$
Seuil de rentabilité (années)	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	2,5	2,9	3,2	3,4

Table 6: Summary metrics (2011CAN\$)

	MY 2017	MY 2018	MY 2019	MY 2020	MY 2021	MY 2022	MY 2023	MY 2024	MY 2025	Combined MYs 2017–2025
Benefit-to-cost ratio — discounted at 3 % (SCC at \$28/tonne) ⁴⁹	4.4	4.6	4.7	4.7	4.8	3.9	3.5	3.3	3.1	3.7
CO ₂ damages avoided (Mt CO ₂ e, discounted at 3 %)	2.8	6.1	9.3	12.4	15.5	18.3	21.1	24.0	27.2	136.4
Present value of the socio-economic costs which equal total costs minus non-GHG benefits (in millions of 2011CAN\$)										–26,770
Present value of the socio-economic cost per tonne of CO ₂ damages avoided (\$/tonne)										–196

Tableau 6 : Résumé des mesures (\$CAN, valeur de 2011)

	AM 2017	AM 2018	AM 2019	AM 2020	AM 2021	AM 2022	AM 2023	AM 2024	AM 2025	AM 2017 à 2025 combinaisons
Ratio avantages-coûts (taux d'actualisation de 3 %; CSC de 28 \$/tonne) ⁴⁹	4,4	4,6	4,7	4,7	4,8	3,9	3,5	3,3	3,1	3,7
Dommages évités liés au CO ₂ (en Mt d'équivalent CO ₂ ; taux d'actualisation de 3 %)	2,8	6,1	9,3	12,4	15,5	18,3	21,1	24,0	27,2	136,4
Valeur actuelle des coûts socioéconomiques équivalant au total des coûts moins les avantages non liés aux GES (millions de dollars canadiens, valeur de 2011)										–26 770
Valeur actuelle du coût socioéconomique par tonne de dommages évités liés au CO ₂ (\$/tonne)										–196

⁴⁹ This is the 2010 SCC value, which increases over time.⁴⁹ Il s'agit de la valeur du CSC pour 2010, qui augmente au fil du temps.

Table 7: Sensitivity analysis, net benefits (2011CAN\$ billions, discounted to 2012)

Sensitivity variables	Net Benefit		
	Lower	Central	Higher
Sensitivity to technology costs (-30%, central, +30%)	33.7	30.7	27.6
Sensitivity to discount rates (7%, 3%, undiscounted)	14.9	30.7	55.0

Emissions of criteria air contaminants

The use of the vehicles that would be subject to the proposed Regulations will also generate emissions changes of criteria air contaminants (CACs),⁵⁰ including particulate matter (PM_{2.5}), nitrogen oxide (NO_x), volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO), and sulphur dioxide (SO₂). In general, these pollutants and the secondary compounds produced in the atmosphere as a result of their emission (e.g. secondary PM_{2.5} and ozone) impact both human health and the environment.

Criteria air contaminants are not controlled by the proposed Regulations; however, light-duty vehicle emissions of NO_x, VOC, CO, and PM_{2.5} are regulated under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, which prescribe emission standards for these pollutants in terms of the maximum mass that can be emitted per distance travelled. Emissions of these CACs are assumed to increase over the lifetime of the model years covered by the proposed Regulations due to an increase in overall vehicle-kilometres travelled.

The proposed Regulations are expected to result in small but gradually increasing emissions of VOCs and NO_x over time. Given the uncertainty associated with the available data, it was not possible to draw a general conclusion regarding the direction of change in ambient ozone levels.

Nevertheless, emissions of SO₂ are related directly to the sulphur content of the fuel — which is regulated under the *Sulphur in Gasoline Regulations* and the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* — and the total amount of fuel consumed/combusted. Therefore, since the proposed Regulations would lead to a decrease in overall fuel consumption by the regulated vehicles, it is anticipated that emissions of SO₂ would also decrease. Overall, it is expected that the decrease in SO₂ emissions and the increase in primary PM_{2.5} emissions will result in a small net decrease (e.g. less than 0.003 µg/m³ reduction of annual PM_{2.5} average for year 2030) in ambient PM_{2.5} concentrations in major Canadian urban centres. Accordingly, the associated health benefits, including reduced risk of premature mortality, emergency room visits and hospital admissions for cardiorespiratory outcomes, would be small.

Tableau 7 : Analyse de la sensibilité, avantages nets (milliards de dollars canadiens de 2011, année de base d'actualisation : 2012)

Variables de sensibilité	Avantages nets		
	Faible	Moyen	Élevé
Sensibilité aux coûts des technologies (-30 %, moyenne, +30 %)	33,7	30,7	27,6
Sensibilité aux taux d'actualisation (7 %, 3 %, non actualisée)	14,9	30,7	55,0

Émissions des principaux polluants atmosphériques

L'utilisation des véhicules visés par le projet de règlement donnerait aussi lieu à des changements dans les émissions de principaux polluants atmosphériques⁵⁰, parmi lesquels on compte notamment des matières particulaires (MP_{2.5}), de l'oxyde d'azote, des composés organiques volatils, du monoxyde de carbone et du dioxyde de soufre. En général, ces polluants et les composés secondaires produits dans l'atmosphère en raison de leur émission (par exemple les MP_{2.5} et l'ozone) ont une incidence sur la santé humaine et l'environnement.

Les principaux contaminants atmosphériques ne sont pas contrôlés par le projet de règlement; toutefois, les émissions d'oxydes d'azote, de composés organiques volatils, de monoxyde de carbone et de MP_{2.5} des véhicules légers sont régies par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, qui prescrit des normes d'émissions pour ces polluants en ce qui a trait à la masse maximale qui peut être émise par distance parcourue. Les émissions de ces principaux contaminants atmosphériques sont présumées augmenter au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle visées par le projet de règlement en raison d'une hausse du total de kilomètres parcourus par véhicule.

Le projet de règlement devrait donner lieu à de faibles émissions de composés organiques volatils et d'oxyde d'azote qui augmenteraient progressivement au fil du temps. Étant donné l'incertitude liée aux données disponibles, il a été impossible de tirer une conclusion générale quant à la direction des changements des concentrations ambiantes d'ozone.

D'un autre côté, les émissions de dioxyde de soufre sont directement liées à la teneur en soufre du carburant, ce qui est réglementé en vertu du *Règlement sur le soufre dans l'essence* et du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, et se rapportent également à la quantité totale de combustible consommé ou brûlé. Étant donné que le projet de règlement devrait entraîner une diminution de la consommation globale de carburant des véhicules réglementés, on prévoit également une diminution des émissions de dioxyde de soufre. Dans l'ensemble, on s'attend à ce que la diminution des émissions de dioxyde de soufre et l'augmentation des émissions de MP_{2.5} primaires engendrent une légère diminution nette (par exemple une réduction de moins de 0,003 µg/m³ de la moyenne annuelle de MP_{2.5} pour 2030), selon les concentrations ambiantes de MP_{2.5} dans les grands centres urbains canadiens. Par conséquent, les avantages connexes pour la santé, y compris la réduction des risques de mortalité prématurée, et la diminution du nombre de visites aux services d'urgence et du nombre d'hospitalisations liées à des problèmes cardiorespiratoires, devraient être minimes.

⁵⁰ The impacts of these pollutants on health include an increased risk in various cardiorespiratory outcomes such as premature mortality, hospital admissions and emergency room visits, as well as other welfare effects. In addition, it is recognized that there is no exposure threshold for many of these effects.

⁵⁰ Les répercussions de ces polluants sur la santé comprennent un risque accru de subir divers effets liés à des problèmes cardiorespiratoires, comme les décès prématurés, les visites aux services d'urgence, les hospitalisations, ainsi que d'autres effets sur le bien-être. En outre, il est reconnu qu'il n'y a pas de seuil d'exposition pour bon nombre de ces effets.

Considering the expected small changes of CAC concentrations in ambient air, it is not possible to provide a quantitative estimate of the impacts on health. In conclusion, the proposed Regulations are expected to result in small health benefits as a result of the small reductions in ambient PM_{2.5} concentrations. The health impacts from ozone are expected to be negligible. Overall, the health benefits associated with the proposed Regulations are expected to be positive but small.

8. Small business lens

The regulated community comprises manufacturers and importers of new light-duty vehicles sold in Canada. It excludes companies or individuals that

- (a) purchase vehicles outside of Canada and import them into Canada for use or resale;
- (b) sell used vehicles; or
- (c) sell vehicles that do not meet the definitions of “passenger automobile” or “light truck,” as prescribed in the Regulations.

All of the companies to which the current Regulations apply — and to which the proposed Regulations would continue to apply — are Canadian branches of multinational corporations. Below is a comprehensive list of all companies to which the model year 2011 regulatory requirements applied:

Aston Martin Lagonda Limited
BMW Canada Inc.
Chrysler Canada Inc.
Ferrari North America, Inc.
Ford Motor Company of Canada, Limited
General Motors of Canada Limited
Honda Canada Inc.
Hyundai Auto Canada
Jaguar Canada
Kia Canada Inc.
Land Rover Canada
Lotus Cars USA Inc.
Maserati North America, 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.
Volkswagen Group Canada
Volvo Cars of Canada Corp.

Most of these companies are Canadian subsidiaries of multinational automobile manufacturers, which do not manufacture automobiles in Canada but import small volumes of vehicles into Canada and are not considered to be “small businesses.” Therefore, the regulated community is not expected to include small businesses. Nevertheless, the proposed Regulations would continue to recognize the unique challenges of companies that manufacture or import small volumes of new light-duty vehicles for sale in Canada.

The current Regulations include provisions specifically designed to reduce the compliance burden of such companies. These provisions temporarily allow companies that manufacture

Considérant les changements modestes attendus en matière de concentrations de principaux contaminants atmosphériques dans l'air ambiant, il n'est pas possible de fournir une estimation quantitative des effets sur la santé. En conclusion, le projet de règlement devrait entraîner des avantages minimes pour la santé en raison des faibles réductions des concentrations ambiantes de MP_{2.5}. Les effets de l'ozone sur la santé devraient être négligeables. Dans l'ensemble, on s'attend à ce que le projet de règlement ait des effets positifs sur la santé, mais faibles.

8. Lentille des petites entreprises

La collectivité réglementée comprend les fabricants et les importateurs de nouveaux véhicules légers vendus au Canada. Elle exclut les entreprises ou les personnes suivantes :

- a) celles qui achètent des véhicules à l'extérieur du Canada et les importent au Canada aux fins d'utilisation ou de revente;
- b) celles qui vendent des véhicules d'occasion;
- c) celles qui vendent des véhicules qui ne correspondent pas à la définition d'« automobile à passagers » ou de « camion léger », établie dans le règlement actuel.

Toutes les entreprises assujetties au règlement actuel, et qui seraient aussi visées par le projet de règlement, sont des filiales canadiennes relevant d'entreprises multinationales. Une liste complète de toutes les entreprises auxquelles les exigences réglementaires pour l'année de modèle 2011 se sont appliquées est fournie ci-dessous :

Aston Martin Lagonda Limited
BMW Canada Inc.
Chrysler Canada Inc.
Ferrari North America, Inc.
Ford du Canada Limitée
General Motors du Canada Limitée
Honda Canada Inc.
Hyundai Auto Canada
Jaguar Canada
Kia Canada Inc.
Land Rover Canada
Lotus Cars USA Inc.
Maserati North America, 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.
Groupe Volkswagen Canada
Volvo Cars of Canada Corp.

La plupart de ces entreprises sont des filiales canadiennes de constructeurs automobiles multinationaux, qui ne construisent pas d'automobiles au Canada, mais importent de petits volumes de véhicules au pays et ne sont pas considérées comme de « petites entreprises ». À ce titre, la collectivité réglementée ne devrait pas inclure les petites entreprises. Néanmoins, le projet de règlement continuerait de reconnaître les défis uniques auxquels font face les entreprises qui construisent ou importent un faible nombre de nouveaux véhicules légers au Canada aux fins de vente.

Le règlement actuel comprend des dispositions particulières visant spécialement à réduire le fardeau en matière de conformité pour ces entreprises. Ces dispositions permettent temporairement

or import a total volume of light-duty vehicles that is less than a prescribed threshold to elect to comply with less stringent standards through model year 2016. These provisions were designed in recognition of the fact that these companies, which, in general, have a more limited suite of vehicle offerings than do full line companies, could benefit from a less aggressive fleet average standard, which would allow more time to adjust their product plans accordingly. In addition, the fleet average CO₂e emission standards do not apply to any companies that manufacture or import, on average, fewer than 750 new light-duty vehicles in Canada per year.

The proposed Regulations would continue not to apply the fleet average CO₂e emission standards to those companies that manufacture or import, on average, fewer than 750 new light-duty vehicles per year.

9. “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule was implemented to control new administrative burden imposed on businesses as a result of regulations. In summary, the rule requires that departments

- restrict the growth of administrative burden by ensuring that new administrative burden on business introduced by a regulatory change (IN) is offset by an equal decrease in administrative burden on business from the existing stock of regulations (OUT); and
- control the number of regulations by repealing at least one existing regulation every time a new one imposing administrative burden on business is introduced.

The administrative changes that will be implemented through the proposed Regulations will result in a net decrease in regulatory burden; therefore, the proposal is considered an “OUT” under the rule. Reductions in burden will be achieved primarily by removing requirements related to the submission of Vehicle Identification Numbers (VINs) and dates of importation in the importation declarations and reducing the frequency of submission of importation declarations.

Based on calculations carried out using the Standard Cost Model methodology, these regulatory changes have been estimated to result in an annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the regulations of approximately CAN\$59,000, or CAN\$2,600 per business.⁵¹

10. Consultation

The consultation process

In 2010, the Minister of the Environment and the U.S. President announced their respective intentions to further regulate GHG emissions from light-duty vehicles of model years 2017 and beyond. The Minister of the Environment’s announcement specified that Canada’s proposed Regulations would build upon the

aux entreprises qui fabriquent ou importent un volume total de véhicules légers inférieur à un seuil donné de choisir de se conformer à des normes moins rigoureuses d’ici l’année de modèle 2016. Ces dispositions ont été mises sur pied en vue de tenir compte du fait que ces entreprises, qui, en général, ont une gamme de véhicules plus restreinte que les entreprises à large gamme de production, auraient l’avantage de pouvoir opter pour des normes moyennes d’émissions de leurs parcs moins rigoureuses, ce qui leur donnerait plus de temps pour adapter leur planification de produit en conséquence. En outre, les normes moyennes d’émissions d’équivalent CO₂ pour les parcs ne s’appliquent pas aux entreprises qui construisent ou importent, en moyenne, moins de 750 véhicules légers neufs au Canada chaque année.

Le projet de règlement continuerait de ne pas appliquer les normes moyennes d’émissions d’équivalent CO₂ aux entreprises qui fabriquent ou importent, en moyenne, moins de 750 véhicules légers neufs par année.

9. Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » a été adoptée afin de contrôler le nouveau fardeau administratif imposé aux entreprises par la réglementation. En résumé, la règle exige que les ministères :

- restreignent la croissance du fardeau administratif en s’assurant que le nouveau fardeau administratif encouru par les entreprises, entraîné par un changement réglementaire, est compensé par une diminution équivalente du fardeau administratif attribuable à l’ensemble des règlements existants;
- contrôlent le nombre de règlements en abrogeant au moins un règlement existant chaque fois qu’est introduit un nouveau règlement imposant un fardeau administratif sur les entreprises.

Les changements administratifs qui seraient mis en œuvre par l’entremise du projet de règlement entraîneraient une diminution nette du fardeau réglementaire. Par conséquent, en vertu de la règle, la proposition est considérée comme une diminution du fardeau administratif encouru par les entreprises. Les réductions du fardeau actuel seraient principalement atteintes par l’élimination des exigences liées à la soumission des dates d’importation et des numéros d’identification des véhicules dans les déclarations d’importation, ainsi que par une réduction de la fréquence des soumissions des déclarations d’importation.

D’après les calculs effectués à l’aide du modèle de coûts standard, on estime que ces modifications au règlement actuel entraîneraient une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le projet de règlement d’environ 59 000 dollars canadiens, soit 2 600 dollars canadiens par entreprise⁵¹.

10. Consultation

Le processus de consultation

En 2010, le ministre de l’Environnement et le président des États-Unis ont annoncé leur intention respective de réglementer davantage les émissions de GES des véhicules légers des années de modèle 2017 et ultérieures. Dans son annonce, le ministre de l’Environnement a précisé que le projet de règlement du Canada

⁵¹ The administrative costs reported in section 9 (“One-for-One” Rule) were estimated discounting to 2012 at a 7% discount rate, over the 10 years in 2012CAN\$. Based on calculations carried out using the Standard Cost Model methodology, these regulatory changes have been estimated to result in an annualized decrease in total administrative costs to all businesses subject to the regulations of approximately CAN\$59,190, or CAN\$2,573 per business.

⁵¹ Les coûts indiqués dans la section 9 (règle du « un pour un ») ont été estimés avec une année de base d’actualisation de 2012 et à un taux d’actualisation de 7 % pendant une période de 10 ans, en dollars canadiens de 2012. En appliquant les calculs de la méthodologie du modèle de coûts standard, les modifications au règlement actuel sont estimées à entraîner une réduction annualisée des coûts administratifs totaux pour toutes les entreprises visées par le projet de règlement d’environ 59 190 \$, soit 2 573 \$ par entreprise.

current Regulations in force for model years 2011 to 2016 and would be aligned with those of the United States.

On November 16, 2011, EC released a consultation document⁵² on the proposed regulatory approach to reduce GHG emissions from light-duty vehicles of model years 2017 and beyond in alignment with the U.S. EPA. The goal of the consultation document was to solicit early views from interested parties regarding this regulatory development process and Canada's intent to continue its successful policy of regulatory alignment with the United States in this area. The document was distributed to key stakeholders, provinces and territories and also published on EC's CEPA Environmental Registry Web site to make it broadly available to all interested parties for a 30-day comment period.

In addition to the release of the consultation document, a number of meetings have been held with representatives of the Canadian auto industry, provincial governments, environmental groups and other interested parties to discuss the intended regulatory approach.

In response to the consultation document, the Department received eight written submissions from the following groups: company associations/representatives (3), light-duty vehicle importers (3), and non-governmental organizations (2). Following the conclusion of the 30-day comment period, the Department received a written submission from a provincial government. This submission has also been taken into account.

Submissions generally expressed support for Canada's approach of aligning with the United States for model years 2017 and beyond. Some key issues related to Canada's approach to achieving regulatory alignment were also raised.

A workshop titled "Light-duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Regulations," was hosted by EC in February 2012. Attendees at this workshop included representatives from the Canadian auto industry, some provincial governments, environmental non-governmental organizations and a representative of the U.S. EPA. This workshop provided a status update on the regulatory work related to light-duty vehicle GHG emissions in Canada and the United States, as well as presentations on advanced vehicle technology in Canada.

The following paragraphs summarize the key issues raised by interested parties and EC's analysis, which informed the development of the proposed Regulations. All comments received during the regulatory development process have been taken into account as a collective. The proposed Regulations have been designed to balance the views of stakeholders with the Government of Canada's environmental and socio-economic policy objectives.

U.S. mid-term evaluation

The U.S. EPA's light-duty vehicle GHG emission regulations for model years 2017 to 2025 include a formal mid-term evaluation of its prescribed standards for model years 2022 through 2025 to determine if they are still appropriate. Depending on the outcome of this review, which has a statutory deadline of April 1, 2018, the EPA Administrator can either adjust the stringency of the standards or maintain them at the level recently finalized.

se fondera sur le règlement actuellement en vigueur pour les années de modèle 2011 à 2016 et qu'il sera harmonisé avec celui des États-Unis.

Le 16 novembre 2011, Environnement Canada a publié un document de consultation⁵² portant sur l'approche du projet de règlement visant à réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers pour les années de modèle 2017 et ultérieures, en harmonie avec l'EPA des États-Unis. L'objectif du document de consultation était de recueillir une première opinion des parties intéressées au sujet du processus d'élaboration réglementaire et de l'intention du Canada de poursuivre sa politique d'harmonisation réglementaire avec les États-Unis, qui porte ses fruits. Le document a été distribué aux principaux intervenants, aux provinces ainsi qu'aux territoires, et a également été publié sur le site Web du Registre environnemental de la LCPE d'Environnement Canada afin de le mettre à la disposition générale de toutes les parties intéressées pour une période de commentaires de 30 jours.

En plus de la publication du document de consultation, un certain nombre de réunions ont eu lieu avec les représentants de l'industrie automobile canadienne, les gouvernements provinciaux, les groupes environnementaux, et d'autres parties intéressées afin de discuter de l'approche réglementaire envisagée.

En réponse au document de consultation, le Ministère a reçu huit soumissions écrites de la part des groupes suivants : des associations ou des représentants d'entreprises (3), des importateurs de véhicules légers (3) et des organisations non gouvernementales (2). Aux termes de la période de commentaires de 30 jours, le Ministère a reçu une soumission écrite d'un gouvernement provincial; cette soumission a également été prise en compte.

En général, les présentations ont exprimé leur soutien à l'égard de la démarche d'harmonisation avec les États-Unis pour les années de modèle 2017 et ultérieures. Certains enjeux clés liés à l'approche du Canada pour l'atteinte de l'harmonisation réglementaire ont également été mentionnés.

Un atelier, intitulé « Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des véhicules légers », a été organisé par Environnement Canada en février 2012. Ont participé à cet atelier des représentants de l'industrie automobile canadienne, des gouvernements provinciaux, des organisations non gouvernementales de l'environnement et un représentant de l'EPA des États-Unis. Cet atelier a fourni une mise à jour sur l'état des travaux liés à la réglementation touchant les émissions de GES provenant des véhicules légers au Canada et aux États-Unis, ainsi que des présentations sur les véhicules à technologie de pointe au Canada.

Les paragraphes qui suivent résument les principales questions soulevées par les parties intéressées et l'analyse d'Environnement Canada ayant guidé l'élaboration du projet de règlement. Tous les commentaires reçus au cours du processus d'élaboration réglementaire ont été pris en considération de façon collective. Le projet de règlement a été conçu en vue d'assurer un équilibre entre les points de vue des intervenants et les objectifs stratégiques du gouvernement du Canada sur le plan environnemental et socio-économique.

Évaluation de mi-mandat des États-Unis

Le règlement de l'EPA des États-Unis sur les émissions de GES des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025 prévoit une évaluation officielle à mi-mandat des normes prescrites pour les années de modèle 2022 à 2025 afin de déterminer si celles-ci demeurent appropriées. Selon les résultats de cette évaluation, dont l'échéance réglementaire est le 1^{er} avril 2018, l'administration de l'EPA des États-Unis peut ajuster la rigueur

⁵² www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=F24B936F-1

⁵² www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=F24B936F-1

Auto industry stakeholders highlighted the importance of the proposed Regulations linking to the U.S. mid-term evaluation in order to ensure continued alignment with the United States and long-term regulatory certainty should the EPA Administrator adjust the stringency of the standards. An environmental non-governmental organization recognized the need for regulatory review if such a review is in the public interest; however, it recommended that EC's Regulations not specify a mid-term evaluation provision.

Environment Canada agrees that there are benefits to providing long-term regulatory certainty to Canada's auto industry to ensure that Canada continues to benefit from the environmental and economic benefits of regulatory alignment. The Government of Canada is proposing to regulate GHG emissions from light-duty vehicles over the entire period from model year 2017 to 2025, in alignment with the U.S. EPA standards. Accordingly, EC has proposed to incorporate the U.S. EPA regulatory standards by reference (i.e. as amended from time to time) for model years 2017 to 2025 as the most efficient means of maintaining harmonized standards in Canada. Nonetheless, should the U.S. mid-term evaluation lead to changes to the U.S. EPA regulations, EC intends to undertake formal consultations with provincial and territorial governments and stakeholders to discuss whether any change to Canada's regulatory approach is warranted for model years 2022 to 2025. EC also intends to undertake a review of costs and benefits resulting from the impacts associated with any proposed new standard resulting from the U.S. mid-term evaluation in order to inform the path forward. Similarly, the U.S. EPA standard for model year 2025 would continue to apply to all future model years. Should there be changes to the U.S. EPA regulations for model year 2026 and later, EC would also conduct consultations and reviews in order to inform the path forward for those standards, as well as assess the costs and benefits of potential change in standards.

Maintaining alignment with the United States while identifying Canadian unique specifications within the Regulations

Some stakeholders reiterated their support for Canada to maintain regulatory alignment with the United States, while seeking recognition that some aspects of the U.S. regulations are inherently based on aspects of the U.S. light-duty vehicle market, which may not be directly applicable in the Canadian context and may make the standards more difficult to comply with. For example, comments received cited the historically more measured pace of advanced technology deployment in Canada compared to that in the United States as a rationale for considering the development of less-stringent emission standards in Canada.

The Government of Canada's policy of aligning with the United States with regard to GHG emission regulations for light-duty vehicles does not pre-empt Canada-specific regulatory requirements, where warranted. An example of a Canada-specific regulatory requirement in the current Regulations is the option for companies to elect to use a volume multiplier for advanced technology vehicles to provide additional incentive for electric

des normes ou les maintenir telles qu'elles ont récemment été établies. Les intervenants de l'industrie automobile ont souligné l'importance pour le projet de règlement de tenir compte de l'évaluation de mi-mandat des États-Unis afin d'assurer le maintien de l'harmonisation avec les États-Unis et la certitude réglementaire à long terme, advenant une modification de la rigueur des normes par l'administration de l'EPA des États-Unis. Une organisation non gouvernementale de l'environnement a reconnu la nécessité d'un examen réglementaire si un tel examen est dans l'intérêt du public; toutefois, on a recommandé que le règlement d'Environnement Canada ne comprenne pas de disposition à l'égard d'une évaluation de mi-mandat.

Environnement Canada reconnaît que le fait de fournir une certitude réglementaire à long terme à l'industrie automobile du Canada présente l'intérêt de permettre au Canada de continuer de profiter des avantages environnementaux et économiques de l'harmonisation réglementaire. Le gouvernement du Canada propose de réglementer les émissions de GES provenant des véhicules légers pendant toute la période des années de modèle 2017 à 2025, en harmonie avec les normes de l'EPA des États-Unis. Par conséquent, Environnement Canada a proposé d'incorporer les normes réglementaires de l'EPA des États-Unis par renvoi (c'est-à-dire dans leur version éventuellement modifiée) pour les années de modèle 2017 à 2025, estimant qu'il s'agit du moyen le plus efficace de maintenir l'harmonisation des normes canadiennes avec celles des États-Unis. Néanmoins, si l'évaluation de mi-mandat des États-Unis mène à des modifications au règlement de l'EPA des États-Unis, Environnement Canada prévoit entreprendre des consultations officielles avec les gouvernements provinciaux et territoriaux ainsi qu'avec les intervenants afin de discuter de la nécessité d'apporter des changements à l'approche réglementaire du Canada, pour les années de modèle 2022 à 2025. En outre, Environnement Canada prévoit entreprendre un examen des coûts et des avantages des répercussions de toute proposition de nouvelles normes découlant de l'évaluation de mi-mandat des États-Unis, afin d'éclairer la marche à suivre. De la même manière, la norme de l'EPA des États-Unis pour l'année de modèle 2025 continuerait de s'appliquer à toutes les années de modèle ultérieures. Si des changements sont apportés au règlement de l'EPA des États-Unis pour l'année de modèle 2026 et les années subséquentes, Environnement Canada mènera également des consultations et des examens en vue de déterminer quelles sont les prochaines étapes relatives à ces normes, et évaluera les coûts et les avantages d'un changement possible des normes.

Maintenir l'harmonisation avec les États-Unis tout en établissant des caractéristiques propres au Canada dans le Règlement

Certains intervenants ont réaffirmé leur appui à l'idée que le Canada maintienne l'harmonisation réglementaire avec les États-Unis, tout en faisant valoir que certains aspects de la réglementation des États-Unis sont intrinsèquement basés sur différents aspects du marché des véhicules légers aux États-Unis, qui pourraient ne pas être directement applicables au contexte canadien, ce qui peut rendre les normes plus difficile à respecter. Par exemple, il a été mentionné dans des commentaires reçus que par le passé, le rythme auquel les technologies de pointe étaient mises en œuvre au Canada par rapport aux États-Unis était plus progressif, pour justifier l'élaboration de normes d'émissions moins strictes au Canada.

La politique du gouvernement du Canada en matière d'harmonisation avec les États-Unis en ce qui a trait à la réglementation sur les émissions de GES des véhicules légers n'a pas priorité sur les exigences réglementaires propres au Canada, lorsque cela est justifié. Un exemple d'exigence réglementaire propre au Canada dans le règlement actuel est la possibilité pour les entreprises de choisir d'utiliser un multiplicateur de volume pour les véhicules à

vehicles. This requirement was justified on the basis that Canada's national electricity grid generally produces less GHG emissions than does that of the United States.

The companies to which the proposed Regulations would apply are diverse, each with a unique mix of product offerings, designed to appeal to a wide range of consumer preferences in a highly competitive market. The Government of Canada accepts that regulating such a complex market with a single suite of requirements has the possibility of impacting the products of certain companies more than others. For example, a company that focused on offering fuel-efficient, low GHG-emitting vehicles prior to the implementation of the current Regulations may have a temporary advantage over one that did not, given the regulatory framework that has been established.

Environment Canada acknowledges that, while the Canadian light-duty vehicle market comprises essentially the same vehicle offerings as the U.S. light-duty vehicle market, when it comes to the mix of new vehicles purchased per year, the Canadian market is not a smaller replica of the U.S. market. Further, the differences between the two markets — and the companies that operate within them — have historically fluctuated in response to non-regulated factors (e.g. the price of fuel, currency exchange rate, purchase incentives, level of disposable income) and none of the current differences should be considered as invariable constants.

In developing the proposed Regulations, regulators considered Canada-unique approaches to regulatory requirements; however, EC was not provided with evidence of sufficient detail to justify any such approaches. The proposed Regulations are designed to align with those of the U.S. EPA to the extent permitted by the authorities of CEPA 1999. EC believes that the proposed Regulations provide considerable compliance flexibility that can address any differences between the Canadian and U.S. markets.

Compliance flexibilities and credit trading

Auto industry representatives recommended continuing with the compliance flexibilities and credit trading available within the current Regulations for model years 2011–2016.

The proposed Regulations would continue to offer flexibility to companies to achieve overall compliance with GHG emission standards. The proposed Regulations would modify certain existing flexibilities and introduce new flexibilities, as discussed below.

To provide additional flexibility, the proposed Regulations would extend the time limit of early action credits obtained in model year 2010 and credits obtained in model years 2011 through 2015 such that companies could use them to offset deficits in future model years through to 2021. Any credits obtained in model years 2016 and later would be subject to a five-year time limit, after which they would expire.

Other flexibilities that would be continued or introduced for model years 2017 and beyond include allowances for

- improvements to air conditioning system efficiency;
- reductions of air conditioning system leakage;
- use of hybrid technology on full-size pickup trucks;

technologie de pointe, afin de fournir des mesures incitatives supplémentaires pour les véhicules électriques. Cette exigence était justifiée par le fait que le réseau national de distribution d'électricité du Canada produit généralement moins de GES par rapport à celui des États-Unis.

Le projet de règlement s'appliquerait à différentes entreprises offrant chacune une gamme unique de produits visant à attirer un vaste éventail de consommateurs aux préférences particulières, dans un marché hautement concurrentiel. Le gouvernement du Canada conçoit que le fait de réglementer un marché d'une telle complexité avec un seul ensemble d'exigences risque de toucher les produits de certaines entreprises plus que d'autres. Par exemple, les entreprises qui mettaient l'accent sur les véhicules à haut rendement énergétique et à faibles émissions de GES avant la mise en œuvre du règlement actuel pourraient être temporairement avantagées par rapport à celles dont ce n'était pas le cas, compte tenu du cadre réglementaire qui a été établi.

Environnement Canada reconnaît que, même si le marché canadien des véhicules légers comprend essentiellement les mêmes offres de produits que celui des États-Unis, lorsqu'il s'agit de la combinaison de véhicules neufs achetés par année, le marché canadien n'est pas une simple réplique du marché américain à plus petite échelle. De plus, les traits distinctifs entre les deux marchés et leurs entreprises ont par le passé différé en réaction aux facteurs non réglementés (comme le prix du carburant, le taux de change, les incitatifs à l'achat, le revenu disponible, etc.), et les différences actuelles ne devraient pas être considérées comme des constantes immuables.

Dans le cadre de l'élaboration du projet de règlement, les régulateurs ont pris en compte des approches uniques au Canada en matière d'exigences réglementaires; toutefois, Environnement Canada n'a pas reçu suffisamment de renseignements précis permettant de justifier de telles approches. Le projet de règlement vise l'harmonisation avec la réglementation de l'EPA des États-Unis, dans la mesure permise par les compétences de la LCPE (1999). Environnement Canada est d'avis que le projet de règlement offre beaucoup de souplesse en matière de conformité, ce qui peut résoudre toute différence entre le marché canadien et le marché américain.

Souplesse en matière de conformité et échanges de points

Les représentants de l'industrie automobile recommandent de maintenir la souplesse en matière de conformité et l'échange de points offerts par le règlement actuel pour les années de modèle 2011 à 2016.

Le projet de règlement continuerait d'offrir une certaine souplesse aux entreprises pour qu'elles atteignent une conformité globale aux normes d'émissions de GES. Le projet de règlement modifierait certaines mesures de souplesse actuelles et en présenterait de nouvelles, comme cela est expliqué ci-dessous.

Afin d'offrir une plus grande souplesse, le projet de règlement prolongerait le délai des points d'action précoce obtenus pour l'année de modèle 2010 et les points obtenus pour les années de modèle 2011 à 2015, afin de permettre aux entreprises de les utiliser pour compenser les déficits enregistrés au cours des années de modèle futures, et ce, jusqu'en 2021. Tous les points obtenus pour les années de modèle 2016 et ultérieures auraient une durée de vie de cinq ans, après quoi ils ne seraient plus valides.

D'autres mesures de souplesse qui seraient maintenues ou introduites pour les années de modèle 2017 et ultérieures comprennent des allocations pour :

- l'amélioration de l'efficacité des systèmes de climatisation;
- l'amélioration des systèmes de climatisation en vue de réduire les fuites;

- full-size pickup trucks that perform better than the associated carbon dioxide target value; and
- emission adjustments for advanced technology vehicles, alcohol dual fuel vehicles, and natural gas dual fuel vehicles.

Provisions for small-volume manufacturers

Auto industry representatives recommended that the proposed Regulations for model years 2017 and beyond, either continue to exempt small-volume manufacturers, as was done in the current Regulations, or develop a system to define company-by-company emission standards for those qualifying as small-volume manufacturers. The rationale for this recommendation was based on the following reasons: limited ability to optimize the efficiency of these vehicles designed for a niche market; limited technical and financial resources; limited production volumes; longer production life cycle; few car lines, often with similar emission characteristics; and limited availability of suppliers.

Environment Canada agrees with this rationale for providing additional compliance flexibility to these small-volume manufacturers. Under the current Regulations, any company that manufactured or imported fewer than 750 passenger automobiles and light trucks in either 2008 or 2009 and manufactured or imported fewer than 750 vehicles per year over the most recent three consecutive model years is not subject to the fleet average CO₂e emission standards.

Starting with model year 2017, a company that is new to the Canadian market and that keeps a three-year rolling average below 750 vehicles manufactured or imported is not subject to the fleet average CO₂e emission standards — the condition related to volumes of vehicles in 2008 or 2009 would no longer apply. These provisions apply to those new small-volume companies that did not manufacture or import light-duty vehicles in Canada at the time of the current Regulations coming into force. These flexibilities would allow for new small-volume manufacturers entering the Canadian market to benefit from this compliance flexibility.

Fines for non-compliance

A comment received from a light-duty vehicle importer and echoed by a provincial government was that the proposed Regulations should include a system under which those companies that cannot comply with the emission standards in a given model year would be permitted to pay a fine in lieu of offsetting this deficit by using the available emission credit system.

Under the current Regulations, as of model year 2012, companies must, if they are unable to offset a model year emission deficit by obtaining their own emission credits in either past or future model years through their own actions, obtain credits through transactions with other regulated manufacturers and importers of new light-duty vehicles. These emission credit provisions are designed to function as a closed system, whereby any deficits incurred are offset by credits obtained in respect of the same emission standards. A closed system ensures that the Regulations provide the intended environmental benefits in the form of overall reduced GHG emissions.

- l'utilisation de technologies hybrides pour de grosses camionnettes;
- le rendement supérieur aux valeurs cibles d'émissions de CO₂ de grosses camionnettes;
- les véhicules à technologie de pointe, les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant, qui feraient l'objet d'ajustements d'émissions.

Dispositions visant les constructeurs à faible volume

Les représentants de l'industrie automobile ont recommandé que le règlement proposé pour les années de modèle 2017 et ultérieures continue d'exempter les constructeurs à faible volume, comme c'est le cas du règlement actuel, ou qu'un système soit élaboré afin de déterminer des normes d'émissions pour chaque entreprise correspondant à la définition de constructeur à faible volume. La justification de cette recommandation était fondée sur les raisons suivantes : la capacité limitée d'optimiser l'efficacité des véhicules conçus pour un marché à créneaux, les ressources techniques et financières limitées, des volumes de production limités, un cycle de vie de production plus long, moins de gammes d'automobiles, souvent avec des caractéristiques d'émissions semblables, et la disponibilité limitée des fournisseurs.

Environnement Canada est d'accord avec ces justifications de fournir plus de souplesse en matière de conformité aux constructeurs à faible volume. En vertu du règlement actuel, toute entreprise ayant construit ou importé moins de 750 automobiles à passagers et camions légers en 2008 ou en 2009 et construit ou importé moins de 750 véhicules à passagers et camions légers par année au cours des trois années de modèle consécutives les plus récentes n'est pas soumise aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂.

À compter de l'année de modèle 2017, une entreprise qui est nouvelle sur le marché canadien et qui conserve une moyenne mobile sur trois ans inférieure à 750 véhicules fabriqués ou importés n'est pas soumise aux normes moyennes d'émissions d'équivalent CO₂ — la condition liée aux volumes des véhicules en 2008 ou en 2009 ne s'applique plus. Ces dispositions sur les entreprises nouvelles s'appliquent aux entreprises à faible volume qui ne fabriquaient pas et n'importaient pas de véhicules légers au moment de l'entrée en vigueur du règlement actuel. Ces mesures de souplesse permettraient aux nouveaux constructeurs à faible volume qui entrent sur le marché canadien de tirer parti de cette souplesse en matière de conformité.

Amendes en cas de non-conformité

D'après un commentaire provenant d'un importateur de véhicules légers et ayant été relayé par un gouvernement provincial, le projet de règlement devrait comprendre un système selon lequel les entreprises qui ne peuvent pas se conformer aux normes d'émissions pour une année de modèle donnée seraient autorisées à verser une amende, au lieu de compenser ce déficit en utilisant le système de points d'émissions disponible.

En vertu du règlement actuel, à compter de l'année de modèle 2012, les entreprises doivent obtenir des points en effectuant des transactions avec d'autres fabricants et importateurs réglementés de nouveaux véhicules légers, si elles ne sont pas en mesure de compenser un déficit relatif aux émissions de l'année de modèle en ayant recours à leurs propres points d'émissions des années de modèle passées ou futures par leurs propres moyens ou en échangeant avec d'autres entreprises réglementées des points que ces dernières auraient obtenus. Ces dispositions relatives aux points d'émissions sont conçues pour fonctionner comme un système fermé, selon lequel tout déficit enregistré est compensé par des points obtenus en ce qui concerne les mêmes normes d'émissions. Un système fermé permet de garantir que le

Under the proposed Regulations, this approach would be continued. Non-compliance with fleet average emission standards for the 2012 and later model years would be addressed pursuant to CEPA's Compliance and Enforcement Policy, an approach that would be more consistent with that of the U.S. EPA, which does not authorize vehicle manufacturers to pay fines in lieu of meeting emission standards.

GHG emission standards for light trucks

Two light-duty vehicle importers questioned the different treatment of passenger automobiles and light trucks, where the rate of stringency increases for the GHG emission standards for light trucks would be less than that for passenger automobiles during model years 2017 to 2021. Concerns were raised that requiring fewer GHG reductions and, as a result, providing extra credits for light trucks would lead to a narrowing of the price gap between passenger automobiles and light trucks. In the view of the commenters, this would incentivize a fleet distribution toward lower passenger automobile sales and higher light truck sales.

Environment Canada believes that light trucks, particularly large light trucks, are designed to serve a more utilitarian function (e.g. towing, hauling) than typical passenger automobiles. Manufacturers and importers of such vehicles face a challenge to achieving significant GHG emission reductions, while maintaining this functionality, which is a key to meeting consumer expectations. In recognition of this challenge, the annual rate at which the proposed carbon dioxide emission target values for light trucks would decrease in model years 2017 to 2021 would be, on average, 3.5 % per year — a lower average annual rate than that for passenger automobiles.

In recognition that this challenge is predominantly associated with large light trucks, the carbon dioxide emission target values would be designed in a manner such that the rate of annual target value reduction for small light trucks⁵³ in model years 2017 through 2021 would be higher than 3.5 % (approximately 4.6 % per year), while the annual rate of reduction for large light trucks⁵⁴ over the same time period would be lower than 3.5 % (approximately 0.8 % per year). For model years 2022 through 2025, the average annual rate of reduction for the carbon dioxide emission target values for all light trucks would be 5 % per year.

Compliance with nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) emission standards

A company association and a light-duty vehicle importer noted that the U.S. EPA, in its final rule for Heavy-Duty GHG Emission Regulations for model years 2014 to 2018, amended the provisions regarding its light-duty vehicle emission standards for N₂O

Règlement offre les avantages environnementaux prévus sous la forme d'une réduction générale des émissions de GES.

En vertu du projet de règlement, cette approche serait poursuivie. Les cas de non-conformité aux normes moyennes d'émissions applicables aux parcs pour les années de modèle 2012 et ultérieures seraient traités conformément à la Politique de conformité et d'application de la LCPE (1999), une approche qui serait plus cohérente avec celle de l'EPA des États-Unis, qui n'autorise pas les constructeurs automobiles à payer des amendes au lieu de respecter les normes d'émissions.

Normes d'émissions de GES pour les camions légers

Deux importateurs de véhicules légers ont remis en question le bien-fondé d'accorder un traitement différent de celui des automobiles à passagers aux camions légers, consistant en un taux de resserrement des normes d'émissions de GES plus faible pour les camions légers que pour les automobiles à passagers pour les années de modèle 2017 à 2021. Des préoccupations ont été soulevées quant au fait d'exiger des réductions moins importantes d'émissions de GES pour les camions légers et de leur accorder ainsi des points supplémentaires, car cela pourrait entraîner une diminution de l'écart entre les prix des automobiles à passagers et des camions légers. Selon l'avis des commentateurs, cette situation aurait pour effet de faire diminuer les ventes d'automobiles à passagers et d'augmenter les ventes de camions légers.

Environnement Canada est d'avis que les camions légers, particulièrement les gros camions légers, sont conçus pour remplir une fonction plus utilitaire (par exemple remorquage, transport de charge), comparativement aux automobiles à passagers typiques. Les fabricants et les importateurs de ces véhicules sont confrontés à un défi visant à réduire de façon importante les émissions de GES, tout en conservant cette fonction, ce qui est la clé de la satisfaction des attentes des clients. En reconnaissance de ce défi, le taux annuel auquel les valeurs cibles d'émissions de CO₂ pour les camions légers proposées seraient réduites, dans les années de modèle 2017 à 2021, serait, en moyenne, de 3,5 % par année, soit un taux moyen annuel inférieur à celui des automobiles à passagers.

Reconnaissant le fait que ce défi est principalement associé aux gros camions légers, les valeurs cibles des émissions de CO₂ seraient établies de manière que le taux de réduction de la valeur cible annuelle pour les petits camions légers⁵³ des années de modèle 2017 à 2021 serait supérieur à 3,5 % (environ 4,6 % par an), tandis que le taux annuel de réduction pour les gros camions légers⁵⁴ au cours de la même période serait inférieur à 3,5 % (environ 0,8 % par année). Pour les années de modèle 2022 à 2025, le taux annuel moyen de réduction des valeurs cibles d'émissions de CO₂ de tous les camions légers serait de 5 % par année.

Conformité aux normes d'émissions d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄)

Une association d'entreprises et un importateur de véhicules légers ont fait remarquer que l'EPA des États-Unis a modifié les dispositions en ce qui concerne ses normes d'émissions pour les véhicules légers pour le N₂O et le CH₄ dans la version définitive

⁵³ Small light trucks are considered to be those with a footprint less than 41 square feet.

⁵⁴ To limit the number of large light trucks that qualify for this reduced rate of emission target values in a given model year, the footprint value above which a light truck is considered a large light truck increases from 66 square feet in 2017 to 73.5 square feet in 2021. Light trucks with smaller footprint values than those stated here are subject to higher rates of emission target value reductions.

⁵³ Les petits camions légers sont considérés comme ceux présentant une empreinte inférieure à 41 pieds carrés.

⁵⁴ Afin de limiter le nombre de gros camions légers admissibles au taux réduit des valeurs cibles des émissions pour une année de modèle donnée, la valeur de l'empreinte au-delà de laquelle un camion léger est considéré comme un gros camion léger passe de 66 pieds carrés en 2017 à 73,5 pieds carrés en 2021. Les camions légers présentant des valeurs d'empreinte inférieures à celles mentionnées ici sont soumis à des taux plus élevés de réductions de valeurs cibles d'émissions.

and CH₄.⁵⁵ These amendments provide companies with the option to satisfy these provisions by certifying vehicle test groups to emission levels higher (i.e. less stringent) than the prescribed standards if the higher emissions are accounted for through the calculation of CO₂e emission deficits, which must be included in calculations of fleet-average emission performance.

In order to maintain alignment with the U.S. EPA in this regard, the proposed Regulations would allow companies to report emission levels for N₂O and/or CH₄ that are higher than the prescribed standards for these substances if the company accounts for the difference between the reported levels for the model type and the prescribed standards by calculating a carbon dioxide equivalent emission deficit and including it in its calculation of its fleet-average carbon-related exhaust emission value.

Reporting and compliance infrastructure

Auto industry representatives recommended that any outstanding work on establishing the electronic reporting system required to support the submission of companies' end-of-model-year reports for the current Regulations be finalized before any future regulations are introduced.

The Vehicle and Engine Emissions Reporting Registry (VEERR) has been established to accommodate the annual reporting requirements for the current Regulations, providing a single window of reporting for automobile manufacturers to EC. The VEERR will also be used to support the proposed Regulations, as regulatees will be familiar with this system, providing further certainty to industry on the reporting requirements and reducing any administrative burden.

Preliminary report

Auto industry representatives suggested that Canada's annual reporting dates should be at least 30 days after the corresponding U.S. required reporting dates. Under the current Regulations, while final reports are required 30 days after the U.S. reporting dates, preliminary reports are required before the U.S. preliminary report.

Environment Canada agrees that the reporting date for the preliminary report under the current Regulations is not ideal, given the later timing of the U.S. reporting date and the fact that one of the major benefits of regulatory alignment is the ability to prepare and submit similar data in each country. EC considered modifications to the preliminary report provisions to improve its operation; however, it also reviewed all administrative provisions of the current Regulations, including the preliminary report, in the context of the Government of Canada's "One-for-One" Rule.

As a result of this review, as of the coming into force of the proposed Regulations, companies would no longer be required to submit an annual preliminary model year report, which would

du règlement sur les émissions de GES des véhicules lourds pour les années de modèle 2014 à 2018⁵⁵. Ces modifications offrent aux entreprises une option permettant de respecter ces dispositions en certifiant des groupes d'essai de véhicules selon des niveaux d'émissions plus élevés (c'est-à-dire moins stricts) par rapport aux normes prescrites, si les émissions plus élevées sont prises en compte dans le calcul des déficits relatifs aux émissions d'équivalent CO₂, qui doivent être inclus dans les calculs du rendement en matière d'émissions moyennes des parcs.

Afin de conserver l'harmonisation avec l'EPA des États-Unis à cet égard, le projet de règlement permettrait aux entreprises de déclarer des niveaux d'émissions de N₂O ou de CH₄ plus élevés que les normes réglementaires pour ces substances si l'entreprise rend compte de la différence entre les niveaux déclarés pour le type de modèle et les normes prescrites en calculant un déficit d'émissions d'équivalent CO₂ et en l'incluant dans ses calculs d'émissions moyennes de gaz d'échappement liées au carbone.

Infrastructure pour la production des rapports et la conformité

Les représentants de l'industrie automobile ont recommandé que tout travail en suspens requis pour l'établissement du système électronique de production de rapports servant à appuyer la soumission des rapports de fin d'année de modèle des entreprises en vertu du règlement actuel soit finalisé avant que tout règlement futur ne soit présenté.

Le Registre des rapports sur les émissions des véhicules et des moteurs a été créé afin de s'adapter aux exigences en matière de production de rapports annuels en vertu du règlement actuel, en fournissant une fenêtre unique de déclaration de rapports pour les fabricants d'automobiles à Environnement Canada. Il sera également utilisé pour appuyer le projet de règlement, puisque les entités réglementées connaîtront bien ce système offrant davantage de certitude à l'industrie quant aux exigences en matière de production de rapports et réduisant le fardeau administratif.

Rapport préliminaire

Les représentants de l'industrie automobile ont laissé entendre que les dates de présentation des rapports annuels du Canada devraient se situer au moins 30 jours après les dates correspondantes exigées de présentation des rapports des États-Unis. En vertu du règlement actuel, bien que les rapports finaux soient nécessaires 30 jours après les dates de présentation des rapports des États-Unis, les rapports préliminaires sont exigés avant le rapport préliminaire des États-Unis.

Environnement Canada reconnaît que la date de présentation du rapport préliminaire en vertu du règlement actuel n'est pas idéale, étant donné que la date de présentation du rapport des États-Unis est tardive et que l'un des principaux avantages de l'harmonisation réglementaire est la capacité à préparer et à présenter des données similaires dans chaque pays. Environnement Canada a envisagé des modifications à apporter aux dispositions du rapport préliminaire en vue d'améliorer leur application; cependant, il a aussi passé en revue toutes les dispositions administratives du règlement actuel, y compris le rapport préliminaire, dans le cadre de la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

À la suite de cet examen, à compter de l'entrée en vigueur du projet de règlement, les entreprises ne seraient plus tenues de présenter un rapport préliminaire annuel pour l'année de modèle,

⁵⁵ These standards relate to U.S. *Code of Federal Regulations* (CFR) Emission Regulations for 1977 and Later Model Year New Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Heavy-Duty Engines and for 1985 and Later Model Year New Gasoline-Fueled, Natural Gas-Fueled, Liquefied Petroleum Gas-Fueled and Methanol-Fueled Heavy-Duty Vehicles.

⁵⁵ Ces normes concernent le règlement sur les émissions pour les années de modèle 1977 et ultérieures de véhicules légers, de camionnettes légères et de véhicules lourds neufs, ainsi que pour les véhicules lourds neufs des années de modèle 1985 et ultérieures alimentés à l'essence, au gaz naturel, au gaz de pétrole liquéfié et au méthanol figurant au *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

noticeably decrease their administrative burden. Companies would still be required to submit an annual end-of-model-year report to enable EC to assess individual company compliance with the Regulations.

11. Regulatory cooperation

The Joint Action Plan for the Canada–United States Regulatory Cooperation Council announced that “in addressing climate change, both Canada and the United States have implemented aggressive emissions targets in the transportation sector. Continuing progressive and aligned action to reduce GHGs from vehicles is a priority for both countries. There is an opportunity for regulators to work more closely with the aim of better synchronizing implementation of regulations and leveraging existing expertise.”⁵⁶

12. Rationale

The proposed Regulations would achieve the Government of Canada’s objective to continue to reduce GHG emissions from light-duty vehicles and build upon the success of the current Regulations, which apply to new light-duty vehicles of model years 2011 to 2016. The proposed Regulations would align with the national GHG emission standards of the U.S. EPA for model years 2017 to 2025, providing long-term regulatory certainty to the auto industry and common requirements in both jurisdictions to allow companies to take advantage of economies of scale. The implementation of these comprehensive and progressively stringent national GHG emission standards would require significant technological improvements to new light-duty vehicles, which will lead to significant GHG emission reductions and improved fuel efficiency. The present value to vehicle purchasers of benefits from reduced fuel consumption alone is estimated to be \$33.2 billion over the lifetime operation of model year 2017 to 2025 vehicles. Additional benefits include reduced refuelling time and additional driving, valued at \$4.7 billion. Overall, a benefit-to-cost ratio of nearly four to one supports the rationale of the proposed Regulations.

It is assumed that manufacturers would meet the proposed Regulations by making the necessary modifications to the forecasted fleet. It is not within the capacity of OMEGA to model the full range of compliance flexibility. For instance, manufacturers could also comply by changing the sales mix of their fleets, or adding new advanced technology vehicles to their fleet, such as electric vehicles. This suggests that other lower cost options that have not been modeled may be available to companies. Further, because the full range of credit opportunities available to manufacturers was not modeled, the costs of the Regulations may be somewhat overestimated. For example, while passenger automobile and light truck trading was modeled, cross-manufacturer trading and advanced technology credits were not. The analysis is primarily intended to estimate the industry’s ability to comply with new standards without changing product mix.

ce qui représente une baisse considérable de leur fardeau administratif. Les entreprises seraient toujours tenues de présenter un rapport annuel de fin d’année de modèle afin de permettre à Environnement Canada d’évaluer la conformité aux règlements de chaque entreprise.

11. Coopération en matière de réglementation

Le plan d’action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis fait état de la déclaration suivante : « Afin de lutter contre les changements climatiques, le Canada et les États-Unis ont établi des objectifs ambitieux de réduction des émissions dans le secteur des transports. La poursuite des efforts progressifs et harmonisés pour réduire les gaz à effet de serre produits par les véhicules est une priorité des deux pays. Il est opportun que les responsables de la réglementation intensifient leurs efforts communs afin de mieux synchroniser la mise en œuvre de la réglementation et de tirer parti de l’expertise actuelle »⁵⁶.

12. Justification

Le projet de règlement permettrait au gouvernement du Canada d’atteindre son objectif visant à continuer de réduire les émissions de GES provenant des véhicules légers et de s’appuyer sur la réussite du règlement actuel, qui s’applique aux nouveaux véhicules légers des années de modèle 2011 à 2016. Le projet de règlement serait compatible avec les normes nationales d’émissions de GES de l’EPA des États-Unis pour les années de modèle 2017 à 2025, ce qui fournirait une certitude réglementaire à long terme à l’industrie automobile et des exigences communes aux deux pays afin de permettre aux entreprises de tirer parti des économies d’échelle. La mise en œuvre de ces normes d’émissions de GES nationales de plus en plus rigoureuses nécessiterait d’importantes améliorations technologiques pour les nouveaux véhicules légers, ce qui engendrerait d’importantes réductions des émissions de GES et l’amélioration de l’efficacité énergétique. La valeur actuelle des avantages découlant uniquement de la consommation réduite de carburant pour les acheteurs de véhicules est estimée à 33,2 milliards de dollars au cours de la durée de vie des véhicules des années de modèle 2017 à 2025. Les avantages supplémentaires comprennent la réduction du temps de ravitaillement et la conduite additionnelle, dont la valeur est estimée à 4,7 milliards de dollars. Dans l’ensemble, un ratio avantages-coûts de presque quatre pour un appuie la justification du projet de règlement.

On suppose que les fabricants devraient respecter le projet de règlement en effectuant les modifications nécessaires au parc de véhicules anticipé. OMEGA n’est pas en mesure de modéliser la gamme complète d’options de souplesse en matière de conformité. Par exemple, les fabricants pourraient également se conformer en modifiant la composition de leur parc automobile, ou en ajoutant de nouveaux véhicules à technologie de pointe dans leur parc de véhicules, tels que les véhicules électriques. Cela semble indiquer que d’autres options à moindre coût qui n’ont pas été modélisées pourraient s’offrir aux entreprises. De plus, étant donné que la gamme complète des possibilités en matière de points offertes aux fabricants n’a pas été modélisée, les coûts associés au projet de règlement pourraient être quelque peu surestimés. Par exemple, bien que les ventes d’automobiles à passagers et de camions légers aient été modélisées, le commerce de points entre les constructeurs, de même que les points pour les véhicules à technologie de pointe, ne l’ont pas été. L’analyse vise tout d’abord à évaluer

⁵⁶ Joint Action Plan for the Canada–United States Regulatory Cooperation Council: <http://actionplan.gc.ca/en/page/rcc-ccr/joint-action-plan-canada-united-states-regulatory-cooperation-council#s4.4>.

⁵⁶ Le plan d’action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation entre le Canada et les États-Unis : <http://actionplan.gc.ca/fr/page/rcc-ccr/plan-daction-conjoint-du-conseil-de-coop-ration-mati-re-de-r-glementation>.

The International Council on Clean Transportation (ICCT) has identified Canadian and U.S. regulatory efforts to reduce GHGs from light-duty vehicles as consistent with the broader global trend towards the regulation of fuel economy and GHG emission reductions. Around the globe, major car-manufacturing countries have put in place or are moving to set multi-year fuel economy and GHG standards. In addition to Canada and the United States, the European Union, Japan, China and South Korea are notable examples of countries that have already taken regulatory action in this area. Most recently, Mexico released proposed fuel economy/GHG regulations for light-duty vehicles that will be harmonized with existing Canadian and U.S. regulations. As a result of this trend among key auto-manufacturing countries, the issue will continue to play a role in auto sector competitiveness on a global level.

13. Implementation, enforcement and service standards

Implementation

Environment Canada currently administers a comprehensive program to verify compliance with the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* under CEPA 1999, which establish federal emission standards for smog-forming emissions. The Regulations currently in place for model years 2011–2016 are being implemented and enforced in a similar manner, and the proposed Regulations for model years 2017 and beyond would follow the same approach. Manufacturers and importers of new light-duty vehicles would be responsible for ensuring that their products comply with the proposed Regulations and would be required to produce and maintain evidence of such conformity. The program would include

- Authorizing and monitoring the use of the national emissions mark;
- Reviewing company evidence of conformity;
- Monitoring data submission for compliance with the applicable GHG emission standards for light-duty vehicles and the banking or trading of emission credits;
- Registering company notices of defects affecting emission controls;
- Inspections of test vehicles and their emission-related components, and laboratory emissions tests on a sample of new vehicles that are representative of products offered for sale in Canada; and
- Laboratory emissions tests on a sample of typical in-use vehicles.

Environment Canada plans to coordinate monitoring efforts with the U.S. EPA by continuing to share information to increase program efficiency and effectiveness.

In administering the proposed Regulations, EC would continue to respond to submissions and inquiries from the regulated community in a timely manner, taking into account the complexity and completeness of the request.

Enforcement

Since the proposed Regulations would be made under CEPA 1999, enforcement officers would, when verifying compliance with

la capacité de l'industrie à respecter les nouvelles normes sans modifier la diversité des produits.

Selon l'International Council on Clean Transportation (ICCT), les efforts en matière de réglementation du Canada et des États-Unis visant de réduire les GES produits par les véhicules légers sont en accord avec la tendance générale mondiale vers la réglementation des économies de carburant et des réductions d'émissions de GES. Dans le monde entier, les principaux pays constructeurs de véhicules ont mis en place ou sont en train d'établir des normes pluriannuelles d'économie de carburant et de GES. Outre le Canada et les États-Unis, l'Union européenne, le Japon, la Chine et la Corée du Sud ont notamment déjà pris des mesures de réglementation dans ce domaine. Tout récemment, le Mexique a publié un projet de règlement relatif à l'économie de carburant et aux GES des véhicules légers qui sera harmonisé avec les règlements existants au Canada et aux États-Unis. En raison de cette tendance entre les principaux pays constructeurs d'automobiles, ces enjeux continueront de jouer un rôle dans la compétitivité du secteur de l'automobile à l'échelle mondiale.

13. Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

À l'heure actuelle, Environnement Canada gère un programme intégré d'évaluation de la conformité avec le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, en vertu de la LCPE (1999), qui établit les normes d'émissions fédérales régissant les émissions génératrices de smog. Le règlement actuellement en vigueur applicable aux années de modèle 2011 à 2016 est mis en œuvre et appliqué de manière semblable, et le projet de règlement applicable aux années de modèle 2017 et ultérieures adoptera la même approche. Les constructeurs et les importateurs de nouveaux véhicules légers auraient la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes au projet de règlement et ils seraient tenus de produire et de conserver les éléments de preuve attestant de leur conformité. Le programme comprendrait les activités de surveillance suivantes :

- l'autorisation et la surveillance de l'utilisation de la marque nationale;
- l'étude de la preuve de conformité de l'entreprise;
- la surveillance des données présentées afin de vérifier la conformité avec les normes d'émissions de GES applicables et l'accumulation ou l'échange de points d'émissions;
- l'enregistrement des avis de défauts donnés aux entreprises qui ont un impact sur la réduction de leurs émissions;
- les inspections des véhicules d'essai et de leurs composantes antipollution connexes, et les essais de contrôle des émissions en laboratoire sur un échantillon de nouveaux véhicules représentatif des produits destinés à la vente au Canada;
- les essais de contrôle des émissions en laboratoire sur un échantillon de véhicules typiquement utilisés.

Environnement Canada prévoit coordonner les efforts de surveillance avec l'EPA des États-Unis en continuant à partager des renseignements afin d'accroître l'efficacité et l'efficience du programme.

Dans le cadre de l'administration du projet de règlement, Environnement Canada continuerait de répondre aux soumissions et aux demandes de renseignements de la collectivité réglementée en temps opportun, en tenant compte de la complexité et de l'exhaustivité de la demande.

Application

Étant donné que le règlement proposé serait pris en vertu de la LCPE (1999), les agents d'application de la loi devraient

the proposed Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. The Policy sets out the range of possible responses to violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Compliance and Enforcement Policy explains when EC will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

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

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the alleged violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Environment Canada would monitor the GHG emission performance of light-duty vehicles and their fleets and compliance with the proposed Regulations. In the situation where a vehicle is found to exceed the applicable limit prescribed in the proposed Regulations, the normal course of events would be to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued by the company to the owners of the particular model of vehicle. This may result in a product recall to fix the defect. In the case of the emission credit system, companies would have three years to offset a deficit. In the situation where a company would fail to meet this requirement, the issue would be referred to an enforcement division at Environment Canada to consider actions in accordance with the Compliance and Enforcement Policy of CEPA 1999.

Service standards

For the proposed Regulations, in its administration of the regulatory program, EC would provide these services in a timely manner:

- Reviewing applications and preparing authorizations to use the national emissions mark; and
- Assessing requests for exemptions from the proposed Regulations.

In addition, the Department would audit evidence of conformity of engines and vehicles and provide to manufacturers an acknowledgement of its receipt and whether it is presented "in a form and manner that is satisfactory" based on a set of criteria established by the Department. The Department intends to amend, if necessary, the existing technical guidance document to describe

appliquer la politique de respect et d'application de la loi mise en œuvre aux termes de la Loi lors de la vérification de la conformité avec le règlement proposé. Cette politique énonce la gamme de mesures possibles en cas d'infraction présumée, notamment des avertissements, des ordres en cas de rejet, des ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, des contraventions, des arrêtés ministériels, des injonctions, des poursuites pénales et des mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [solution de rechange à la poursuite, après le dépôt d'accusation en vertu de la LCPE (1999)]. De plus, la politique de conformité et d'application décrit les circonstances dans lesquelles Environnement Canada peut recourir à des poursuites au civil intentées par la Couronne pour le recouvrement de certains frais.

Si, au terme d'une inspection ou d'une enquête, l'agent d'application de la loi découvre une infraction présumée, il doit choisir la mesure d'exécution appropriée à prendre en fonction des facteurs suivants :

- Nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi.
- Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il faut entre autres tenir compte du dossier du contrevenant présumé concernant l'observation de la Loi, de sa volonté à coopérer avec les agents d'application de la loi ainsi que de la preuve que des mesures correctives ont été prises.
- Uniformité dans l'application : Les agents d'application de la loi tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider des mesures à prendre afin de faire appliquer la Loi.

Environnement Canada surveillerait le rendement en matière d'émissions de GES des véhicules légers et de leurs parcs, ainsi que la conformité avec le projet de règlement. Dans le cas où l'on jugerait qu'un véhicule dépasse la limite applicable prescrite dans le projet de règlement, le déroulement normal des activités serait d'effectuer une évaluation d'ingénierie suffisante pour déterminer si un avis de défaut doit être émis par l'entreprise pour les propriétaires d'un modèle particulier de véhicule. Cela peut entraîner un rappel de produits afin de corriger le défaut. Dans le cas du système de points d'émissions, les entreprises auraient trois ans pour compenser un déficit. Dans une situation où une entreprise ne parviendrait pas à respecter cette exigence, la question serait transmise à une division de l'application de la loi d'Environnement Canada afin d'envisager des mesures, conformément à la Politique de conformité et d'application de la LCPE (1999).

Normes de service

Dans le cadre du projet de règlement et de son administration du programme réglementaire, Environnement Canada fournirait les services suivants en temps opportun :

- examiner les demandes et préparer les autorisations d'utiliser la marque nationale;
- évaluer les demandes de dispense du projet de règlement.

Par ailleurs, le Ministère vérifierait les preuves de conformité des moteurs et des véhicules, confirmerait aux fabricants la réception de ces preuves de conformité et leur indiquerait si elles sont présentées « selon des modalités que le Ministère juge satisfaisantes ». Le Ministère a l'intention de modifier, au besoin, le document d'orientation technique existant afin de décrire toute

any modifications to procedures to be followed when submitting required documentation.

14. Performance measurement and evaluation

The Performance Measurement and Evaluation Plan (PMEP) describes the desired outcomes of the proposed Regulations and establishes indicators to assess the performance of the proposed Regulations in achieving these outcomes. The PMEP package would be composed of three documents:

- the PMEP, which details the regulatory evaluation process;
- the logic model, which provides a simplified visual walk-through of the regulatory evaluation process; and
- the table of indicators, which lists clear performance indicators and associated targets, where applicable, in order to track the progress of each outcome of the proposed Regulations.

The three documents complement each other and allow the reader to gain a clear understanding of the outcomes of the proposed Regulations, the performance indicators, as well as the evaluation process.

The PMEP details the suite of outcomes for each unit as they comply with the proposed Regulations. These outcomes would include the following:

- Upon publication of the proposed Regulations, the regulated community will become aware of the proposed Regulations and, when standards applicable to the additional model years take effect, the regulated community will start importing or manufacturing vehicles and engines that comply with the standards and meet the reporting requirements, when applicable (immediate outcome); and
- As fuel-saving technologies enter the market, owners and operators of light-duty vehicles will experience fuel savings (intermediate outcome), which directly translates into GHG emission reductions and economic benefits (final outcome).

As a key feature of the proposed Regulations, companies will be subject to progressively more stringent standards during the 2017–2025 model year period. Also, the proposed Regulations only target new vehicles. Existing vehicles are not subject to the proposed Regulations. As a result, the outcomes, such as anticipated reductions in GHG emissions, will take place progressively and accumulate over time as the Canadian vehicle fleet turns over.

Clear, quantitative indicators and targets, where applicable, were defined for each outcome — immediate, intermediate, and final — and will be tracked on a yearly basis or every five years, depending on the indicator and outcome. In addition, a compilation assessment will be conducted every five years to gauge the performance of every indicator against the identified targets. This regular review process will allow the Department to clearly detail the impact of the proposed Regulations on the on-road light-duty vehicle sector as more and more low GHG-emitting vehicles enter the market, and to evaluate the performance of the proposed Regulations in reaching the intended targets. These performance indicators would be available in the PMEP table of indicators, and make direct references to the outcomes listed in the logic model.

The formal PMEP related to the proposed Regulations would be finalized and made available to interested parties within 12 months following the publication of the final Regulations in

modification apportée aux procédures à suivre lors de la soumission des documents requis.

14. Mesures de rendement et évaluation

Le PMRE décrit les résultats souhaités du projet de règlement et établit des indicateurs pour évaluer le rendement du projet de règlement dans l'atteinte de ces objectifs. La trousse de ce plan serait composée de trois documents :

- le PMRE, qui décrit en détail le processus d'évaluation réglementaire;
- le modèle logique, qui offre une révision visuelle simplifiée du processus d'évaluation réglementaire;
- le tableau des indicateurs, qui énumère des indicateurs de rendement clairs et les cibles associées, s'il y a lieu, afin d'effectuer un suivi des progrès de chaque projet de règlement.

Ces trois documents se complètent et permettent au lecteur de bien comprendre les résultats du projet de règlement, les indicateurs de rendement, ainsi que le processus d'évaluation.

Le PMRE présente de façon détaillée l'ensemble des résultats pour chaque groupe à mesure qu'ils se conforment au projet de règlement. Ces résultats seraient, entre autres, les suivants :

- Dès la publication du projet de règlement, la collectivité réglementée prendra connaissance du projet de règlement et, lorsque les normes applicables aux années de modèle ultérieures prendront effet, elle commencera à importer ou à fabriquer des véhicules et des moteurs qui sont conformes aux normes et répondra aux exigences en matière de déclaration, s'il y a lieu (résultat immédiat);
- Au moment où les technologies permettant d'économiser du carburant entreront sur le marché, les propriétaires et les exploitants de véhicules légers réaliseront des économies de carburant (résultat intermédiaire), ce qui se traduira directement par des réductions des émissions de GES et des avantages économiques (résultat final).

L'une des caractéristiques clés du projet de règlement est que les entreprises seront soumises à des normes de plus en plus rigoureuses au cours de la période des années de modèle 2017 à 2025. De plus, le projet de règlement ne cible que les nouveaux véhicules. Les véhicules existants ne sont pas assujettis au projet de règlement. Par conséquent, les résultats, comme les réductions prévues des émissions de GES, auront lieu progressivement et s'additionneront au fil du temps à mesure que le parc automobile canadien se renouvellera.

Des indicateurs et des objectifs clairs et quantitatifs, le cas échéant, ont été définis pour chaque résultat — immédiat, intermédiaire et final — et feront l'objet d'un suivi tous les ans ou tous les cinq ans, selon l'indicateur et le résultat. De plus, une évaluation de compilation sera effectuée tous les cinq ans afin d'évaluer le rendement de chaque indicateur par rapport aux objectifs définis. Ce processus d'examen régulier permettra au Ministère de documenter clairement l'impact du projet de règlement sur le secteur des véhicules légers routiers, à mesure que de plus en plus de véhicules à faibles émissions de GES entrent sur le marché, et d'évaluer le rendement du projet de règlement dans l'atteinte des cibles prévues. Ces indicateurs de rendement seraient présentés dans le tableau des indicateurs du PMRE et renverraient directement aux résultats énumérés dans le modèle logique.

Le PMRE officiel lié au projet de règlement serait finalisé et accessible aux parties intéressées dans les 12 mois suivant la publication de la version définitive du Règlement dans la Partie II de

the *Canada Gazette*, Part II, but prior to the due date for compliance obligations associated with model year 2017.

15. Contacts

Mark Cauchi
Director
Transportation Division
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-3706
Fax: 819-953-7815
Email: GHGRegDev_Vehicles@ec.gc.ca

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

la *Gazette du Canada*, mais avant la date d'échéance pour les obligations en matière de conformité associées à l'année de modèle 2017.

15. Personnes-ressources

Mark Cauchi
Directeur
Division des transports
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 13^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-3706
Télécopieur : 819-953-7815
Courriel : GHGRegDev_Vehicles@ec.gc.ca

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, pursuant to sections 160 and 162 of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*.

Interested persons may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mark Cauchi, Director, Transportation Division, Environmental Stewardship Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (fax: 819-953-7815; email: mark.cauchi@ec.gc.ca).

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, November 22, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 160 et 162 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Mark Cauchi, directeur, Division des transports, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (télécopieur : 819-953-7815; courriel : mark.cauchi@ec.gc.ca).

Quiconque fournit des renseignements au ministre de l'Environnement peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 22 novembre 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

REGULATIONS AMENDING THE PASSENGER AUTOMOBILE AND LIGHT TRUCK GREENHOUSE GAS EMISSION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition “curb weight” in subsection 1(1) of the *Passenger Automobile and Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations*¹ is replaced by the following:

“curb weight”
« masse en état
de marche »

“curb weight” means, at the manufacturer’s choice, the actual or manufacturer’s estimated weight of a vehicle in operational status with all standard equipment and weight of fuel at nominal tank capacity and the weight of optional equipment.

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

“cargo box
length at the
floor”
« longueur de
caisse au
plancher »

“cargo box length at the floor” means the longitudinal distance between the inside front of the cargo box and the inside of the closed endgate as measured at the surface of the cargo box floor along the vehicle’s centreline.

“cargo box
length at the
top of the
body”
« longueur de
caisse au
sommet de la
carrosserie »

“cargo box length at the top of the body” means the longitudinal distance between the inside front of the cargo box and the inside of the closed endgate as measured at the height of the top of the cargo box along the vehicle’s centreline.

“full size
pick-up truck”
« grosse
camionnette »

“full size pick-up truck” means a light truck that has a passenger compartment and a cargo box without a permanently fixed roof, and that meets the following specifications:

- (a) a minimum cargo box width of 121.9 cm (48 inches) as measured at the cargo box’s narrowest point between the wheelhouses;
- (b) a minimum cargo box length of 152.4 cm (60 inches), which length corresponds to the lesser of the cargo box length at the top of the body and the cargo box length at the floor; and
- (c) a minimum towing capability of 2 267 kg (5,000 pounds) or a minimum payload capability of 771 kg (1,700 pounds).

“GCWR”
« PNBC »

“GCWR” means the gross combination weight rating specified by a manufacturer as the maximum combined weight of a towing vehicle, its passengers and its cargo, plus the weight of the trailer and its cargo.

“mild hybrid
electric
technology”
« technologie
électrique
hybride
légère »

“mild hybrid electric technology”, in respect of a full size pick-up truck, means a technology that includes automatic start/stop capability and regenerative braking capability, and with which the recovered energy is at least 15% but less than 65% of the total braking energy, as determined in accordance with the test procedure set out in section 116(c) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DES AUTOMOBILES À PASSAGERS ET DES CAMIONS LÉGERS

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « masse en état de marche », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*¹, est remplacée par ce qui suit :

« masse en état de marche » Au choix du constructeur, le poids réel d’un véhicule en état de marche, ou celui qu’il estime, compte tenu de tout équipement standard, du poids du carburant calculé selon la capacité nominale du réservoir à carburant et du poids de l’équipement facultatif.

« masse en état
de marche »
“curb weight”

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

« capacité de remorquage minimale » La différence entre le PNBC et le PNBV d’un véhicule.

« capacité de
remorquage
minimale »
“minimum
towing
capability”

« charge utile minimale » La différence entre le PNBV et la masse en état de marche d’un véhicule.

« charge utile
minimale »
“minimum
payload
capability”

« grosse camionnette » Camion léger qui est doté d’une cabine pour passagers et d’une caisse de chargement sans toit fixe permanent et qui répond aux spécifications suivantes :

« grosse
camionnette »
“full size
pick-up truck”

- a) une largeur minimale de la caisse de chargement égale à 121,9 cm (48 pouces), mesurée au point le plus étroit de celle-ci entre les passages de roues;
- b) une longueur minimale de la caisse de chargement de 152,4 cm (60 pouces), laquelle correspond à la plus petite des longueurs suivantes, soit la longueur de caisse au plancher, soit la longueur de caisse au sommet de la carrosserie;
- c) une capacité de remorquage minimale de 2 267 kg (5 000 livres) ou une charge utile minimale de 771 kg (1 700 livres).

« longueur de caisse au plancher » La distance longitudinale entre l’avant intérieur du plancher de la caisse de chargement et l’intérieur du hayon fermé, mesurée sur la surface du plancher de celle-ci, le long de la ligne de centre du véhicule.

« longueur de
caisse au
plancher »
“cargo box
length at the
floor”

« longueur de caisse au sommet de la carrosserie » La distance longitudinale entre l’avant intérieur de la caisse de chargement et l’intérieur du hayon fermé, mesurée au niveau du sommet de celle-ci, le long de la ligne de centre du véhicule.

« longueur de
caisse au
sommet de la
carrosserie »
“cargo box
length at the
top of the
body”

« PNBC » Le poids nominal brut combiné spécifié par le fabricant comme étant le poids maximal combiné pour un véhicule tracteur, ses passagers et

« PNBC »
“GCWR”

¹ SOR/2010-201

¹ DORS/2010-201

“minimum payload capability” « charge utile minimale » “minimum towing capability” « capacité de remorquage minimale » “natural gas vehicle” « véhicule au gaz naturel » “strong hybrid electric technology” « technologie électrique hybride complète »	“minimum payload capability” means the difference between the GVWR and curb weight of a vehicle. “minimum towing capability” means the difference between the GCWR and GVWR of a vehicle. “natural gas vehicle” means a vehicle designed to operate exclusively on natural gas. “strong hybrid electric technology”, in respect of a full size pick-up truck, means a technology that provides automatic start/stop capability and regenerative braking capability, and with which the recovered energy is at least 65 % of the total braking energy, as determined in accordance with the test procedure set out in section 116(c) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR.	son chargement, plus le poids de la remorque et de son chargement. « technologie électrique hybride complète » À l’égard d’une grosse camionnette, s’entend d’une technologie qui comporte notamment une capacité d’arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer 65 % ou plus de l’énergie de freinage totale, déterminée par la méthode d’essai prévue à l’article 116(c) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR. « technologie électrique hybride légère » À l’égard d’une grosse camionnette, s’entend d’une technologie qui comporte notamment une capacité d’arrêt-démarrage automatique et une capacité de freinage par récupération qui permet de récupérer au moins 15 %, mais moins de 65 % de l’énergie de freinage totale, déterminée par la méthode d’essai prévue à l’article 116(c) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR. « véhicule au gaz naturel » Véhicule qui est conçu pour fonctionner exclusivement au gaz naturel.	« technologie électrique hybride complète » “strong hybrid electric technology” « technologie électrique hybride légère » “mild hybrid electric technology” « véhicule au gaz naturel » “natural gas vehicle”
CFR	(3) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3): (4) For the purposes of these Regulations, except paragraph 39(2)(c), a reference in the CFR to a “test group” is to be read as a reference to a “model type”.	(3) L’article 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit : (4) Pour l’application du présent règlement, sauf l’alinéa 39(2)c), toute mention dans le CFR de « test group » s’entend de « type de modèle ».	CFR
Exception	2. Subsection 6(2) of the Regulations is replaced by the following: (2) Subsection (1) does not apply to any company that, on September 23, 2010, is authorized to apply the national emissions mark to a vehicle under the <i>On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations</i>.	2. Le paragraphe 6(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit : (2) Le paragraphe (1) ne s’applique pas à l’entreprise qui, le 23 septembre 2010, est autorisée à apposer une marque nationale sur des véhicules en vertu du <i>Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs</i>.	Exception
Fleets of the 2011 model year	3. Subsections 8(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following: (3) A company’s fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year does not include vehicles that were manufactured before September 23, 2010, unless the company elects to include all of its passenger automobiles or light trucks of the 2011 model year in the fleet in question and reports that election in its end of model year report.	3. Les paragraphes 8(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit : (3) Les parcs d’automobiles à passagers ou de camions légers de l’année de modèle 2011 d’une entreprise ne comprennent que les véhicules construits à compter du 23 septembre 2010, sauf si elle choisit d’y inclure l’ensemble de ses automobiles à passagers ou de ses camions légers de l’année de modèle 2011 et fait mention de ce choix dans son rapport de fin d’année de modèle.	Parcs de l’année de modèle 2011
Emergency vehicles	(4) Despite subsection (1), a company may, for the purposes of sections 10 and 13 to 40, elect to exclude emergency vehicles from its fleets and its temporary optional fleets of passenger automobiles and light trucks of the model year corresponding to the year during which this subsection comes into force and any subsequent model year, if it reports that election in its end of model year report for that model year.	(4) Malgré le paragraphe (1), l’entreprise peut, pour l’application des articles 10 et 13 à 40, choisir d’exclure de ses parcs et de ses parcs optionnels provisoires d’automobiles à passagers et de camions légers de l’année de modèle en cours à la date d’entrée en vigueur du présent paragraphe ou d’une année de modèle ultérieure les véhicules d’urgence si elle fait mention de ce choix dans son rapport de fin d’année de modèle pour cette année de modèle.	Véhicules d’urgence
Nitrous oxide and methane emission standards	4. Subsection 10(1) of the Regulations is replaced by the following: 10. (1) Subject to subsection (2) and section 12, passenger automobiles and light trucks of the 2012 model year or a subsequent model year must	4. Le paragraphe 10(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit : 10. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l’article 12, les automobiles à passagers et les camions légers de l’année de modèle 2012 ou d’une	Normes d’émissions — oxyde nitreux et méthane

conform to the following exhaust emission standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) for the applicable model year:

- (a) the standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR;
- (b) the standards for nitrous oxide (N₂O) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the alternative standards for methane (CH₄) determined in accordance with section 1818(f)(3) of that subpart;
- (c) the alternative standards for nitrous oxide (N₂O) determined in accordance with section 1818(f)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR and the standards for methane (CH₄) set out in section 1818(f)(1) of that subpart; or
- (d) the alternative standards for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄) determined in accordance with section 1818(f)(3) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

5. Section 11 of the Regulations is replaced by the following:

11. The standards referred to in section 10 are the certification and in-use standards for the applicable useful life, taking into account the test procedures, fuels and calculation methods set out for those standards in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86 of the CFR and in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR.

6. (1) Subsection 14(1) of the Regulations is replaced by the following:

14. (1) A company that manufactured or imported at least one passenger automobile or light truck but in total not more than 749 passenger automobiles and light trucks for either the 2008 or 2009 model years for sale in Canada is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2012 model year or a subsequent model year if

- (a) the average number of passenger automobiles and light trucks of the three consecutive model years preceding the model year in question that are manufactured or imported by the company for sale in Canada is less than 750; and
- (b) the company submits a declaration as set out in section 35.

(1.1) A company that did not manufacture or import any passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2016 model years for sale in Canada during the 2010 to 2016 calendar years is not subject to sections 13 and 17 to 20 for vehicles of the 2017 model year or a subsequent model year if the company submits a declaration as set out in section 35.1 and

- (a) in the case of the first model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada,

année de modèle ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄) ci-après pour l'année de modèle en cause :

- a) soit les normes visant l'oxyde nitreux (N₂O) et le méthane (CH₄) prévues à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR;
- b) soit les normes visant l'oxyde nitreux (N₂O) prévues à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et les normes de rechange visant le méthane (CH₄) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de cette sous-partie;
- c) soit les normes de rechange visant l'oxyde nitreux (N₂O) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et les normes visant le méthane (CH₄) prévues à l'article 1818(f)(1) de cette sous-partie;
- d) soit les normes de rechange visant l'oxyde nitreux (N₂O) et le méthane (CH₄) déterminées conformément à l'article 1818(f)(3) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

5. L'article 11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

11. Les normes visées à l'article 10 sont les normes d'homologation et d'utilisation pour la durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et à la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40 du CFR.

6. (1) Le paragraphe 14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

14. (1) L'entreprise qui a construit ou importé au moins une automobile à passagers ou un camion léger, mais, au total, au plus 749 automobiles à passagers et camions légers pour l'une ou l'autre des années de modèle 2008 ou 2009 en vue de les vendre au Canada n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de l'année de modèle 2012 ou d'une année de modèle ultérieure si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le nombre moyen des automobiles à passagers et des camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle en cause que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada est inférieur à 750;
- b) l'entreprise fournit la déclaration prévue à l'article 35.

(1.1) L'entreprise qui n'a construit ou importé aucune automobile à passagers ni aucun camion léger des années de modèle 2011 à 2016 en vue de les vendre au Canada au cours des années civiles 2010 à 2016 n'est pas tenue de se conformer aux articles 13 et 17 à 20 pour les véhicules de l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure si elle fournit la déclaration prévue à l'article 35.1 et si :

- a) dans le cas de la première année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des

Interpretation
of standards

Non
application of
the standards
respecting CO₂
equivalent
emissions

New
companies —
2017 model
year and
subsequent
model years

Interprétation
des normes

Non-
application des
normes
relatives aux
émissions
d'équivalent
CO₂

Nouvelles
entreprises —
année de
modèle 2017 et
années de
modèle
ultérieures

the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks;

(b) in the case of the second model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks;

(c) in the case of the third model year for which the company manufactures or imports passenger automobiles or light trucks for sale in Canada, the company manufactures or imports in total less than 750 passenger automobiles and light trucks; and

(d) in the case of any subsequent model year, the average number of passenger automobiles and light trucks of the three consecutive model years preceding the model year that are manufactured or imported by the company for sale in Canada is less than 750.

(2) The portion of subsection 14(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Conditions

(2) If the average number of passenger automobiles and light trucks of the three consecutive model years preceding any model year that are manufactured or imported by a company for sale in Canada is equal to or greater than 750 — other than by reason of the fact that the company has purchased another company — the company becomes subject to sections 13, 17 to 20 and 33 for its passenger automobiles and light trucks of the following model year:

7. Section 15 of the Regulations is replaced by the following:

Rounding —
general

15. (1) If any of the calculations in these Regulations, except for those in paragraphs 17(4)(b) and (5)(b) and in subsections 17(6) and (7) and 18(1) to (3), (4.2), (7) to (10.1) and (12), results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest whole number in accordance with section 6 of the ASTM International method ASTM E 29-93a, entitled *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

Rounding —
nearest tenth of
a unit

(2) If a calculation in paragraph 17(4)(b) or (5)(b) or in subsection 17(6) or (7) or 18(1) to (3), (4.2), (7) to (10.1) or (12) results in a number that is not a whole number, the number must be rounded to the nearest tenth of a unit.

8. (1) Subsections 17(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:

Calculation of
fleet average
CO₂ equivalent
emission
standard for
2012 and
subsequent
model years

(3) Subject to sections 24 and 28.1, a company must calculate the fleet average CO₂ equivalent emission standard for its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2012 model year and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;

b) dans le cas de la deuxième année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;

c) dans le cas de la troisième année de modèle pour laquelle elle construit ou importe des automobiles à passagers ou des camions légers en vue de les vendre au Canada, elle en construit ou importe au total moins de 750;

d) dans le cas de toute année de modèle ultérieure, le nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers des trois années de modèle consécutives précédant l'année de modèle qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada est inférieur à 750.

(2) Le passage du paragraphe 14(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Conditions

(2) Si le nombre moyen d'automobiles à passagers et de camions légers des trois années de modèle consécutives précédant toute année de modèle qu'elle a construits ou importés en vue de les vendre au Canada est égal ou supérieur à 750 — pour une raison autre que l'acquisition par l'entreprise d'une autre entreprise —, l'entreprise devient assujettie aux articles 13 et 17 à 20, ainsi qu'à l'article 33, à l'égard de ses automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle ci-après :

7. L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Arrondisse-
ment —
général

15. (1) Dans les calculs prévus au présent règlement, sauf ceux visés aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b) et aux paragraphes 17(6) et (7) et 18(1) à (3), (4.2), (7) à (10.1) et (12), les résultats sont arrondis à l'unité la plus proche, conformément à l'article 6 de la méthode ASTM E 29-93a de l'ASTM International intitulée *Standard Practice for Using Significant Digits in Test Data to Determine Conformance with Specifications*.

(2) Dans les calculs prévus aux alinéas 17(4)(b) et (5)(b) et aux paragraphes 17(6) et (7) et 18(1) à (3), (4.2), (7) à (10.1) et (12), les résultats sont arrondis au dixième d'unité le plus proche.

Arrondisse-
ment —
dixième d'unité
le plus proche

8. (1) Les paragraphes 17(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(3) Sous réserve des articles 24 et 28.1, l'entreprise calcule la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO₂ pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

Calcul de la
norme
moyenne
d'émissions
d'équivalent
CO₂ pour
l'année de
modèle 2012 et
les années de
modèle
ultérieures

where

- A is the CO₂ emission target value for each group of passenger automobiles or light trucks, determined in accordance with subsection (4), (5), (6) or (7), as the case may be, and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B is the number of passenger automobiles or light trucks in the group in question; and
- C is the total number of passenger automobiles or light trucks in the fleet.

(2) The portion of subsection 17(4) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(4) For fleets of the 2012 to 2016 models years, the CO₂ emission target value applicable to a group of passenger automobiles of a given model year corresponds to the following:

(3) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(4)(a) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

(4) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(4)(b) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

(5) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(4)(c) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

(6) The portion of subsection 17(5) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(5) For fleets of the 2012 to 2016 model years, the CO₂ emission target value applicable to a group of light trucks of a given model year corresponds to the following:

(7) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(5)(a) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

où :

- A représente la valeur cible d'émissions de CO₂ déterminée conformément aux paragraphes (4), (5), (6) ou (7), selon le cas, pour chaque groupe d'automobiles à passagers ou de camions légers et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B le nombre d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le groupe en cause;
- C le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers dans le parc.

(2) Le passage du paragraphe 17(4) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(4) Pour les parcs des années de modèle 2012 à 2016, la valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe d'automobiles à passagers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

(3) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(4)a) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

(4) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(4)b) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

(5) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(4)c) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

(6) Le passage du paragraphe 17(5) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(5) Pour les parcs des années de modèle 2012 à 2016, la valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe de camions légers d'une année de modèle donnée correspond à ce qui suit :

(7) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(5)a) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

Targets —
passenger
automobiles of
the 2012 to
2016 model
years

Valeurs
cibles —
automobiles à
passagers des
années de
modèle 2012 à
2016

Targets — light
trucks of the
2012 to 2016
model years

Valeurs
cibles —
camions légers
des années de
modèle 2012 à
2016

(8) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(5)(b) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

(9) The portion of item 5 of the table to paragraph 17(5)(c) of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Model Year
5.	2016

(10) Section 17 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

(6) The CO₂ emission target value applicable to a given group of passenger automobiles of the 2017 model year and subsequent model years corresponds to the value determined for that group in accordance with section 1818(c)(2)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

(7) The CO₂ emission target value applicable to a given group of light trucks of the 2017 model year and subsequent model years corresponds to the value determined for that group in accordance with section 1818(c)(3)(i) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR.

9. (1) Subsection 18(1) of the Regulations is replaced by the following:

18. (1) A company must calculate the fleet average CO₂ equivalent emission value for its fleet of passenger automobiles and its fleet of light trucks of the 2011 model year and subsequent model years in accordance with the following formula:

$$D - E - F - G - H$$

where

- D is the fleet average carbon-related exhaust emission value for each fleet, calculated in accordance with subsections (2) or (3), subject to subsections (5) and (6);
- E is the allowance for the reduction of air conditioning refrigerant leakage, calculated in accordance with subsection (7);
- F is the allowance for the improvement of air conditioning system efficiency, calculated in accordance with subsection (8);
- G is the allowance for the use of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction, calculated in accordance with subsections (8.1) and (9); and
- H is the allowance for certain light trucks, calculated in accordance with subsection (10.1).

(8) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(5)(b) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

(9) Le passage de l'article 5 du tableau de l'alinéa 17(5)(c) du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Année de modèle
5.	2016

(10) L'article 17 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

(6) La valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe donné d'automobiles à passagers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures correspond à la valeur déterminée pour ce groupe conformément à l'article 1818(c)(2)(i) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

(7) La valeur cible d'émissions de CO₂ applicable à un groupe donné de camions légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures correspond à la valeur déterminée pour ce groupe conformément à l'article 1818(c)(3)(i) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

9. (1) Le paragraphe 18(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

18. (1) L'entreprise calcule la valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂ pour son parc d'automobiles à passagers et son parc de camions légers de l'année de modèle 2011 et des années de modèle ultérieures selon la formule suivante :

$$D - E - F - G - H$$

où :

- D représente la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque parc, calculée conformément aux paragraphes (2) ou (3), compte tenu des paragraphes (5) et (6);
- E l'allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes provenant du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe (7);
- F l'allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation, calculée conformément au paragraphe (8);
- G l'allocation pour l'utilisation de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂, calculée conformément aux paragraphes (8.1) et (9);
- H l'allocation pour certains camions légers, calculée conformément au paragraphe (10.1).

Valeurs cibles — automobiles à passagers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures

Valeurs cibles — camions légers de l'année de modèle 2017 et des années de modèle ultérieures

Valeur moyenne des émissions d'équivalent CO₂

Targets — passenger automobiles of the 2017 model year and subsequent model years

Targets — light trucks of the 2017 model year and subsequent model years

Fleet average CO₂ equivalent emission value

(2) Subsection 18(3) of the Regulations is replaced by the following:

Fleet average carbon-related exhaust emission value for 2012 and subsequent model years

(3) Subject to subsections (11) and (11.1), the fleet average carbon-related exhaust emission value for each of its fleets of the 2012 model year and subsequent model years and, for the purposes of section 29, for each of its fleets of the 2008 to 2010 model years is calculated using the following formula:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

A is the following carbon-related exhaust emission value for each model type and includes, if an election is made under subsection 10(2), the exhaust emission for nitrous oxide (N₂O) and methane (CH₄):

(a) in the case of electric vehicles and fuel cell vehicles, 0 grams of CO₂ equivalent per mile,

(b) in the case of plug-in hybrid electric vehicles, the value determined in accordance with section 113(n)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR, for the model year in question, taking into account subsection 19(2), and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile, or

(c) in all other cases, the value determined in accordance with section 510(j)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, for the model year in question, taking into account subsection 19(2), and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile;

B is the number of vehicles of the model type in question in the fleet; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

(3) Section 18 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):

Multiplier for certain vehicles

(4.1) Subject to subsection (4.2), when calculating the fleet average carbon-related exhaust emission value in accordance with subsections (2) and (3) for fleets of the 2017 to 2021 model years, a company may, for the purposes of amounts B and C in subsections (2) and (3), elect to multiply the number of advanced technology vehicles, natural gas vehicles or natural gas dual-fuel vehicles in its fleet by the number set out in the following table in respect of that type of vehicle for the model year in question, if the company reports the election and indicates the number of credits obtained as a result of the election in its end of model year report.

(2) Le paragraphe 18(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve des paragraphes (11) et (11.1), la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chacun de ses parcs de l'année de modèle 2012 et des années de modèle ultérieures ainsi que, pour l'application de l'article 29, pour chacun de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010 est calculée selon la formule suivante :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

Valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone — année de modèle 2012 et années de modèle ultérieures

où :

A représente la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone ci-après pour chaque type de modèle, comprenant, si le choix prévu au paragraphe 10(2) a été exercé, les émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) et de méthane (CH₄) :

a) dans le cas des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible, 0 gramme d'équivalent CO₂ par mille,

b) dans le cas des véhicules électriques hybrides rechargeables, la valeur déterminée conformément à l'article 113(n)(2) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause, compte tenu du paragraphe 19(2), et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille,

c) dans tout autre cas, la valeur déterminée conformément à l'article 510(j)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle en cause, compte tenu du paragraphe 19(2), et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille;

B le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) L'article 18 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(4.1) Sous réserve du paragraphe (4.2), dans le calcul de la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément aux paragraphes (2) et (3) pour les parcs des années de modèle 2017 à 2021, l'entreprise peut, pour l'application des éléments B et C de la formule figurant à ces paragraphes, choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe, de véhicules au gaz naturel ou de véhicules à gaz naturel à double carburant de son parc, par le nombre indiqué pour ces types de véhicules qui figure dans le tableau ci-après pour l'année de modèle en cause, si elle fait mention de ce choix et indique le nombre de points qui en découle dans son rapport de fin d'année de modèle.

Multiplicateur pour certains véhicules

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Model Year	Electric Vehicle and Fuel Cell Vehicle Multiplier	Plug-in Hybrid Electric Vehicle, Natural Gas Vehicle and Natural Gas Dual-Fuel Vehicle Multiplier
1.	2017	2.0	1.6
2.	2018	2.0	1.6
3.	2019	2.0	1.6
4.	2020	1.75	1.45
5.	2021	1.5	1.3

Requirement — plug-in hybrid electric vehicles

(4.2) A company may make an election under subsection (4.1) in respect of a plug-in hybrid electric vehicle of the 2017 to 2021 model years only if the vehicle has an all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles) or an equivalent all-electric driving range equal to or greater than 16.4 km (10.2 miles). The all-electric driving range and the equivalent all-electric driving range are determined in accordance with section 1866(b)(2)(ii) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, subpart S, of the CFR.

(4) Subsections 18(6) to (11) of the Regulations are replaced by the following:

Alternative value

(6) For the purposes of section 510(j)(2)(vi) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, a company may use an alternative value for the weighting factor “F” if the company provides the Minister with evidence demonstrating that the alternative value is more representative of its fleet.

Allowance for reduction of air conditioning refrigerant leakage

(7) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air conditioning refrigerant leakage:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

- A is the CO₂ equivalent leakage reduction for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with section 1867 of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ equivalent per mile;
- B is the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the air conditioning system; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

Allowance for improvement of air conditioning system efficiency

(8) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of air conditioning systems that incorporate technologies designed to reduce air-conditioning-related CO₂ emissions by improving air conditioning system efficiency:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Année de modèle	Multiplicateur des véhicules électriques et des véhicules à pile à combustible	Multiplicateur des véhicules hybrides électriques rechargeables, des véhicules au gaz naturel et des véhicules à gaz naturel à double carburant
1.	2017	2,0	1,6
2.	2018	2,0	1,6
3.	2019	2,0	1,6
4.	2020	1,75	1,45
5.	2021	1,5	1,3

Exigence — véhicules hybrides électriques

(4.2) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (4.1) relativement à un véhicule électrique hybride rechargeable des années de modèle 2017 à 2021 que si celui-ci est doté d'une autonomie tout électrique égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles) ou d'une autonomie tout électrique équivalente égale ou supérieure à 16,4 km (10,2 milles). L'autonomie tout électrique et l'autonomie tout électrique équivalente sont déterminées conformément à l'article 1866(b)(2)(ii) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR.

(4) Les paragraphes 18(6) à (11) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(6) Pour l'application de l'article 510(j)(2)(vi) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR, l'entreprise peut utiliser une valeur de remplacement pour le facteur de pondération F si elle fournit au ministre une preuve établissant que cette valeur est plus représentative de son parc.

Valeur de remplacement

(7) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les fuites de frigorigènes :

Allocation pour la réduction des fuites de frigorigènes

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

- A représente la réduction des fuites d'équivalent CO₂ pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément à l'article 1867 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes d'équivalent CO₂ par mille;
- B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(8) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de systèmes de climatisation dotés de technologies conçues pour réduire les émissions de CO₂ liées à ces systèmes en améliorant leur efficacité :

Allocation pour l'amélioration de l'efficacité du système de climatisation

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

A is the air conditioning efficiency allowance for each air conditioning system in the fleet that incorporates those technologies, determined in accordance with the provisions relating to credits in sections 165, 167 and 1868 of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ per mile;

B is the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the air conditioning system; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

Allowance for certain innovative technologies

(8.1) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2014 model year and subsequent model years, of innovative technologies that result in a measurable CO₂ emission reduction and that are referred to in section 1869(b) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

where

A is the allowance for each of those technologies used in the fleet, determined in accordance with section 1869(b) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ per mile, with the maximum allowable decrease referred to in section 1869(b)(2) of that Part applying, with the necessary adaptations for its application in the Canadian context;

B is the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the innovative technology; and

C is the total number of vehicles in the fleet.

Alternative procedure

(8.2) Instead of determining the allowance for each innovative technology used in the fleet in accordance with the description of A in subsection (8.1), a company may

(a) determine that allowance in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per mile; or

(b) use the credit value approved by the EPA for that technology under section 1869(e) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per mile, if the company provides the Minister with evidence of that approval in its end of model year report.

Allowance for innovative technologies

(9) A company may elect to calculate, using the following formula, an allowance for the use, in its fleet of passenger automobiles or light trucks, of innovative technologies — other than those referred to in subsection (8.1) — that result in a measurable CO₂ emission reduction:

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

A représente l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation pour chaque système de climatisation qui est doté de ces technologies dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives aux crédits prévues aux articles 165, 167 et 1868 de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;

B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés du système de climatisation;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

(8.1) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2014 et des années de modèle ultérieures, de technologies innovatrices qui entraînent une réduction quantifiable des émissions de CO₂ qui sont visées à l'article 1869(b) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

où :

A représente l'allocation pour chacune de ces technologies utilisées dans le parc, déterminée conformément à l'article 1869(b) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR — la réduction maximale permise qui est prévue à l'article 1869(b)(2) de cette partie s'appliquant alors avec les adaptations nécessaires pour son application dans un contexte canadien — et exprimée en grammes de CO₂ par mille;

B le nombre de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie innovatrice;

C le nombre total de véhicules dans le parc.

(8.2) Au lieu de déterminer l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (8.1), l'entreprise peut :

a) soit la déterminer conformément aux dispositions relatives à la méthodologie à cinq cycles prévues à l'article 1869(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;

b) soit utiliser la valeur des crédits approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de l'article 1869(e) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille, si elle fournit une attestation de l'approbation de l'EPA au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle.

(9) L'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, une allocation pour l'utilisation, dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers, de technologies innovatrices entraînant une réduction quantifiable des émissions de CO₂ — autres que celles visées au paragraphe (8.1) :

$$\frac{\sum (A \times B)}{C}$$

Allocation pour certaines technologies innovatrices

Méthode de rechange

Allocation pour les technologies innovatrices

where

- A is the allowance for each innovative technology used in the fleet, determined in accordance with the provisions for the 5-cycle methodology set out in section 1869(c) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B is the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the innovative technology; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

Alternative procedure for 5-cycle methodology

(10) If the 5-cycle methodology referred to in subsection (9) cannot adequately measure the emission reduction attributable to an innovative technology, a company may, instead of determining the allowance for the innovative technology in accordance with the description of A in subsection (9), use the credit value approved by the EPA for that technology under section 1869(e) of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR, expressed in grams of CO₂ per mile, if the company provides the Minister with evidence of that approval in its end of model year report.

Allowance for certain full size pick-up trucks

(10.1) For fleets of light trucks of the 2017 to 2025 model years, a company may elect to calculate, using the following formula, either an allowance for the presence, in its fleet, of full size pick-up trucks equipped with hybrid electric technologies or an allowance for the presence, in its fleet, of full size pick-up trucks that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value, if the percentage of full size pick-up trucks that are equipped with hybrid electric technologies or that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value is equal to or greater than the percentage set out in section 1870(a) or (b), as the case may be, of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR:

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

where

- A is either the allowance for the presence of full size pick-up trucks that are equipped with hybrid electric technologies or the allowance for the presence of full size pick-up trucks that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value, determined in accordance with the provisions relating to credits in section 1870(a) or (b), as the case may be, of Title 40, chapter I, subchapter C, Part 86, of the CFR, and expressed in grams of CO₂ per mile;
- B is the total number of full size pick-up trucks in the fleet that are equipped with hybrid electric technologies or that achieve carbon-related exhaust emission values below the applicable target value; and
- C is the total number of vehicles in the fleet.

où :

- A représente l'allocation pour chaque technologie innovatrice utilisée dans le parc, déterminée conformément aux dispositions relatives à la méthodologie à cinq cycles prévues à l'article 1869(c) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

(10) Dans le cas où la méthodologie à cinq cycles visée au paragraphe (9) ne permet pas de mesurer de façon adéquate la réduction des émissions attribuable à une technologie innovatrice, l'entreprise peut, au lieu de déterminer l'allocation pour la technologie innovatrice conformément à l'élément A de la formule figurant au paragraphe (9), utiliser la valeur des crédits approuvée par l'EPA pour cette technologie, en application de l'article 1869(e) de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille, si elle fournit une attestation de l'approbation de l'EPA au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle.

Méthode de rechange pour la méthodologie à cinq cycles

(10.1) Pour les parcs de camions légers des années de modèle 2017 à 2025, l'entreprise peut choisir de calculer, selon la formule ci-après, soit une allocation pour la présence, dans son parc, de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides, soit une allocation pour la présence, dans son parc, de grosses camionnettes dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liés au carbone est meilleur que la valeur cible applicable, si le pourcentage de grosses camionnettes qui sont dotées de ces technologies ou qui ont ce rendement est égal ou supérieur au pourcentage prévu à l'article 1870(a) ou (b), selon le cas, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR :

Grosses camionnettes — années de modèle 2017 à 2025

$$\frac{\sum(A \times B)}{C}$$

où :

- A représente soit l'allocation pour la présence de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides, soit l'allocation pour la présence de grosses camionnettes dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement liés au carbone est meilleur que la valeur cible applicable, déterminée conformément aux dispositions relatives aux crédits prévues à l'article 1870(a) ou (b), selon le cas, de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et exprimée en grammes de CO₂ par mille;
- B le nombre total de grosses camionnettes dans le parc qui sont dotées de technologies électriques hybrides ou dont le rendement en matière d'émissions de gaz d'échappement lié au carbone est meilleur que la valeur cible applicable;
- C le nombre total de véhicules dans le parc.

Application — hybrid electric technologies	(10.2) The allowance referred to in subsection (10.1) for the presence, in a fleet of light trucks, of full size pick-up trucks equipped with hybrid electric technologies applies only to those equipped with a mild hybrid electric technology and those equipped with a strong hybrid electric technology.	(10.2) L'allocation visée au paragraphe (10.1) pour la présence, dans un parc de camions légers, de grosses camionnettes dotées de technologies électriques hybrides ne s'applique qu'à celles qui sont dotées d'une technologie électrique hybride complète et à celles qui sont dotées d'une technologie électrique hybride légère.	Application — technologies électriques hybrides
Election	(10.3) A company that elects to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet in accordance with subsection (4.1) must not use the allowance set out in subsection (10.1) for the same vehicle.	(10.3) L'entreprise ne peut à la fois choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe de son parc, conformément au paragraphe (4.1) et choisir d'utiliser l'allocation prévue au paragraphe (10.1) pour un même véhicule.	Choix
Limits — until 2016 model year	(11) For the purposes of subsection (3), a company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A in that subsection, with the value determined under subsection (12) for all the advanced technology vehicles in its fleets of the model year corresponding to the year during which this subsection comes into force, and subsequent model years until the 2016 model year, that are in excess of the following applicable maximum number: (a) 30,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported less than 3,750 advanced technology vehicles of the 2012 model year for sale in Canada and that has already included 30,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years, if the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years; or (b) 45,000 vehicles, in the case of a company that manufactured or imported 3,750 or more advanced technology vehicles of the 2012 model year for sale in Canada and that has already included 45,000 advanced technology vehicles in its fleets of the 2011 to 2016 model years, or in its fleets of the 2008 to 2016 model years, if the company obtained early action credits in respect of its fleets of the 2008 to 2010 model years.	(11) Pour l'application du paragraphe (3), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe, par la valeur calculée en application du paragraphe (12) pour tout véhicule à technologie de pointe qui fait partie de ses parcs de l'année de modèle en cours à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe et des années de modèle ultérieures jusqu'à l'année de modèle 2016 et qui est en sus du nombre maximal applicable ci-après : a) 30 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 en vue de les vendre au Canada et elle a déjà inclus 30 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010; b) 45 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 3 750 véhicules à technologie de pointe de l'année de modèle 2012 ou plus en vue de les vendre au Canada et elle a déjà inclus 45 000 véhicules à technologie de pointe dans ses parcs des années de modèle 2011 à 2016, ou dans ses parcs des années de modèle 2008 à 2016 dans le cas où elle a obtenu des points d'action précoce à l'égard de ses parcs des années de modèle 2008 à 2010.	Limites — jusqu'à l'année de modèle 2016
Limits — 2022 to 2025 model years	(11.1) For the purposes of subsection (3), a company must replace the carbon-related exhaust emission value, referred to in the description of A in that subsection, with the value determined under subsection (12) for all the advanced technology vehicles in its fleets of the 2022 to 2025 model years that are in excess of the following applicable maximum number: (a) 30,000 vehicles, if the company manufactured or imported less than 45,000 advanced technology vehicles of the 2019 to 2021 model years for sale in Canada; or (b) 90,000 vehicles, if the company manufactured or imported 45,000 or more advanced technology vehicles of the 2019 to 2021 model years for sale in Canada.	(11.1) Pour l'application du paragraphe (3), l'entreprise remplace la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, représentée par l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe, par la valeur déterminée conformément au paragraphe (12) pour tout véhicule à technologie de pointe qui fait partie de ses parcs des années de modèle 2022 à 2025 et qui est en sus du nombre maximal applicable ci-après : a) 30 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé moins de 45 000 véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2019 à 2021 en vue de les vendre au Canada; b) 90 000, dans le cas où l'entreprise a construit ou importé 45 000 véhicules à technologie de pointe des années de modèle 2019 à 2021 ou plus en vue de les vendre au Canada.	Limites — années de modèle 2022 à 2025
Advanced technology vehicles in excess of maximum number	(12) For the advanced technology vehicles that are in excess of the applicable maximum number, a company must determine the carbon-related exhaust emission value in accordance with	(12) Pour tout véhicule à technologie de pointe en sus du nombre maximal applicable, l'entreprise calcule la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone conformément à	Véhicules à technologie de pointe en sus du nombre maximal

section 113(n) of Title 40, chapter I, part 600, subpart B, of the CFR.

10. Section 19 of the Regulations is replaced by the following:

19. (1) The carbon-related exhaust emission value and the fuel economy level that are calculated in accordance with section 18 must be calculated taking into account the applicable test procedures, fuels and calculation methods set out in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86 and in subpart B of Title 40, chapter I, subchapter Q, part 600, of the CFR and taking into account any clarifications or additional information issued by the EPA, if the company provides the Minister with evidence of their issuance by the EPA in its end of model year report.

(2) When a company calculates the fleet average carbon-related exhaust emission value under section 18, the data and values used in the calculation must represent at least 90% of the total number of vehicles in the company's fleet with respect to the configuration.

11. (1) The portion of subsection 20(3) of the Regulations before the equation is replaced by the following:

(3) Subject to subsections (3.1) and (3.2), a company must calculate the credits or deficits for each of its fleets using the following equation:

(2) Section 20 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(3.1) For each model type in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for nitrous oxide (N₂O) under subsection 10(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO₂ equivalent, and add the sum of the results for each model type to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the model type belongs:

$$\frac{298 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

where

- A is the total number of passenger automobiles or light trucks of the model type;
- B is the exhaust emission standard for nitrous oxide (N₂O) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year, expressed in grams per mile;
- C is the alternative exhaust emission standard for nitrous oxide (N₂O) to which the company has elected to certify the model type, expressed in grams per mile; and
- D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,

l'article 113(n) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR.

10. L'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

19. (1) La valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone et le niveau d'économie de carburant qui sont déterminés conformément à l'article 18 le sont compte tenu des méthodes d'essai, des carburants et des méthodes de calcul qui sont prévus à leur égard à la sous-partie B de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR et à la sous-partie B de la partie 600, section de chapitre Q, chapitre I, titre 40, du CFR et compte tenu des précisions ou des renseignements supplémentaires établis par l'EPA si une attestation du fait que ces précisions ou ces renseignements supplémentaires ont été établis par l'EPA est fournie par l'entreprise au ministre dans le rapport de fin d'année de modèle.

(2) Lorsqu'elle détermine la valeur moyenne des émissions de gaz d'échappement liées au carbone en application de l'article 18, l'entreprise est tenue d'utiliser pour les calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % du nombre total de véhicules dans son parc.

11. (1) Le passage du paragraphe 20(3) du même règlement précédant l'équation est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve des paragraphes (3.1) et (3.2), l'entreprise calcule le nombre de points ou la valeur du déficit pour chacun de ses parcs selon l'équation suivante :

(2) L'article 20 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) Pour chaque type de modèle pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émission d'oxyde nitreux (N₂O) de rechange en application du paragraphe 10(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque type de modèle, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO₂, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le type de modèle :

$$\frac{298 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

où :

- A représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers du type de modèle;
- B la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) prévue à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle applicable, et exprimée en grammes par mille;
- C la norme d'émissions de gaz d'échappement d'oxyde nitreux (N₂O) de rechange à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le type de modèle, exprimée en grammes par mille;
- D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :

Interpretation
of standards

Interprétation
des normes

Representative
data

Données
représentatives

Calculation

Calcul

Alternative
standard —
nitrous oxide

Norme de
rechange —
oxyde nitreux

(a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or

(b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

Alternative
standard —
methane

(3.2) For each model type in respect of which a company uses, for any given model year, an alternative standard for methane (CH₄) under subsection 10(1), the company must use the following formula, expressing the result in megagrams of CO₂ equivalent, and add the sum of the results for each model type to the number of credits or deficits calculated in accordance with subsection (3) for the fleet to which the model type belongs:

$$\frac{25 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

where

A is the total number of passenger automobiles or light trucks of the model type;

B is the exhaust emission standard for methane (CH₄) set out in section 1818(f)(1) of Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, subpart S, of the CFR, for the applicable model year, expressed in grams per mile;

C is the alternative exhaust emission standard for methane (CH₄) to which the company has elected to certify the model type, expressed in grams per mile; and

D is the assumed total mileage of the vehicles in question, namely,

(a) 195,264 miles for a fleet of passenger automobiles, or

(b) 225,865 miles for a fleet of light trucks.

(3) Subsection 20(5) of the Regulations is replaced by the following:

(5) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2016 model years may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of any model year after the model year in respect of which the credits were obtained, until the 2021 model year, after which the credits are no longer valid.

Time limit —
credits for 2011
to 2016 model
years

Time limit —
credits for 2017
model year and
subsequent
model years

(6) Subject to subsection (7), credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 model year or a subsequent model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of any model year up to five model years after the model year in respect of which the credits were obtained, after which the credits are no longer valid.

Time limit —
credits obtained
as a result of
the election
under
section 28.1

(7) Credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks as a result of an election made under section 28.1 may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 to 2020 model years, after which the credits are no longer valid.

a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;

b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

(3.2) Pour chaque type de modèle pour lequel elle utilise, pour une année de modèle donnée, une norme d'émission de méthane (CH₄) de rechange en application du paragraphe 10(1), l'entreprise utilise la formule ci-après et ajoute le total des résultats obtenus pour chaque type de modèle, exprimé en mégagrammes d'équivalent CO₂, au nombre de points ou à la valeur du déficit calculés conformément au paragraphe (3) pour le parc auquel appartient le type de modèle :

Norme de
rechange —
méthane

$$\frac{25 \times A \times (B - C) \times D}{1\,000\,000}$$

où :

A représente le nombre total d'automobiles à passagers ou de camions légers du type de modèle;

B la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH₄) prévue à l'article 1818(f)(1) de la sous-partie S de la partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du CFR, pour l'année de modèle applicable, et exprimée en grammes par mille;

C la norme d'émissions de gaz d'échappement de méthane (CH₄) de rechange à laquelle l'entreprise a choisi de certifier le type de modèle, exprimée en grammes par mille;

D la distance totale qui est présumée parcourue par les véhicules en cause, soit :

a) pour un parc d'automobiles à passagers, 195 264 milles;

b) pour un parc de camions légers, 225 865 milles.

(3) Le paragraphe 20(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(5) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2016 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de toute année de modèle qui suit celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus, jusqu'à l'année de modèle 2021. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Durée de
validité —
points pour les
années de
modèle 2011
à 2016

(6) Sous réserve du paragraphe (7), les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2017 ou d'une année de modèle ultérieure peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des cinq années de modèle qui suivent celle à l'égard de laquelle ils ont été obtenus. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Durée de
validité —
points pour
l'année de
modèle 2017 et
les années de
modèle
ultérieures

(7) Les points obtenus pour un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers à la suite d'un choix exercé aux termes de l'article 28.1 peuvent être utilisés à l'égard de tout parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2017 à 2020. Ils ne sont plus valides subséquemment.

Durée de
validité —
points obtenus
à la suite d'un
choix exercé
aux termes de
l'article 28.1

12. (1) Subsection 21(2) of the Regulations is replaced by the following:

Remaining credits

(2) Subject to subsection (2.1), a company may bank any remaining credits to offset a future deficit or transfer the remaining credits to another company, except during the 2012 to 2015, and, if applicable, 2016, model years if the company elects to create a temporary optional fleet under section 24.

Remaining credits — transfer prohibited

(2.1) A company that has made an election under section 28.1 and obtained credits in respect of its fleets of the 2017 to 2020 model years may not transfer any remaining credits to another company.

(2) Subsection 21(4) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

Rajustement

(4) Le nombre de points obtenu à l'égard de parcs de l'année de modèle 2011 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

13. The Regulations are amended by adding the following after section 21:

Limit on use of 2011 model year credits

21.1 (1) Despite subsection 21(3), the total number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that a company may use to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year or a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of a given model year must not exceed the maximum number calculated using the following formula:

$$\frac{8\,887 \times \sum \left(\frac{B_{\text{No ATV}}}{A_{\text{No ATV}}} \right) + \sum (A_{\text{ATV}} \times B_{\text{ATV}})}{C} - X$$

where

$B_{\text{No ATV}}$ is the number of vehicles of the model type in question in the fleet, excluding advanced technology vehicles;

$A_{\text{No ATV}}$ is the fuel economy level for each model type, excluding advanced technology vehicles, expressed in miles per gallon, determined for the 2011 model year in accordance with section 510(c)(2) of Title 40, chapter I, part 600, subpart F, of the CFR, taking into account subsection 19(2);

A_{ATV} is the carbon-related exhaust emission value for each model type of advanced technology vehicles, expressed in grams of CO₂ equivalent per mile, determined for the 2011 model year in accordance with section 113(n) of Title 40, chapter I,

12. (1) Le paragraphe 21(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Sous réserve du paragraphe (2.1), l'entreprise peut soit accumuler tout excédent de points pour compenser un déficit futur soit le transférer à une autre entreprise, sauf durant les années de modèle 2012 à 2015 et, s'il y a lieu, durant l'année de modèle 2016, si elle choisit de constituer des parcs optionnels provisoires en vertu de l'article 24.

Excédent de points

(2.1) L'entreprise qui, ayant exercé le choix prévu à l'article 28.1, obtient des points à l'égard de ses parcs des années de modèle 2017 à 2020 ne peut transférer un excédent de points à une autre entreprise.

Excédent de points — transfert interdit

(2) Le paragraphe 21(4) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Le nombre de points obtenus à l'égard de parcs de l'année de modèle 2011 composés en partie de véhicules à alcool à double carburant ou de véhicules à gaz naturel à double carburant qui est disponible pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers de l'année de modèle 2012 ou d'une année ultérieure doit être rajusté à partir de l'hypothèse selon laquelle tous les véhicules à alcool à double carburant et les véhicules à gaz naturel à double carburant fonctionnent seulement à l'essence ou au carburant diesel.

Rajustement

13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 21, de ce qui suit :

21.1 (1) Malgré le paragraphe 21(3), le nombre total de points obtenus à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 qui peuvent être utilisés par l'entreprise pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ou d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers d'une année de modèle donnée ne peut être supérieur au nombre obtenu par le calcul suivant :

$$\frac{8\,887 \times \sum \left(\frac{B_{\text{Sans VTP}}}{A_{\text{Sans VTP}}} \right) + \sum (A_{\text{VTP}} \times B_{\text{VTP}})}{C} - X$$

où :

$B_{\text{Sans VTP}}$ représente le nombre de véhicules du type de modèle en cause dans le parc, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe;

$A_{\text{Sans VTP}}$ l'économie de carburant pour chaque type de modèle, à l'exclusion des véhicules à technologie de pointe, exprimée en milles par gallon, déterminée conformément à l'article 510(c)(2) de la sous-partie F de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle 2011, compte tenu du paragraphe 19(2);

A_{VTP} la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone pour chaque type de modèle de véhicules à technologie de

Limite d'utilisation des points de l'année de modèle 2011

	part 600, subpart B, of the CFR, taking into account subsection 19(2);	pointe, exprimée en grammes d'équivalent CO ₂ par mille, déterminée conformément à l'article 113(n) de la sous-partie B de la partie 600, chapitre I, titre 40, du CFR pour l'année de modèle 2011, compte tenu du paragraphe 19(2);	
B _{ATV}	is the number of advanced technology vehicles of the model type in question in the fleet;		
C	is the total number of vehicles in the fleet; and		
X	is the number of credits obtained in respect of fleets of the 2011 model year that have been used by a company to offset a deficit incurred in respect of a fleet of passenger automobiles or light trucks or a temporary optional fleet of passenger automobiles or light trucks of all model years preceding the model year in question.	B _{VTP}	le nombre de véhicules à technologie de pointe du type de modèle en cause dans le parc;
		C	le nombre total de véhicules dans le parc;
		X	le nombre de points obtenus à l'égard des parcs de l'année de modèle 2011 qui ont été utilisés par l'entreprise pour compenser un déficit à l'égard d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers ou d'un parc optionnel provisoire d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle précédant l'année en cause.
Advanced technology	(2) For the purposes of amount B _{ATV} in subsection (1), a company may elect to multiply the number of advanced technology vehicles in its fleet by 1.2, if the company made this election for the 2011 model year and reported the election in its end of model year report for the 2011 model year.		(2) Pour l'application de l'élément B _{VTP} de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise peut choisir de multiplier le nombre de véhicules à technologie de pointe par le nombre 1,2 si elle a fait ce choix pour l'année de modèle 2011 et si elle en a fait mention dans son rapport de fin d'année de modèle visant l'année de modèle 2011.
			Technologie de pointe
Representative data	(3) When a company determines the value in accordance with the description of A _{NoATV} and A _{ATV} in subsection (1), the data and values used in the calculation must represent at least 90% of the vehicles in question in the company's fleet with respect to the configuration.		(3) Lorsqu'elle détermine la valeur correspondant aux éléments A _{Sans VTP} et A _{VTP} de la formule figurant au paragraphe (1), l'entreprise est tenue d'utiliser pour les calculs des valeurs et données qui sont représentatives, quant à la configuration, d'au moins 90 % des véhicules en cause.
			Données représentatives
Number of vehicles in fleet	(4) For the purposes of subsection (1), the company must include in its fleet of passenger automobiles or light trucks the same number of vehicles that it included in its fleets for the purposes of its end of model year report for the 2011 model year.		(4) Pour l'application du paragraphe (1), l'entreprise inclut dans son parc d'automobiles à passagers ou de camions légers le nombre de véhicules qu'elle a inclus dans ses parcs pour son rapport de fin d'année de modèle pour l'année de modèle 2011.
			Nombre de véhicules dans les parcs
14. The Regulations are amended by adding the following after section 28:			
FLEXIBILITY MEASURES FOR THE 2017 TO 2020 MODEL YEARS			
CO ₂ emission target values	28.1 A company referred to in subsection 24(1) that manufactured or imported in total 750 or more, but less than 7 500, passenger automobiles and light trucks of the 2009 model year for sale in Canada may, when calculating the fleet average CO ₂ equivalent emission standard under section 17 for fleets of the 2017 to 2020 model years, elect to replace the CO ₂ emission target value applicable to a given group of passenger automobiles or light trucks under section 17 with the following: (a) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2017 or 2018 model year, the CO ₂ emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2016 model year; (b) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2019 model year,	14. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 28, de ce qui suit : MESURES D'ASSOULISSEMENT POUR LES ANNÉES DE MODÈLE 2017 À 2020 28.1 L'entreprise visée au paragraphe 24(1) qui a construit ou importé au total au moins 750 automobiles à passagers et camions légers de l'année de modèle 2009, mais moins de 7 500, en vue de les vendre au Canada peut, pour le calcul de la norme moyenne d'émissions d'équivalent CO ₂ en application de l'article 17 pour ses parcs des années de modèle 2017 à 2020, choisir de remplacer la valeur cible d'émissions de CO ₂ qui est applicable pour un groupe donné d'automobiles à passagers ou de camions légers selon cet article, par les valeurs suivantes : (a) dans le cas d'un parc d'automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2017 et 2018, la valeur cible des émissions de CO ₂ qui serait applicable, selon l'article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers du groupe étaient de l'année de modèle 2016;	
		Valeur cible des émissions de CO ₂	

the CO₂ emission target value that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2018 model year; or

(c) in the case of a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2020 model year, the CO₂ emission target value set that would be applicable to that group under section 17 if the passenger automobiles or light trucks included in that group were of the 2019 model year.

15. Subsection 29(6) of the Regulations is replaced by the following:

(6) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2009 model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2014 model years, after which the credits are no longer valid.

(6.1) Early action credits obtained for a fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2010 model year may be used in respect of any fleet of passenger automobiles or light trucks of the 2011 to 2021 model years, after which the credits are no longer valid.

16. Section 32 of the Regulations is repealed.

17. (1) Subsection 33(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (b):

(b.1) if applicable, a statement that the company has elected to exclude emergency vehicles from its fleets of passenger automobiles and light trucks;

(2) Paragraph 33(2)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the CO₂ emission target value for each group, calculated for the purposes of section 17, and the values and data used in the calculation of that value;

(3) Paragraph 33(2)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18(3), and the values and data used in the calculation of that value;

(i.1) if applicable, evidence demonstrating that the alternative value for the weighting factor “F” referred to in subsection 18(6) is more representative of the company’s fleet;

(4) Subparagraph 33(2)(i)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) the CO₂ equivalent leakage reduction, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the reduction, and

b) dans le cas d’un parc d’automobiles à passagers ou de camions légers de l’année de modèle 2019, la valeur cible d’émissions de CO₂ qui serait applicable, selon l’article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers du groupe étaient de l’année de modèle 2018;

c) dans le cas d’un parc d’automobiles à passagers ou de camions légers de l’année de modèle 2020, la valeur cible d’émissions de CO₂ qui serait applicable, selon l’article 17, à ce groupe si les automobiles à passagers ou les camions légers de ce groupe étaient de l’année de modèle 2019.

15. Le paragraphe 29(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Les points d’action précoce obtenus pour un parc d’automobiles à passagers ou de camions légers de l’année de modèle 2009 peuvent être utilisés à l’égard de tout parc d’automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2014. Ils ne sont plus valides subséquentement.

(6.1) Les points d’action précoce obtenus pour un parc d’automobiles à passagers ou de camions légers de l’année de modèle 2010 peuvent être utilisés à l’égard de tout parc d’automobiles à passagers ou de camions légers des années de modèle 2011 à 2021. Ils ne sont plus valides subséquentement.

16. L’article 32 du même règlement est abrogé.

17. (1) Le paragraphe 33(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :

b.1) s’il y a lieu, une déclaration portant que l’entreprise a choisi d’exclure les véhicules d’urgence de ses parcs d’automobiles à passagers et de camions légers;

(2) L’alinéa 33(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) la valeur cible d’émissions de CO₂, déterminée pour chaque groupe pour l’application de l’article 17, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

(3) L’alinéa 33(2)i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

i) la valeur des émissions de gaz d’échappement liées au carbone, déterminée conformément au paragraphe 18(3), pour chaque type de modèle, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

i.1) s’il y a lieu, des éléments de preuve démontrant que la valeur de remplacement pour le facteur de pondération F visé au paragraphe 18(6) est plus représentative du parc;

(4) Le sous-alinéa 33(2)i)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la réduction des fuites d’équivalent CO₂, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,

Time limit —
credits for the
2009 model
year

Time limit —
credits for the
2010 model
year

Durée de
validité —
points pour
l’année de
modèle 2009

Durée de
validité —
points pour
l’année de
modèle 2010

(5) Subparagraph 33(2)(m)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the air conditioning efficiency allowance, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the allowance, and

(6) Subsection 33(2) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (m):

(m.1) if the company calculates an allowance referred to in subsection 18(8.1), the value of the allowance for the fleet and, for each innovative technology,

- (i) a description of the technology,
- (ii) the allowance for that technology, calculated in accordance with subsection 18(8.1) or (8.2), and the values and data used in the calculation of the allowance and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in paragraph 18(8.2)(b), and
- (iii) the total number of vehicles in the fleet that are equipped with the technology;

(7) Subparagraph 33(2)(n)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the allowance for that technology, calculated in accordance with subsection 18(9) or (10), and the values and data used in the calculation of the allowance, and, if applicable, evidence of the EPA approval referred to in subsection 18(10), and

(8) Paragraph 33(2)(o) of the Regulations is replaced by the following:

- (o)* if applicable, evidence of the issuance by the EPA of the clarifications or additional information referred to in subsection 19(1);

(9) Paragraph 33(3)(a) of the Regulations is amended by adding the following after subparagraph (i):

- (i.1)* the company has elected to exclude emergency vehicles from its temporary optional fleets,

(10) Paragraph 33(3)(c) of the Regulations is replaced by the following:

- (c)* the CO₂ emission target value for each group, calculated for the purposes of section 17, and the values and data used in the calculation of that value;

(11) Paragraph 33(3)(h) of the Regulations is replaced by the following:

- (h)* the carbon-related exhaust emission value for each model type, calculated in accordance with subsection 18(3), and the values and data used in the calculation of that value;

(12) Subparagraph 33(3)(j)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the CO₂ equivalent leakage reduction, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the reduction, and

(5) Le sous-alinéa 33(2)m)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(6) Le paragraphe 33(2) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa *m*), de ce qui suit :

m.1) si l'entreprise calcule l'allocation prévue au paragraphe 18(8.1), la valeur de l'allocation pour le parc et, pour chaque technologie innovatrice :

- (i) une description de la technologie,
- (ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18(8.2), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée à l'alinéa 18(8.2)b),
- (iii) le nombre total de véhicules dans le parc qui sont dotés de la technologie;

(7) Le sous-alinéa 33(2)n)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18(10), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation, et, s'il y a lieu, l'attestation de l'approbation de l'EPA visée au paragraphe 18(10),

(8) L'alinéa 33(2)o) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- o)* s'il y a lieu, l'attestation, visée au paragraphe 19(1), du fait que ces précisions ou ces renseignements supplémentaires ont été établis par l'EPA;

(9) L'alinéa 33(3)a) du même règlement est modifié par adjonction, après le sous-alinéa (i), de ce qui suit :

- (i.1)* portant que l'entreprise a choisi d'exclure les véhicules d'urgence de ses parcs optionnels provisoires,

(10) L'alinéa 33(3)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- c)* la valeur cible d'émissions de CO₂, déterminée pour chaque groupe pour l'application de l'article 17, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

(11) L'alinéa 33(3)h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- h)* la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone, calculée conformément au paragraphe 18(3), pour chaque type de modèle, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul;

(12) Le sous-alinéa 33(3)j)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) la réduction des fuites d'équivalent CO₂, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de la réduction,

(13) Subparagraph 33(3)(k)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the air conditioning efficiency allowance, determined in accordance with that subsection, and the values and data used in the calculation of the allowance, and

(14) Subparagraph 33(3)(l)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the allowance for that technology, determined in accordance with subsection 18(9) or (10), and the values and data used in the calculation of the allowance, and

18. Subsection 35(1) of the Regulations is replaced by the following:

35. (1) A company referred to in subsection 14(1) must submit to the Minister a declaration signed by a person who is authorized to act on behalf of the company no later than the first of the following dates:

- (a) 30 days before the day on which the first vehicle of the model year was offered for sale following the last of the three model years for which the average was calculated; and
(b) December 31 of the calendar year preceding the calendar year corresponding to the vehicle's model year.

19. The Regulations are amended by adding the following after section 35:

35.1 (1) A company referred to in subsection 14(1.1) must submit to the Minister a declaration signed by a person who is authorized to act on behalf of the company no later than the first of the following dates:

- (a) 30 days before the day on which the first vehicle was offered for sale; and
(b) December 31 of the calendar year preceding the calendar year corresponding to the vehicle's model year.

(2) The declaration must contain the total number of passenger vehicles and light trucks manufactured or imported for sale in Canada for each of the last three consecutive model years preceding the day on which the declaration is submitted.

20. (1) Paragraphs 39(1)(d) and (e) of the Regulations are replaced by the following:

- (d) the values and data used in calculating the fleet average CO₂ equivalent emission value, including information relating to the calculation of allowances; and
(e) the values used to calculate the CO₂ emission credits, the credits obtained in respect of a temporary optional fleet and the early action credits.

(2) Paragraph 39(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:

- (f) the applicable carbon-related exhaust emission value and the values and data used in calculating that value; and

21. The Regulations are amended by replacing “the coming into force of these Regulations” and

(13) Le sous-alinéa 33(3)(k)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) l'allocation liée à l'efficacité de la climatisation, déterminée conformément à ce paragraphe, ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

(14) Le sous-alinéa 33(3)(l)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) l'allocation pour cette technologie, déterminée conformément à ce paragraphe ou au paragraphe 18(10), ainsi que les valeurs et données utilisées pour le calcul de l'allocation,

18. Le paragraphe 35(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

35. (1) L'entreprise visée au paragraphe 14(1) fournit au ministre une déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le premier en date des jours suivants :

- a) le trentième jour précédant celui où a été offert en vente le premier véhicule de l'année de modèle suivant la dernière des trois années de modèle à l'égard de laquelle la moyenne a été calculée;
b) le 31 décembre de l'année civile précédant celle correspondant à l'année de modèle du véhicule.

19. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 35, de ce qui suit :

35.1 (1) L'entreprise visée au paragraphe 14(1.1) fournit au ministre une déclaration signée par une personne autorisée à agir pour son compte, au plus tard le premier en date des jours suivants :

- a) le trentième jour précédant celui où a été offert en vente le premier véhicule;
b) le 31 décembre de l'année civile précédant celle correspondant à l'année de modèle du véhicule.

(2) La déclaration contient le nombre total d'automobiles à passagers et de camions légers que l'entreprise a construits ou importés en vue de les vendre au Canada pour chacune des trois dernières années de modèle consécutives précédant le jour où la déclaration est fournie.

20. (1) Les alinéas 39(1)(d) et (e) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- d) les valeurs et données utilisées pour calculer la valeur moyenne des émissions d'équivalent de CO₂ du parc, y compris les renseignements relatifs au calcul des allocations;
e) les valeurs utilisées pour calculer les points relatifs aux émissions de CO₂, les points obtenus pour tout parc optionnel provisoire et les points d'action précoce.

(2) L'alinéa 39(2)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- f) la valeur des émissions de gaz d'échappement liées au carbone applicable, ainsi que les valeurs et données utilisées pour calculer cette valeur;

21. Dans les passages ci-après du même règlement, « la date d'entrée en vigueur du

Low volume
manufacturers
or importers

New
companies

Contents of
declaration

Fabricants ou
importateurs à
faible volume

Nouvelles
entreprises

Contenu de la
déclaration

“the day on which these Regulations come into force” with “September 23, 2010” in the following provisions:

- (a) subsection 27(1);
- (b) subsection 28(1); and
- (c) subparagraph 33(3)(a)(iii).

COMING INTO FORCE

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

[49-1-o]

présent règlement » est remplacé par « le 23 septembre 2010 » :

- a) le paragraphe 27(1);
- b) le paragraphe 28(1);
- c) le sous-alinéa 33(3)a)(iii).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[49-1-o]

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Statutory authority

Immigration and Refugee Protection Act

Sponsoring department

Department of Citizenship and Immigration

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The rise in global identity fraud and recent advancements in technology that make it easy to steal, forge or alter identity documents are making it increasingly challenging for immigration officials to accurately screen individuals wishing to come to Canada. Therefore, current screening tools which rely on biographic information, such as a person's name, date of birth and identity documents, are under increasing pressure to efficiently detect fraud or to accurately confirm an applicant's identity. Stronger immigration screening practices are needed to help Citizenship and Immigration Canada (CIC) and the Canada Border Services Agency (CBSA) identify individuals who pose a criminal or security threat to Canada while facilitating the entry of legitimate travellers.

Description: The proposed Regulations would support the collection and use of biometrics in Canada's Temporary Resident (TR) program to strengthen immigration screening tools. They would build upon the legislative framework established through the *Protecting Canada's Immigration System Act* (PCISA), which received Royal Assent in June 2012 and which sets out the framework authorities that authorize the Government of Canada to require, collect, and use biometric information from certain foreign nationals who make an application for a temporary resident visa (TRV), a study permit or a work permit. This regulatory proposal would amend the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR or the Regulations) to provide specificity to the general legislative framework by specifying the foreign nationals who would be required to provide biometric information and the procedure to be followed, as well as creating exemptions for certain foreign nationals; establishing parameters for the use and disclosure of biometric information for the purpose of law enforcement; and setting a fee for the collection of biometric information. The proposal would lower risks to program integrity and security in Canada's TR program, and facilitate the processing of applications by enhancing CIC's and the CBSA's ability to effectively identify individuals both during the visa application process and when they seek entry into Canada at a port of entry (POE).

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Enjeux : En raison de l'augmentation de la fraude d'identité à l'échelle mondiale et des récents progrès de la technologie, qui facilitent le vol, la falsification ou l'altération des pièces d'identité, les agents d'immigration ont de plus en plus de difficulté à vérifier avec exactitude l'identité des personnes qui désirent venir au Canada. De ce fait, on dépend de plus en plus des outils de contrôle actuels, qui reposent sur des renseignements personnels comme le nom ou la date de naissance, et des pièces d'identité pour détecter efficacement la fraude ou confirmer avec certitude l'identité des demandeurs. Des pratiques plus strictes en matière de contrôle des immigrants doivent être adoptées afin d'aider Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à identifier les personnes qui présentent un risque de criminalité ou une menace pour la sécurité du Canada, tout en facilitant l'entrée des véritables voyageurs.

Description : Les dispositions réglementaires proposées favoriseraient l'utilisation et la collecte de données biométriques dans le cadre du programme des résidents temporaires (RT) pour renforcer les outils de contrôle des immigrants. Elles s'appuieraient sur le cadre législatif mis en place par la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada* (LPSIC), qui a obtenu la sanction royale en juin 2012 et énonce les pouvoirs en vertu desquels le gouvernement du Canada peut exiger, recueillir et utiliser les renseignements biométriques de certains étrangers présentant une demande de visa de résident temporaire (VRT) ou de permis d'études ou de travail. Les présentes dispositions réglementaires modifieraient le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR ou le Règlement) afin de préciser le cadre législatif global en définissant quels étrangers seraient tenus de fournir des renseignements biométriques ainsi que les procédures à suivre, et en créant des exceptions pour certains étrangers, en établissant les critères d'utilisation et de communication des renseignements biométriques aux fins d'exécution de la loi, et en imposant des frais pour l'enregistrement des données biométriques. La proposition réglementaire réduirait les risques liés à l'intégrité et à la sécurité du programme des résidents temporaires du Canada, et faciliterait le traitement des demandes en améliorant la capacité de CIC et de l'ASFC d'établir efficacement l'identité des personnes pendant le processus de demande de

Cost-benefit statement: The proposed Regulations would enhance the integrity and security of the TR program and facilitate both the processing of applications, and decision making on admissibility. The cost-benefit analysis indicates that the proposed Regulations would result in a net benefit of \$106 million over the 10-year horizon (2013–2022). All figures are in present value terms and are reflected in 2012 dollars. The anticipated net benefit is largely due to the implementation costs of the use and collection of biometrics in Canada's TR program being partially offset by a biometric fee that would be collected, as well as the benefits derived from the number of potential criminals and persons who would contravene immigration laws that will either be stopped or deterred from coming to Canada and the number of persons making a refugee claim in bad faith who will be deterred from making a claim.

“One-for-One” Rule and small business lens: Neither the “One-for-One” Rule nor the small business lens apply to this proposal, due to the nature of the amendments.

Domestic and international coordination and cooperation: CIC will continue to work closely with other federal departments, such as the CBSA, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and the Office of the Privacy Commissioner of Canada (OPC), to implement the use of biometrics in Canada's TR program. The proposed Regulations also support immigration information-sharing initiatives with trusted allies under the Canada–United States declaration called *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness* and the Five Country Conference (FCC) forum. It is expected that the proposed Regulations will be well received by Canada's partners in these initiatives.

visa et au moment de l'admission à un point d'entrée (PDE) au Canada.

Énoncé des coûts et avantages : Les dispositions réglementaires proposées renforceraient l'intégrité et la sécurité du programme des résidents temporaires et faciliteraient le traitement des demandes tout comme la prise de décisions sur l'admissibilité. L'analyse des coûts et avantages révèle que ces dispositions se traduiraient par un bénéfice net de 106 millions de dollars au cours des 10 prochaines années (2013–2022). Toutes les sommes ont une valeur actualisée et sont exprimées en dollars de 2012. L'avantage net prévu découle essentiellement du fait que les coûts de mise en œuvre de l'utilisation et de la collecte des renseignements biométriques dans le cadre du programme des résidents temporaires seraient compensés en partie par les frais perçus pour la collecte des renseignements biométriques, tout comme par les avantages découlant du nombre de criminels et de contrevenants éventuels à la législation de l'immigration qui seraient arrêtés ou dissuadés d'entrer au Canada, et du nombre de personnes qui seraient dissuadées de présenter une demande d'asile de mauvaise foi.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Ni la règle du « un pour un » ni la lentille des petites entreprises ne s'appliquent à cette proposition en raison de la nature des modifications.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : CIC continuera de travailler en étroite collaboration avec les autres ministères fédéraux, comme l'ASFC, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada (CPVP), afin de mettre en œuvre la biométrie dans le cadre du programme des résidents temporaires du Canada. Les dispositions réglementaires proposées appuient également les initiatives d'échange de renseignements en matière d'immigration avec nos fidèles alliés en vertu de la déclaration Canada — États-Unis *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre* et de la Conférence des cinq nations (CCN). Elles devraient être bien accueillies par les partenaires du Canada dans le cadre de ces initiatives.

Background

Biometrics is the measurement of an individual's unique physical characteristics, such as fingerprints and facial image. Accordingly, an applicant's identity can be established through biometrics because of the uniqueness of these identifiers. The collection and matching of biometric information provides an accurate and reliable tool to verify identity, thereby significantly reducing the chance that one individual could pose as or be mistaken for another individual.

Citizenship and Immigration Canada, CBSA and the RCMP conducted a six-month biometric field trial from October 2006 to April 2007. The objective of the field trial was to explore how biometrics could be used in Canada's TR program to facilitate entry into Canada and enhance program integrity and security. Approximately 14 000 temporary resident visa (TRV), study and work permit applicants provided their biometric information, and close to 1 000 of these individuals had their identity verified upon entry into Canada. The field trial showed that biometrics is highly effective in managing the identity of clients by establishing a fixed basis for verifying identity. Moreover, the field trial demonstrated that biometric technology can detect fraud, for example by

Contexte

La biométrie est la mesure des caractéristiques physiques uniques d'une personne, comme les empreintes digitales et l'image faciale. L'identité d'un demandeur peut donc être établie grâce aux renseignements biométriques en raison de la spécificité de ces identificateurs. La collecte et la mise en correspondance des données biométriques constituent un outil précis et fiable de vérification d'identité qui réduit considérablement le risque qu'une personne puisse se faire passer pour une autre ou être confondue avec une autre.

Pendant six mois, soit d'octobre 2006 à avril 2007, CIC, l'ASFC et la GRC ont effectué sur le terrain une mise à l'essai de la biométrie dont l'objectif était d'étudier comment la biométrie pourrait être utilisée dans le programme des résidents temporaires du Canada afin de faciliter l'entrée au pays et d'améliorer l'intégrité et la sécurité des programmes. Environ 14 000 demandeurs de visa de résident temporaire (VRT) ou de permis d'études ou de travail ont fourni leurs renseignements biométriques, et l'identité de près de 1 000 d'entre eux a été vérifiée à leur arrivée. La mise à l'essai sur le terrain a montré que la biométrie constituait un outil particulièrement efficace pour gérer l'identité des clients en établissant une base fixe pour vérifier l'identité. La mise à l'essai

revealing that an applicant had submitted two separate applications under two different identities.

Building on the success of the field trial, Budget 2008 announced the Temporary Resident Biometrics Project (TRBP). Starting in 2013, TRV, study permit, and work permit applicants from certain visa-required countries and territories who seek to enter Canada would be required to have their biometric information (fingerprints and photograph) collected overseas before arriving in Canada. The fingerprints collected abroad would be sent to the RCMP for storage and would be checked against the fingerprint records of refugee claimants, previous deportees, persons with Canadian criminal records, and previous temporary resident applicants before a visa decision is made. The biometric identity established abroad would then be checked by a border services officer (BSO) at Canadian POE by comparing the digital photograph with the individual seeking entry. Where a BSO has concerns regarding the identity of the visa holder seeking entry, the BSO would also have discretion to confirm that individual's identity by requesting an electronic scan of the individual's fingerprints at an equipped POE for comparison against those collected abroad.

Issue

Identity is at the heart of all decisions made by CIC abroad and by the CBSA at POEs. These decisions enable effective and early safeguarding of Canada against criminal and security threats, and protect against threats to the integrity of Canada's immigration and refugee protection programs by those who seek to circumvent legitimate provisions for entry and protection. Making identity decisions in an efficient manner is also essential to facilitating the entry of travellers for trade, commerce, study, tourism and other legitimate purposes which bring social and economic benefits to Canada.

Against the backdrop of rising global identity fraud and the use of increasingly sophisticated means of evading detection, Canada's immigration program faces a key identity management challenge: reliably, accurately and efficiently verifying an applicant's identity with confidence. A lack of reliable and objective identity management tools and the heavy reliance on paper documents for screening purposes has led to pressures on the efficiency, program integrity, and security of Canada's TR program. Biographic information such as a person's name, date of birth, and identity documents can be easily stolen, forged or altered, resulting in multiple or false identities. As well, naming and birth registration conventions and practices differ across countries, resulting in inconsistent data. Where officers are less confident in identity documents provided by TR applicants, overall travel plans, particularly at the time of visa application and POE processing, can be delayed while additional identity checks are initiated. Legitimate travellers whose biographic information is similar to a person of concern, or who come from a region with travel documents that contain fewer security features, may be inconvenienced during their travels as they could find themselves facing extensive questioning during the visa application process or at secondary inspection at a POE in order to verify their identity. Currently, having to repeatedly resolve uncertainties in relation to identity can consume considerable government resources and can inconvenience legitimate travellers.

a également montré que la technologie biométrique permet de détecter la fraude, par exemple en révélant qu'un demandeur a présenté deux demandes distinctes sous deux identités différentes.

S'appuyant sur le succès de la mise à l'essai, le budget de 2008 a fait l'annonce du Projet de biométrie pour les résidents temporaires (PBRT). À partir de 2013, les demandeurs de VRT ou de permis d'études ou de travail originaires de certains pays et territoires assujettis à l'obligation de visa souhaitant entrer au Canada devront fournir leurs données biométriques (empreintes digitales et photo) à l'étranger avant leur arrivée. Les empreintes digitales prélevées à l'étranger seront envoyées à la GRC aux fins de stockage et seront comparées avec les dossiers d'empreintes digitales des demandeurs d'asile, des personnes expulsées auparavant, des criminels ayant un casier judiciaire canadien et des personnes ayant fait antérieurement une demande de résidence temporaire avant la prise de décision concernant le visa. L'identité biométrique établie à l'étranger sera ensuite vérifiée par un agent des services frontaliers (ASF) au point d'entrée (PDE) canadien, qui comparera la photographie numérique et le visage de la personne désirant entrer au Canada. Si l'ASF a des doutes quant à l'identité du titulaire de visa sollicitant l'entrée au pays, il pourra, à sa discrétion, confirmer son identité en demandant un balayage électronique de ses empreintes digitales dans un PDE doté du matériel nécessaire afin de comparer celles-ci aux empreintes prélevées à l'étranger.

Question

L'identité se situe au cœur des décisions prises par CIC à l'étranger et par l'ASFC aux PDE. Ces décisions assurent une protection rapide et efficace des Canadiens contre les criminels et les menaces à la sécurité, et assurent une protection contre les menaces à l'intégrité des programmes d'immigration et de protection des réfugiés que représentent les personnes cherchant à contourner les moyens légitimes d'entrer au Canada ou d'obtenir la protection de ce dernier. La prise de décisions efficaces en matière d'identité est également essentielle pour faciliter l'entrée des voyageurs qui viennent au Canada pour faire du commerce, des études ou du tourisme, ou mener d'autres activités légitimes profitables à notre pays sur le plan socioéconomique.

Dans un contexte mondial marqué par l'augmentation des cas de fraude d'identité et le recours à des moyens de plus en plus perfectionnés pour échapper à la détection, le programme d'immigration du Canada doit relever un défi majeur en matière de gestion d'identité : vérifier avec assurance, de façon fiable, exacte et efficace, l'identité des demandeurs. Le manque d'outils fiables et objectifs pour la gestion de l'identité tout comme la forte dépendance à l'égard des documents papier pour la vérifier se sont fait sentir au niveau de l'efficacité, de l'intégrité et de la sécurité du programme des résidents temporaires du Canada. Les renseignements personnels tels que le nom et la date de naissance, de même que les pièces d'identité peuvent être facilement volés, falsifiés ou altérés, d'où l'utilisation d'identités fausses ou multiples. En outre, les règles et les pratiques d'attribution de nom et d'enregistrement de la naissance varient d'un pays à l'autre, ce qui se traduit par un manque d'uniformité des données. Si les agents doutent de l'authenticité des pièces d'identité fournies par les demandeurs de la résidence temporaire, les plans de voyage, surtout au moment de la demande de visa et du traitement au PDE, peuvent être retardés le temps que l'identité des voyageurs fasse l'objet de vérifications supplémentaires. Les véritables voyageurs dont les renseignements personnels correspondent à ceux d'une personne soulevant des préoccupations, ou ceux qui sont originaires d'une région où les titres de voyage ont moins d'éléments de sécurité, pourraient voir leurs plans perturbés, car ils risqueraient de subir un long interrogatoire destiné à confirmer leur identité dans le cadre du processus de demande de visa ou d'un contrôle

Furthermore, a number of countries¹ are now using, or preparing to use, biometrics in immigration and border management. The absence of biometric screening in Canada's immigration program could make Canada a target for immigration fraud as bad faith travellers could attempt to circumvent the biometric requirements of other jurisdictions by travelling to Canada.

Objectives

The objective of the proposal is to strengthen Canada's immigration program and protect the safety and security of Canadians. The proposal aims to enhance the integrity and security of the TR program through the use of biometrics (fingerprints and digital photographs), while also facilitating travel.

The proposal would lower risks to program integrity and security as biometrics would establish a "fixed" basis for readily confirming identity in the future which would better support admissibility decisions. The expanded use of biometrics in the TR program, for example by checking against databases of known criminals, past refugee claimants, and persons previously deported, would also strengthen the integrity of Canada's immigration program by helping prevent individuals from using a false identity to obtain a visa.

The proposal would also facilitate travel, as the use of biometrics would facilitate the processing of applications and decision-making by enhancing CIC and CBSA's ability to effectively identify individuals during the visa application process and when they seek to enter Canada at a POE. For example, the use of biometrics would facilitate the processing of repeat applicants who had previously provided their biometric information. Biometric information collected at the time of the new application would be used to identify the applicant, and confirm that a previous application had been made. Furthermore, in cases where a legitimate traveller had biographic information similar to that of a person of interest, the use of biometric information could facilitate the processing of the application as that information could be used to confirm that the applicant is not the person of interest.

The use of biometrics would put Canada in line with a growing list of countries which are now using, or preparing to use, biometrics in immigration and border management. These include the United Kingdom, Australia, the United States, New Zealand, countries in the European Union Schengen Zone, Japan, South Korea, the United Arab Emirates, Indonesia, and Malaysia amongst others.

Finally, the use of biometrics would support the systematic biometric information-sharing initiatives under the joint Canada–United States declaration called *Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness* and the Five Country Conference (FCC) forum for immigration and

secondaire au PDE. Actuellement, le fait de chercher systématiquement à dissiper les doutes concernant l'identité peut monopoliser considérablement les ressources gouvernementales et causer des désagréments aux véritables voyageurs.

En outre, un certain nombre de pays¹ utilisent actuellement ou se préparent à utiliser la biométrie dans la gestion de l'immigration et des frontières. L'absence de contrôle biométrique dans le programme d'immigration du Canada pourrait faire de notre pays une cible de la fraude en matière d'immigration, car les voyageurs de mauvaise foi pourraient tenter de contourner les exigences d'autres pays en matière de biométrie en venant au Canada.

Objectifs

La proposition réglementaire a pour but de renforcer le programme d'immigration du Canada et de protéger la sécurité des Canadiens. Elle vise à améliorer l'intégrité et la sécurité du programme des résidents temporaires par le recours à la biométrie (empreintes digitales et photos numériques), tout en facilitant les déplacements.

La proposition réglementaire réduirait les risques pour l'intégrité et la sécurité du programme, car la biométrie établirait une « base fixe » pour confirmer facilement l'identité et sur laquelle les décisions en matière d'admissibilité pourraient s'appuyer. L'utilisation accrue de la biométrie dans le programme des résidents temporaires renforcerait également l'intégrité du programme d'immigration du Canada du fait qu'elle empêcherait certaines personnes d'utiliser une fausse identité pour obtenir un visa en vérifiant leurs renseignements personnels par rapport aux bases de données de criminels connus, de personnes ayant antérieurement fait une demande d'asile et de personnes expulsées auparavant.

La proposition réglementaire faciliterait également les déplacements du fait que la biométrie simplifierait le traitement des demandes et la prise de décisions en permettant à CIC et à l'ASFC de mieux identifier les personnes pendant le processus de demande de visa et au moment où elles cherchent à entrer au Canada à un PDE. Par exemple, la biométrie faciliterait le traitement des demandeurs fréquents qui ont déjà fourni leurs données biométriques. Les données biométriques recueillies au moment de la présentation de la nouvelle demande serviraient à identifier le demandeur et à confirmer qu'il a présenté une demande auparavant. En outre, si les renseignements personnels d'un véritable voyageur étaient identiques à ceux d'une personne soulevant des préoccupations, les données biométriques pourraient faciliter le traitement de la demande en confirmant que le demandeur n'est pas cette personne.

La biométrie permettrait au Canada de s'aligner sur un nombre croissant de pays qui l'utilisent, ou se préparent à l'utiliser, dans la gestion de l'immigration et des frontières. Ces pays sont notamment le Royaume-Uni, l'Australie, les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, les pays de l'espace Schengen de l'Union européenne, le Japon, la Corée du Sud, les Émirats arabes unis, l'Indonésie et la Malaisie.

Enfin, la biométrie appuierait les initiatives d'échange systématique de renseignements biométriques mises en œuvre en vertu de la déclaration Canada — États-Unis *Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre*, et de la Conférence des cinq nations

¹ Countries, such as the United States, the United Kingdom, Japan, Australia, New Zealand, and members of the European Union Schengen Zone have all started, or are about to start, using biometric data collection and verification as part of their immigration programs.

¹ Des pays comme les États-Unis, le Royaume-Uni, le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les pays membres de l'espace Schengen de l'Union européenne ont commencé ou sont sur le point de commencer à utiliser la collecte et la vérification de données biométriques dans le cadre de leurs programmes d'immigration.

border security between Canada, Australia, the United Kingdom, the United States, and New Zealand.

Description

On June 28, 2012, the *Protecting Canada's Immigration System Act* (PCISA) received Royal Assent. PCISA amends the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) and sets out the framework authorities that allow the Government of Canada to require and collect biometric information from prescribed foreign nationals who make an application for a TRV, a study permit or a work permit and to establish in regulations specific procedures for the collection of and practices for the use of that information.

This regulatory proposal would support the implementation of this framework, and amend the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (IRPR) to provide to the specifics for the legislative framework by

- specifying that citizens from the listed countries and holders of travel documents from the listed territory would be required to provide biometric information;
- providing details on the procedure to be followed;
- creating exemptions from the requirement to provide biometric information;
- establishing parameters for the use and disclosure of biometric information for the purposes of enforcing any law of Canada or of a province; and
- setting a biometrics fee, fee exceptions and fee maximums.

The components of the regulatory package are as follows.

Prescribed foreign nationals

The proposed Regulations would bring specificity to the broader legislative mandate that requires biometric information from prescribed foreign nationals in support of a TRV, study or work permit application.

“Prescribed foreign nationals,” refers to those TRV, study or work permit applicants who would be required to provide biometric information because they are foreign nationals who are citizens of a listed country or hold a travel document from a listed territory. A biometric requirement would only be imposed on a foreign national who is a citizen of the following countries or who holds a travel document from the following territory.

Countries for Biometric Screening		
Afghanistan	Haiti	Saudi Arabia
Albania	Iran	Somalia
Algeria	Iraq	South Sudan
Bangladesh	Jamaica	Sri Lanka
Burma	Jordan	Sudan
Cambodia	Laos	Syria
Colombia	Lebanon	Tunisia
Congo, Democratic Republic of	Libya	Vietnam
Egypt	Nigeria	Yemen
Eritrea	Pakistan	
Territory for Biometric Screening		
Palestinian Authority		

(CCN), une tribune consacrée à l'immigration et à la sécurité frontalière à laquelle participent le Canada, l'Australie, le Royaume-Uni, les États-Unis et la Nouvelle-Zélande.

Description

Le 28 juin 2012, la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada* (LPSIC) a obtenu la sanction royale. Elle modifie la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) et énonce les pouvoirs législatifs permettant au gouvernement du Canada d'exiger et de recueillir des renseignements biométriques auprès des étrangers visés par règlement qui demandent un VRT ou un permis d'études ou de travail, et d'établir par règlement certaines procédures de collecte et pratiques régissant l'utilisation de cette information.

Cette proposition réglementaire appuierait la mise en œuvre de ce cadre et modifierait le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR) afin de préciser le cadre législatif de la façon suivante :

- en précisant que les citoyens des pays visés par règlement et les titulaires de titres de voyage du territoire visé par règlement seraient tenus de fournir des renseignements biométriques;
- en prévoyant la procédure à suivre;
- en prévoyant les critères d'exemption à l'obligation de fournir des renseignements biométriques;
- en établissant les critères d'utilisation et de communication des renseignements biométriques à des fins de contrôle de l'application des lois fédérales ou provinciales canadiennes;
- en établissant des frais pour l'enregistrement des données biométriques, des dispenses de frais et des frais maximaux.

Les mesures réglementaires sont les suivantes.

Étrangers visés par règlement

Les dispositions réglementaires proposées préciseraient le mandat législatif général, qui oblige les étrangers visés par règlement à fournir des renseignements biométriques à l'appui d'une demande de VRT ou de permis d'études ou de travail.

Le terme « étrangers visés par règlement » s'entend des demandeurs d'un VRT ou d'un permis d'études ou de travail qui seraient tenus de faire enregistrer leurs données biométriques du fait qu'ils sont citoyens d'un pays ou titulaires d'un titre de voyage d'un territoire figurant sur une liste préétablie. L'obligation de fournir des données biométriques ne serait imposée qu'aux étrangers qui sont citoyens des pays suivants ou qui portent un titre de voyage du territoire suivant.

Pays visés par le programme de contrôle biométrique		
Afghanistan	Érythrée	Pakistan
Albanie	Haïti	Somalie
Algérie	Irak	Soudan
Arabie saoudite	Iran	Soudan du Sud
Bangladesh	Jamaïque	Sri Lanka
Birmanie	Jordanie	Syrie
Cambodge	Laos	Tunisie
Colombie	Liban	Viêt Nam
Congo, République démocratique du	Libye	Yémen
Égypte	Nigéria	
Territoire visé par le programme de contrôle biométrique		
Autorité palestinienne		

In 2011, CIC worked very closely with Public Safety Canada, the Canada Border Services Agency, the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Security Intelligence Service, and consulted with the Department of Foreign Affairs and International Trade and with Industry Canada to develop the list of countries and territory whose nationals would be subject to biometric screening.

The countries and territory were selected following a systematic assessment of immigration patterns including volumes or rates of TRV refusals, removal orders, refugee claims, and nationals arriving without proper documentation, attempting to travel to Canada without proper documentation or under a false identity, Canadian foreign and trade policy objectives, such as the Global Commerce Strategy and tourism interests as well as the feasibility of operating the biometrics capacity in a given country or territory were also taken into consideration.

The introduction of biometrics is not expected to present significant bilateral irritants with the selected countries and territory. Citizens from those countries and holders of travel documents from this territory are already subject to biometric requirements through visa programs of international partners such as the United States and the United Kingdom and are already familiar with such travel requirements. As a facilitative measure, the proposed Regulations also include exemptions from the biometric requirements for children, the elderly, and diplomats and officials. Further, Canada will also improve client service through the establishment of a network of Visa Application Centres (VACs) that will provide greater access to application and biometric information collection services.

Approximately 20% of visa-required temporary resident applicants (approximately 300 000 applicants) would be required under these Regulations to provide their biometric information in the first full year of project implementation.

Prescribed procedure and prescribed biometric information

The proposed Regulations specify the procedure that prescribed foreign nationals would be required to follow in order to enrol their biometric information, and the biometric information they would be required to provide, when making an application for a TRV, a work permit or a study permit. This procedure includes the requirement to

- present themselves at a biometric collection service point in person; and
- provide all available fingerprints and have a photograph taken.

Regulations specifying that prescribed foreign nationals must present themselves in person at a CIC biometric collection service point would ensure that biometric information would be collected using standardized technology in a format compatible with CIC systems and those of its partners, and that the individual applying for temporary residency is the same individual enrolling the biometric information.

The physical locations of biometric collection service points would be communicated administratively. The service delivery network will consist primarily of VACs contracted to provide visa application services and collect biometric information. Biometrics collection service points could also include offices of foreign governments, such as Application Support Centres (ASCs) in the United States, as well as international organizations with which CIC has entered into an agreement or arrangement. In addition,

En 2011, CIC a travaillé en étroite collaboration avec Sécurité publique Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, la Gendarmerie royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité, et a consulté le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ainsi que Industrie Canada, pour dresser la liste des pays et du territoire dont les ressortissants seraient soumis au contrôle biométrique.

Les pays et le territoire ont été sélectionnés après une analyse systématique des profils d'immigration, notamment le nombre ou le taux de refus de demandes de VRT, de mesures de renvoi, de demandes d'asile et d'étrangers qui arrivent au Canada sans papiers ou tentent de venir au Canada sans les documents voulus ou sous une fausse identité. Les objectifs de la politique étrangère et commerciale canadienne, tels que la Stratégie commerciale mondiale ou les intérêts de l'industrie touristique, et la possibilité d'exploiter la capacité de la technologie biométrique dans un pays ou un territoire donné, ont également été pris en considération.

L'introduction du contrôle biométrique ne devrait pas présenter d'irritants bilatéraux importants avec les pays et le territoire sélectionnés. Les citoyens de ces pays et les titulaires de titres de voyage de ce territoire sont déjà soumis à des contrôles biométriques lorsqu'ils veulent obtenir des visas de certains de nos partenaires internationaux comme les États-Unis et le Royaume-Uni, et sont déjà habitués à de telles exigences pour leurs voyages. Afin de faciliter les choses, les dispositions réglementaires proposées soustrairaient également certaines personnes à l'obligation de fournir des données biométriques, notamment les enfants, les personnes âgées, les diplomates et les fonctionnaires. En outre, le Canada améliorera son service à la clientèle en mettant en place un réseau de centres de réception des demandes de visa (CRDV) qui assurera un meilleur accès aux services de présentation des demandes et de collecte des renseignements biométriques.

En vertu du présent règlement, environ 20 % (plus ou moins 300 000) des demandeurs de visa de résident temporaire seraient tenus de fournir leurs renseignements biométriques durant la première année complète de la mise en œuvre du projet.

Procédure et renseignements biométriques visés par règlement

Les dispositions réglementaires proposées précisent les procédures que devraient suivre les étrangers visés par règlement pour faire enregistrer leurs renseignements biométriques, et les renseignements biométriques qu'ils seraient tenus de fournir en présentant une demande de VRT ou de permis d'études ou de travail. Selon cette procédure, le demandeur devrait :

- se présenter en personne à un point de collecte de renseignements biométriques;
- fournir ses empreintes digitales et faire prendre sa photo.

Les dispositions réglementaires obligeant les étrangers visés par règlement à se présenter en personne à un point de collecte de renseignements biométriques de CIC permettraient de garantir que les renseignements biométriques sont recueillis au moyen d'une technologie normalisée dans un format compatible avec les systèmes de CIC et de ses partenaires, et que le demandeur de visa de résident temporaire soit bien la personne ayant fait enregistrer ses renseignements biométriques.

Les emplacements des points de service de collecte des renseignements biométriques seraient communiqués par voie administrative. Le réseau de prestation de services comprendrait surtout des CRDV qui, dans le cadre d'un contrat, seraient tenus de fournir des services de visa et de recueillir des renseignements biométriques. Les points de service de collecte de renseignements biométriques pourraient également être situés dans des bureaux de gouvernements étrangers, comme les Application Support

all CIC visa offices abroad would also be equipped with biometrics enrolment equipment to provide service on an exceptional or emergency basis and to provide service in areas where a VAC or other service provider may not exist. Further, itinerant service could potentially be provided in certain regions where local conditions and applicant volumes preclude establishment of a fixed service delivery point.

Locations for biometric collection service points would be chosen to reflect population centres and travel patterns in affected regions; however, even if they reside in a country with a biometrics collection service point, some applicants may still be required to travel within their country of residence to enrol biometric information, if they reside in a different part of the country.

Exemptions from biometric enrolment

The proposed Regulations would provide for exemptions from biometric enrolment for certain categories of applicants. With a view to maintaining consistency with departmental policy and practices and to applying a risk-based approach to biometric collection, the proposed Regulations would provide that applicants who fall into the following categories would be exempted from providing biometric information:

- A person who is under the age of 14 or over the age of 79;
- A properly accredited (i.e. travelling for official purposes) diplomat, consular officer, representative or official and the family members of such a person; and
- A transit visa applicant who is destined to or returning from the United States and holds a valid United States entry visa.

To ensure that the proposed Regulations do not require that biometric information be collected from non-temporary residents (i.e. refugee claimants whose claim has not yet been processed or protected persons who have not obtained permanent resident status), the proposed Regulations would provide that the following individuals would be exempted from providing biometric information when applying for a study or work permit:

- A person in Canada who has made a claim for refugee protection that has not been determined;
- A person in Canada on whom refugee protection has been conferred; and
- A person who is a member of the Convention refugees abroad class or a humanitarian-protected persons abroad class.

Individuals who are citizens of a country that has biometric requirements or who hold a travel document from a territory that has such requirements, and who fall within an exempt category, would not be required to enrol biometric information.

Use and disclosure of biometric information for law enforcement purposes

The proposed Regulations would specify the parameters that would allow for biometric and related personal information collected for immigration purposes to be used or disclosed by the RCMP for the enforcement of any Canadian federal or provincial

Centres (ASC) aux États-Unis, et dans les bureaux d'organisations internationales avec lesquelles CIC a conclu un accord. De plus, tous les bureaux des visas de CIC à l'étranger seraient dotés du matériel requis pour l'enregistrement des renseignements biométriques afin d'offrir le service dans des situations exceptionnelles ou en cas d'urgence, ou dans des régions n'ayant pas de CRDV ou un autre fournisseur de services. En outre, des services itinérants pourraient être offerts dans les régions où un mode de prestation de services fixe ne peut être mis en place en raison de la situation locale et du petit nombre de demandeurs.

Les emplacements des points de service de collecte de renseignements biométriques seraient choisis en fonction de l'importance des agglomérations et des tendances touristiques dans les régions concernées. Toutefois, même si leur pays de résidence comportait un point de collecte de renseignements biométriques, certains demandeurs pourraient quand même devoir se déplacer à l'intérieur du pays pour faire enregistrer leurs renseignements biométriques, s'ils habitent dans une autre région du pays.

Dispenses de l'obligation de faire enregistrer les renseignements biométriques

Les dispositions réglementaires proposées prévoieraient des exceptions à l'obligation de faire enregistrer les renseignements biométriques pour certaines catégories de demandeurs. Afin d'assurer l'uniformité avec la politique et les pratiques en vigueur au Ministère et d'utiliser une démarche axée sur la gestion des risques à l'égard de la collecte des renseignements biométriques, les dispositions réglementaires proposées dispenseraient les demandeurs relevant des catégories suivantes de l'obligation de fournir des renseignements biométriques :

- la personne âgée de moins de 14 ans ou de plus de 79 ans;
- l'agent diplomatique, le fonctionnaire consulaire, le représentant ou le fonctionnaire dûment accrédité (c'est-à-dire voyageant dans le cadre de ses fonctions officielles), ainsi que les membres de sa famille;
- la personne ayant demandé un visa de transit qui se rend aux États-Unis ou en revient et est titulaire d'un visa d'entrée valide pour les États-Unis.

Afin que les personnes qui ne sont pas des résidents temporaires (c'est-à-dire les demandeurs d'asile dont la demande n'a pas encore été traitée ou les personnes protégées n'ayant pas obtenu la résidence permanente) ne soient pas tenues de fournir leurs renseignements biométriques, les dispositions réglementaires proposées exempteraient les personnes suivantes de l'obligation de fournir leurs renseignements biométriques au moment de présenter une demande de permis de travail ou d'études :

- la personne au Canada qui a demandé l'asile dont la demande n'a pas encore fait l'objet d'une décision;
- la personne au Canada à qui l'asile a été octroyé;
- la personne qui est membre de la catégorie des réfugiés au sens de la Convention outre-frontières ou de la catégorie de personnes protégées à titre humanitaire outre-frontières.

Les personnes qui sont citoyens d'un pays qui exige des données biométriques ou qui sont titulaires d'un titre de voyage d'un territoire imposant de telles exigences, et qui font partie d'une catégorie visée par la dispense, ne seraient pas tenues de fournir leurs renseignements biométriques.

Utilisation et communication de renseignements biométriques pour l'application de la loi

Les dispositions réglementaires proposées préciseraient les critères permettant à la GRC d'utiliser ou de communiquer les renseignements biométriques et les renseignements personnels connexes recueillis pour l'immigration, aux fins de l'application des

law. These Regulations would apply to any fingerprints collected under IRPA, currently and in the future.

Matches between immigration fingerprints and fingerprints of interest to law enforcement agencies may be found when the immigration fingerprints are initially searched against the RCMP database for admissibility screening purposes and throughout the period that they are retained in that database. Therefore, the proposed Regulations would facilitate the use and disclosure of immigration biometric information for law enforcement purposes. All fingerprints collected for immigration purposes could be matched against latent prints (i.e. unidentified prints, for example those collected from a crime scene), criminal prints (e.g. fingerprints of persons convicted of an offence) or other prints of interest to law enforcement agencies. The proposed Regulations would assist law enforcement in establishing or verifying the identity of individuals when a fingerprint collected by the RCMP or submitted to the RCMP by another domestic law enforcement agency is a potential match with a print collected for immigration purposes. When there is a fingerprint match, the proposed Regulations would authorize the RCMP to use, or further disclose to another Canadian law enforcement agency, the immigration biometric fingerprint and related biographic information for the purposes set out in the Regulations. Those purposes are

- to establish or verify the identity of a person in order to prevent, investigate or prosecute an offence under a Canadian federal or provincial law; and
- to establish or verify the identity of a person whose identity cannot be established or verified because of their death or any other physical or mental condition.

Furthermore, the proposed Regulations would specify that the data elements that may be used or disclosed by the RCMP are fingerprints, name, date of birth, gender, other names or aliases, date the fingerprints were taken, and any associated file number.

Where any additional information held by CIC or CBSA is of interest to law enforcement agencies, the RCMP or other law enforcement agency would be required to request the information in writing from CIC or CBSA in accordance with the *Privacy Act*, and, if required, obtain information from CIC or CBSA in accordance with requirements of applicable laws, including the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

Biometrics fee

The proposed Regulations would establish a biometrics fee payable by applicants as well as exemptions from the fee for certain applicants. Applicants required to enrol biometric information would pay a biometrics fee of \$85 as a means to partially recover biometrics costs. The biometrics fee would recover approximately 50% of ongoing annual costs beginning in 2014–15 (the first full year of project implementation).

lois fédérales ou provinciales canadiennes. Ces dispositions s'appliqueraient à toutes les empreintes digitales prélevées en vertu de la LIPR, présentement et dans le futur.

Des correspondances peuvent être établies entre les empreintes digitales prélevées aux fins d'immigration et celles qui présentent un intérêt particulier dans une optique d'exécution de la loi quand les empreintes digitales prélevées aux fins d'immigration sont comparées à la base de données d'empreintes digitales de la GRC pour un contrôle de l'admissibilité et pendant la période de conservation des empreintes dans cette base de données. Les dispositions réglementaires proposées permettraient l'utilisation et la communication de renseignements biométriques recueillis dans le contexte de l'immigration aux fins de l'application de la loi. Toutes les empreintes digitales prélevées aux fins d'immigration pourraient être comparées aux empreintes latentes (c'est-à-dire des empreintes non identifiées, par exemple celles qui sont recueillies sur la scène d'un crime), aux empreintes de criminels (c'est-à-dire les empreintes de personnes déclarées coupables d'une infraction) ou à d'autres empreintes présentant un intérêt pour les enquêtes policières. Les dispositions réglementaires proposées aideraient les forces de l'ordre à établir ou à vérifier une identité dans les cas où une empreinte digitale prélevée par la GRC ou transmise à la GRC par un autre organisme canadien chargé de l'application de la loi pourrait correspondre à des empreintes recueillies aux fins d'immigration. En cas de correspondance d'empreintes digitales, les dispositions réglementaires proposées autoriseraient la GRC à utiliser ou à communiquer à un autre organisme canadien chargé du contrôle de l'application de la loi les empreintes prélevées aux fins d'immigration et les renseignements personnels connexes, conformément aux objectifs énoncés dans le Règlement, qui consisteraient à :

- établir ou vérifier l'identité d'une personne afin de prévenir la perpétration d'une infraction à une loi fédérale ou provinciale, de faire enquête ou d'intenter des poursuites;
- établir ou vérifier l'identité d'une personne lorsque cette identité ne peut être établie ou vérifiée en raison de son décès ou de toute autre condition physique ou mentale dont elle est affectée.

En outre, les dispositions réglementaires proposées préciseraient que les données pouvant être utilisées ou communiquées par la GRC seraient les empreintes digitales, les nom et prénom, la date de naissance, le sexe, les autres noms et pseudonymes, la date de la prise des empreintes et tout numéro de dossier connexe.

Lorsque d'autres renseignements détenus par CIC ou l'ASFC présentent un intérêt particulier dans une optique d'exécution de la loi, la GRC ou tout autre organisme chargé de l'application de la loi seraient tenus de demander ces renseignements par écrit à CIC ou à l'ASFC aux termes de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Le cas échéant, ils devraient recueillir les renseignements auprès de CIC ou de l'ASFC conformément aux exigences des lois applicables, notamment la *Charte canadienne des droits et libertés*.

Frais pour la collecte des renseignements biométriques

Les dispositions réglementaires proposées détermineraient les frais payables par les demandeurs pour la collecte de leurs renseignements biométriques, ainsi que les demandeurs qui ne seraient pas tenus de payer ces frais. Les personnes tenues de se soumettre à la collecte de renseignements biométriques paieraient des frais de 85 \$, qui permettraient de recouvrer une partie des coûts rattachés à la biométrie. Les frais pour la collecte des renseignements biométriques assureraient le recouvrement d'environ 50 % des coûts annuels permanents de la biométrie à partir de 2014-2015 (première année complète de mise en œuvre du projet).

The following applicants who are required to enrol biometric information would be exempted from the payment of the biometrics fee, through the proposed Regulations, as a facilitative measure:

- A member of the suite of a properly accredited diplomat, consular officer, representative or official of a country other than Canada, of the United Nations or any of its agencies or of any intergovernmental organization of which Canada is a member;
- A member of the armed forces of a country that is a designated state for the purposes of the *Visiting Forces Act*, including a person who has been designated as a civilian component of that visiting force under paragraph 4(c) of that Act and their family members;
- A person who is seeking to enter Canada for the purpose of attending a meeting hosted by the Government of Canada, an organization of the United Nations or the Organization of American States, as a participant, for the purpose of attending a meeting as a representative of the Organization of American States or the Caribbean Development Bank, or for the purpose of attending a meeting hosted by the Government of Canada, an organization of the United Nations or the Organization of American States, at the invitation of the Government of Canada;
- A person who is seeking to enter Canada as a competitor, coach, judge, team official, medical staff member or member of a national or international sports organizing body participating in the Pan-American Games, when held in Canada, or as a performer participating in a festival associated with any of those Games;
- A person who is seeking to enter Canada for a period of less than 48 hours and is travelling by transporter's vehicle to a destination other than Canada, or transiting through or stopping over in Canada for refuelling or for the continuation of their journey in another transporter's vehicle;
- A person applying for a study permit or work permit and is
 - a family member of a person in Canada who has made a refugee claim that has not yet been determined by the Refugee Protection Division;
 - a family member of a person in Canada on whom refugee protection has been conferred; and
 - a family member of a person who is a member of the Convention refugees abroad class or a humanitarian-protected persons abroad class;
- A person whose work in Canada would create or maintain reciprocal employment for Canadian citizens or permanent residents of Canada in other countries and who is a family member of an officer of a foreign government sent, under an exchange agreement between Canada and one or more countries, to take up duties with a federal or provincial agency; and
- A person with a diplomatic or official passport (i.e. a government official) who is applying for a TRV, a study permit or a work permit.²

The proposed Regulations would also provide for a maximum fee of \$170 for family members who apply for a TRV at the same time and place and of \$255 for groups of three or more performing artists and their staff who apply for a work permit at the same time and place. These maximum fees are consistent with those

Afin de faciliter les déplacements, les dispositions réglementaires proposées dispenseraient les demandeurs mentionnés ci-dessous du paiement des frais :

- un membre de la suite de l'agent diplomatique, du fonctionnaire consulaire, du représentant ou du fonctionnaire dûment accrédité d'un pays étranger, des Nations Unies ou de l'un de ses organismes, ou d'un organisme intergouvernemental dont le Canada est membre;
- le membre des forces armées d'un État désigné au sens de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*, y compris la personne désignée en vertu de l'alinéa 4c) de cette loi comme faisant partie de l'élément civil de ces forces étrangères présentes au Canada, ainsi que les membres de sa famille;
- la personne cherchant à entrer au Canada afin d'assister à une réunion organisée par le gouvernement du Canada, un organisme des Nations Unies ou l'Organisation des États américains en qualité de participant, pour assister à une réunion en qualité de représentant de l'Organisation des États américains ou de la Banque de développement des Caraïbes, ou pour assister à une réunion organisée par le gouvernement du Canada, un organisme des Nations Unies ou l'Organisation des États américains, à l'invitation du gouvernement du Canada;
- la personne cherchant à entrer au Canada à titre de compétiteur, d'entraîneur, de juge, de représentant d'équipe, de membre du personnel médical ou de membre d'une organisation sportive nationale ou internationale qui participe aux Jeux panaméricains, lorsque ceux-ci se tiennent au Canada, ou à titre d'artiste participant à un festival organisé à l'occasion de cette compétition;
- la personne cherchant à entrer au Canada pour une période de moins de 48 heures et qui, selon le cas, voyage à bord du véhicule d'un transporteur vers une destination autre que le Canada, est en transit au Canada ou y fait escale aux fins de ravitaillement en carburant du véhicule ou de poursuite de son voyage à bord du véhicule d'un autre transporteur;
- la personne qui fait une demande de permis d'études ou de travail et qui est un membre de la famille
 - d'une personne au Canada qui a présenté une demande d'asile au sujet de laquelle la Section de la protection des réfugiés n'a pas encore statué;
 - d'une personne au Canada à qui l'asile a été octroyé;
 - d'une personne membre de la catégorie des réfugiés au sens de la Convention outre-frontières ou de la catégorie de personnes protégées à titre humanitaire outre-frontières;
- la personne dont le travail au Canada permettrait de créer ou de conserver l'emploi réciproque de citoyens canadiens ou de résidents permanents du Canada dans d'autres pays et qui est membre de la famille du représentant d'un ou de plusieurs gouvernements étrangers pour assumer des fonctions auprès d'un organisme fédéral ou provincial, conformément à un accord d'échange conclu entre le Canada et un ou plusieurs pays;
- la personne titulaire d'un passeport diplomatique ou officiel (c'est-à-dire un représentant gouvernemental) qui présente une demande de VRT ou de permis d'études ou de travail².

Les dispositions réglementaires proposées prévoieraient également des frais maximaux de 170 \$ pour les membres de la famille qui présentent leur demande de VRT au même moment et au même endroit, et de 255 \$ pour les membres de troupes d'artistes de spectacle et les membres de leur personnel dont au moins trois

² A properly accredited (i.e. travelling for official purposes) diplomat, consular officer, representative, or official would be exempt from providing biometric information.

² Un diplomate, un agent consulaire, un représentant ou un fonctionnaire dûment accrédité (c'est-à-dire voyageant à des fins officielles) seraient exemptés de fournir des renseignements biométriques.

currently offered to families and performing artists and their staff when applying for visas or work permits.

Regulatory and non-regulatory options considered

The proposed Regulations are necessary in order for the Government of Canada to implement systematic and mandatory collection of biometric information from TRV, study permit and work permit applicants. Although legislative amendments in PCISA set the framework for requiring biometric information, in order to implement this requirement the Government must prescribe the foreign nationals to whom it would apply. Without this regulation, CIC would not be able to collect biometric information on a systematic basis from temporary residence applicants. In the context of increasing challenges and pressures in accurately identifying clients and with the absence of a new identity management tool, immigration officials would likely require even more documentation or supporting evidence from applicants than they do now to confirm an applicant's identity. This would consume considerable government resources and inconvenience travellers. Further, the desired program integrity and travel facilitation benefits necessary in order to strengthen the TR program could not be realized.

If the Government only prescribed the foreign nationals to whom the requirement to provide biometric information is to apply, without prescribing the procedure and the type of biometric information that is required to be provided, CIC would be unable to oversee the biometric collection process, which would provide opportunities for individuals to commit fraud, and would reduce the expected program integrity and security benefits. A lack of control over and clarity in relation to the biometric collection process would also hinder CIC's ability to use biometric information for screening purposes, as the biometric information would be incompatible with CIC, CBSA, and RCMP systems.

The proposed Regulations would ensure greater transparency and clarity in the collection and use of biometric information, and would ensure that biometric requirements were enforceable.

The use and disclosure of biometric information for law enforcement purposes would occur in a less efficient manner than that provided for by the Regulations, as the RCMP would first be required to request the use and disclosure of the information for a law enforcement purpose in writing from CIC or CBSA under paragraph 8(2)(e) of the *Privacy Act*. With respect to the use and disclosure of biometric information for law enforcement purposes, the proposed Regulations would provide for a more transparent process whereby applicants will be informed of the potential uses of their personal information. Therefore, the proposed Regulations allow for a more efficient process for the use and disclosure of information by the RCMP for the benefit of Canada while ensuring that information is used and shared in compliance with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms* and the *Privacy Act*.

Finally, listing the fee, the fee exceptions and the fee maximums in the Regulations is consistent with the current approach

personnes déposent une demande de permis de travail au même moment et au même endroit. Ces frais maximaux sont conformes à ceux qui sont imposés actuellement aux familles, ainsi qu'aux artistes de spectacle et aux membres de leur personnel lorsqu'ils présentent une demande de visa ou de permis de travail.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les dispositions réglementaires proposées sont nécessaires pour permettre au gouvernement du Canada de mettre en œuvre un système de collecte systématique et obligatoire de renseignements biométriques auprès des demandeurs de VRT ou de permis d'études ou de travail. Même si les modifications apportées à la LPSIC ont établi le cadre pour imposer l'exigence de fournir des renseignements biométriques, le gouvernement doit, pour faire respecter celle-ci, déterminer par règlement les étrangers auxquels elle s'applique. Sans ce règlement, CIC ne pourrait pas recueillir des renseignements biométriques des demandeurs de résidence temporaire sur une base systématique. Dans un contexte où il est de plus en plus difficile et urgent d'identifier les clients avec exactitude, et en l'absence d'un nouvel outil de gestion d'identité, les agents d'immigration exigeraient probablement des demandeurs plus de documents ou de preuves à l'appui qu'ils ne le font actuellement afin de confirmer leur identité. Cela monopoliserait trop de ressources gouvernementales et causerait des désagréments aux voyageurs. En outre, les avantages souhaités que sont l'intégrité des programmes et la facilitation des déplacements pour renforcer le programme des résidents temporaires ne pourraient se concrétiser.

Si le gouvernement se limitait à déterminer par règlement les étrangers assujettis à l'exigence de fournir leurs renseignements biométriques sans préciser le type de renseignements biométriques exigés et la procédure à suivre, CIC ne serait pas en mesure de surveiller le processus de collecte des données biométriques, permettant ainsi à des individus de commettre des actes frauduleux et diminuant les avantages prévus de l'intégrité et de la sécurité des programmes. En outre, le manque de clarté du processus de collecte des données biométriques et l'absence de contrôle sur ce dernier empêcheraient le Ministère d'utiliser les données biométriques aux fins de contrôle, car celles-ci seraient incompatibles avec les systèmes de CIC, de l'ASFC et de la GRC.

Les dispositions réglementaires proposées apporteraient plus de clarté et de transparence à la collecte et à l'utilisation des renseignements biométriques, et feraient en sorte que les exigences en matière de biométrie seraient exécutoires.

L'utilisation et la communication de renseignements biométriques aux fins de l'exécution de la loi seraient moins efficaces que celles qui seraient prévues dans le Règlement, car la GRC devrait d'abord demander par écrit, à CIC ou à l'ASFC, en vertu de l'alinéa 8(2)e) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* l'autorisation d'utiliser et de communiquer les renseignements aux fins de l'exécution de la loi. Les dispositions réglementaires proposées sur l'utilisation et la communication de renseignements biométriques aux fins de l'exécution de la loi prévoieraient un processus plus transparent dans le cadre duquel les demandeurs seraient informés des utilisations possibles de leurs renseignements personnels. Par conséquent, les dispositions réglementaires proposées prévoient un processus plus efficace d'utilisation et de communication des renseignements par la GRC dans l'intérêt du Canada, tout en permettant de garantir que ces renseignements seront utilisés et communiqués en conformité avec la *Charte canadienne des droits et libertés* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

Finalement, le fait de mentionner les frais, les dispenses et les frais maximaux dans le Règlement est conforme à l'approche en

whereby all other fees related to applications made under IRPA are set out in the Regulations.

Benefits and costs

The proposed Regulations would result in an overall net benefit to Canadians. All costs and benefits were assessed in terms of incremental changes to the baseline scenario resulting from the proposed Regulations.

The baseline scenario is the current situation (i.e. “no change” scenario) whereby there are no changes to Canada’s immigration identity management system beyond those that have currently received Royal Assent.³ Current procedures for identifying immigrants with biographical information would remain the same over the period in the baseline scenario. The baseline scenario assumes that the number of visa applicants would grow at a rate of 2.5%. Furthermore, because it is expected that the regulatory proposal would reduce the rates of crime, immigration fraud and negative refugee claims (i.e. by deterring bad faith refugee claimants from making a claim⁴) per temporary resident application, the baseline scenario assumed that these rates would remain constant. There may be a decline in the number of refugee claims and negative refugee claims due to the recently introduced provisions under PCISA, regardless if the proposed Regulations come into force. These, however, are conservative assumptions. In the absence of the proposed Regulations, Canada would be one of the few countries with a similar immigration program⁵ to refrain from including the collection of biometric information in its immigration program, and it is certainly possible that Canada could become a target for immigration fraud, with an increase in the rates of immigration-related offences over time.

Quantitative estimates

Monetizable costs and benefits were estimated on an annual basis for the years 2013 to 2022. This period includes the remaining year to set up the program (2013–14) that is considered the first year in the 10-year time period and 9 years of full implementation (2014–15 to 2022–23). All dollar values were estimated in 2012 real dollars. A 7% real discount rate was used. Summary results are presented in section A of Table 1 below.

The proposed Regulations would result in an overall net benefit to Canadians. The estimated nominal costs would be \$528 million over the next 10 years. The present value (PV) of the costs would be \$392 million. The nominal value of the total benefits to Canada would be \$605 million with a PV of \$499 million. Overall,

vigueur, en vertu de laquelle tous les autres frais liés aux demandes présentées en vertu de la LIPR sont établis par règlement.

Avantages et coûts

Les dispositions réglementaires proposées entraîneraient un avantage net pour les Canadiens. Tous les coûts et avantages ont été évalués en fonction des changements graduels apportés au scénario de base en fonction de ces dispositions.

Le scénario de base correspond à la situation actuelle (c’est-à-dire le statu quo), où aucun changement n’est apporté au système de gestion de l’identité dans le cadre du programme d’immigration du Canada, sauf les modifications ayant obtenu la sanction royale³. Les procédures existantes d’identification des immigrants au moyen de renseignements personnels resteraient inchangées au cours de la période dans le scénario de base. Ce dernier présuppose que le nombre de demandeurs de visa augmenterait au rythme de 2,5 %. En outre, le scénario de base part du principe que ce taux demeurerait stable du fait qu’on s’attend à ce que les dispositions réglementaires proposées abaissent le taux de criminalité et de fraude en matière d’immigration, et le nombre de demandes d’asile rejetées (c’est-à-dire en dissuadant les demandeurs d’asile de mauvaise foi de présenter une demande⁴) par demande de résidence temporaire. Le nombre de demandes d’asile et le nombre de demandes d’asile rejetées pourraient diminuer en raison des dispositions récemment mises en œuvre en vertu de la LPSIC, peu importe que les dispositions réglementaires proposées entrent ou non en vigueur. Toutefois, il s’agit là d’hypothèses prudentes. En l’absence des dispositions réglementaires proposées, le Canada serait l’un des rares pays parmi ceux ayant un programme d’immigration similaire⁵ au sien à ne pas mettre en œuvre la collecte des données biométriques dans son programme d’immigration, et il est bien possible qu’il devienne une cible pour la fraude en matière d’immigration, ce qui provoquera à la longue une hausse du nombre d’infractions liées à l’immigration.

Estimations quantitatives

Les coûts et avantages monétaires ont été estimés pour chacune des années de la période 2013–2022. Cette période comprend l’année restante pour la mise en œuvre du programme (2013–2014), qui est considérée comme étant la première année de la période de 10 ans, et 9 années de mise en œuvre complète (2014–2015 à 2022–2023). Tous les montants ont été estimés en dollars indexés de 2012. Un taux d’actualisation réel de 7 % a été utilisé. Le sommaire des résultats est présenté à la section A du tableau 1 ci-dessous.

Les dispositions réglementaires proposées entraîneraient un avantage net pour les Canadiens. Les coûts nominaux estimatifs seraient de 528 millions de dollars au cours des 10 prochaines années. La valeur actualisée (VA) des coûts serait de 392 millions de dollars. La valeur nominale des avantages totaux pour le

³ Recent changes as a result of the *Protecting Canada’s Immigration System Act* are expected to reduce the number of fraudulent refugee claims and the cost of processing refugee claims regardless of whether the TRBP regulations come into force.

⁴ The introduction of biometrics in the temporary resident program will facilitate the identification of undocumented refugee claimants who previously provided their biometric information as part of an application to enter Canada as a temporary resident, thus deterring bad faith refugee claimants from making a claim since they will no longer be able to hide or fabricate their identity if they enter Canada as a temporary resident.

⁵ Countries, such as the United States, the United Kingdom, Japan, Australia, New Zealand and members of the European Union Schengen Zone, have all started, or are about to start, using biometric data collection and verification as part of their immigration programs.

³ Les changements récents par suite de la mise en œuvre de la *Loi visant à protéger le système d’immigration du Canada* devraient réduire le nombre de demandes d’asile frauduleuses et le coût du traitement des demandes d’asile, peu importe que les dispositions réglementaires sur le PBRT entrent ou non en vigueur.

⁴ La mise en œuvre de la biométrie dans le programme des résidents temporaires facilitera l’identification des demandeurs d’asile sans papiers ayant déjà fourni des renseignements biométriques dans le cadre d’une demande pour entrer au Canada à titre de résidents temporaires. Par conséquent, cela dissuadera les demandeurs d’asile de mauvaise foi de présenter une demande, vu qu’ils ne pourront plus dissimuler ou fabriquer de toutes pièces leur identité s’ils entrent au Canada à titre de résidents temporaires.

⁵ Divers pays, comme les États-Unis, le Royaume-Uni, le Japon, l’Australie, la Nouvelle-Zélande et les pays membres de l’espace Schengen de l’Union européenne ont commencé ou sont sur le point d’utiliser la collecte et la vérification des données biométriques dans le cadre de leurs programmes d’immigration.

the estimated net present value (NPV) would be \$106 million in benefits.

Quantitative costs

The quantitative, monetized cost estimates of the regulatory proposal as outlined in section A of Table 1 include the upfront and ongoing program costs to implement the technology and international service delivery network necessary to require and collect biometric information. The federal government would be responsible for all of the monetized costs of the program.

Certain individuals are authorized to make applications for TRVs, study permits, and work permits in Canada. When the biometric requirements are implemented, prescribed foreign nationals located in Canada will therefore also be required to provide their biometric information when they make an in-Canada application for a TRV, a study permit or a work permit. However, because the capacity to collect biometrics in Canada will not be in place by 2013, CIC intends to temporarily, and on a short-term basis, not require these individuals to provide biometric information until such time that the capacity to collect biometrics in Canada is in place. Once the biometric collection capacity is in place, these individuals would be required to provide their biometric information. Therefore, the quantitative, though non-monetized, cost in section B of Table 1 include the costs incurred by individuals living in Canada who make an application in Canada for a TRV, a study permit or a work permit as they would be required to travel to a collection point within Canada to enrol their biometric information when they make such an application.

Quantitative benefits

The quantitative, monetized benefits in Table 1, Section A, include a number of different benefits, such as the biometrics fee revenue that would help offset some of the program costs associated with the collection of biometric information. They also include a reduction in costs associated with negative refugee claims as the use of biometrics in the TR program would deter bad faith refugee claimants from making a claim. Bad faith refugee claimants who previously provided their biometric information in order to enter Canada as temporary residents would be prevented from hiding or fabricating their identity when they make their claim, thus deterring them from making a bad faith refugee claim.

The federal government would accrue a majority of the monetized benefits of the proposed Regulations. In particular, the monetized benefits of reduced negative refugee claims, fewer removals and detentions and higher program integrity would all accrue directly to the federal government.

Provincial and territorial governments would accrue some of the monetized benefits of the proposed Regulations. In particular, reduced provincial costs related to unfounded refugee claims would lead to a PV benefit of \$103 million. Further, Canadians would accrue just under \$14 million in present value benefits related to reduced criminality.

Canada serait de 605 millions de dollars et leur valeur actualisée serait de 499 millions de dollars. Dans l'ensemble, la valeur actualisée nette (VAN) estimative des avantages serait de 106 millions de dollars.

Coûts quantitatifs

Les estimations des coûts monétaires quantitatifs des dispositions réglementaires proposées, comme on peut le voir dans la section A du tableau 1, comprennent les coûts initiaux et permanents liés à la mise en œuvre de la technologie et du réseau international de prestation de services nécessaires pour exiger et recueillir des renseignements biométriques. Le gouvernement fédéral serait responsable de tous les coûts monétaires du programme.

Certaines personnes sont autorisées à présenter des demandes de VRT, de permis de travail et de permis d'études depuis le Canada. Lorsque l'obligation de fournir les données biométriques entrera en vigueur, les étrangers visés par règlement qui se trouvent au Canada devront donc également fournir leurs données biométriques au moment de présenter une demande de VRT, de permis d'études ou de permis de travail depuis le Canada. Cependant, comme la capacité de recueillir des données biométriques au Canada ne sera pas en place d'ici 2013, CIC a l'intention de dispenser temporairement, et à court terme, ces personnes des exigences en matière de biométrie jusqu'à ce que la capacité de recueillir les données biométriques au Canada soit en place. Dès que cette capacité sera en place, ces personnes seraient tenues de fournir leurs données biométriques. Par conséquent, les coûts quantitatifs, mais non monétisés, indiqués à la section B du tableau 1 comprennent les coûts assumés par les personnes vivant au Canada qui y présentent une demande de VRT, de permis d'études ou de permis de travail, puisqu'elles devraient se déplacer à l'intérieur du Canada pour faire prélever leurs données biométriques au moment de présenter une telle demande.

Avantages quantitatifs

Les avantages monétaires quantitatifs présentés dans le tableau 1, section A, sont de divers types. Il s'agit notamment des recettes procurées par les frais exigés pour l'enregistrement des données biométriques qui compenseraient en partie les coûts entraînés par la collecte de ces données. Ces avantages comprennent également une diminution des coûts relatifs aux demandes d'asile rejetées, du fait que l'utilisation de la biométrie dans le programme des résidents temporaires dissuaderait les demandeurs d'asile de mauvaise foi de présenter une demande. Ceux qui parmi ces derniers auraient déjà fourni leurs renseignements biométriques afin d'entrer au Canada à titre de résidents temporaires ne pourraient plus dissimuler ou fabriquer de toutes pièces leur identité lorsqu'ils présenteraient une demande, ce qui les dissuaderait de présenter une demande d'asile de mauvaise foi.

La majorité des avantages monétaires qui découleraient des dispositions réglementaires proposées reviendraient au gouvernement fédéral. En particulier, les avantages monétaires attribuables à la réduction du nombre de demandes d'asile rejetées, de renvois et de détentions, et à l'intégrité accrue du programme lui reviendraient directement.

Les gouvernements des provinces et des territoires bénéficieraient dans une certaine mesure des avantages monétaires qui découleraient de ces dispositions. C'est notamment le cas de la réduction des coûts engagés par les provinces en rapport avec les demandes d'asile non fondées qui rapporterait un avantage actualisé de 103 millions de dollars. En outre, les avantages actualisés en lien avec la baisse de la criminalité rapporteraient aux Canadiens un peu moins de 14 millions de dollars.

Qualitative impacts

There are some benefits and costs of the use of biometrics under the regulatory proposal that could only be accounted for qualitatively, which are outlined in Table 1, Section C. For example, the use of biometrics would increase program integrity, which is expected to have the qualitative benefit of making Canadians feel more confident about Canada's immigration and refugee program.

If the new Regulations result in a drop in foreign visitors, there could be some impact on Canadian academic institutions, employers of foreign workers and Canada's tourism industry. However, given that other countries, such as the United States and the United Kingdom have indicated no significant drop in applications after the imposition of biometric requirements, it is not expected that any significant drop in the number of foreign nationals applying for a TRV, a study permit or a work permit would occur. These potential costs have not been monetized as they are considered secondary impacts and are expected to be negligible.

Sensitivity analysis

The cost-benefit analysis uses relatively conservative estimates of the number of known criminals and other immigration violators who could be deterred or stopped before entering Canada and the number of bad faith refugee claimants who could be deterred from making a claim. Using the current number of removals and detentions would likely result in underestimating the amount of deterrence. It is unclear how many TRV or refugee claims are being accepted now that would not be accepted after the introduction of biometrics in the TR program. Based on the range of proxies available from the use of biometrics for immigration purposes by Japan and the United States, an estimated range between 33 % and 45 % of bad faith refugee claimants (claimants seeking to hide or fabricate their identity after entering Canada as a temporary resident), known criminals, and other persons who would contravene immigration laws from the prescribed countries and territory could be deterred or stopped once the collection of biometrics is in place. The results are highly sensitive to this variable because stopping and deterring potential criminals and persons who would contravene immigration laws from entering Canada and deterring bad faith refugee claimants represent the bulk of the monetized benefits.

Furthermore, it is estimated that the base number of visa and permit applications from the 30 biometrics-required countries and territory will be approximately 300 000, with a range of uncertainty of 10 %. Because the biometrics fee will not cover the full cost of enrolling biometrics, an increase in the number of applicants will lead to higher costs to the federal government.

A Monte Carlo simulation was completed using triangular distributions on the variables mentioned above. The average NPV of the Regulations using the Monte Carlo analysis is \$106 million.⁶ The 95 % confidence interval of the Monte Carlo analysis of the NPV is between \$84 million and \$129 million, which indicates

Incidences qualitatives

Certains coûts et avantages liés à l'utilisation des données biométriques prévus dans les dispositions réglementaires proposées ne pourraient être comptabilisés que de façon qualitative; ils sont présentés dans le tableau 1, à la section C. Par exemple, le recours à la biométrie augmenterait l'intégrité du programme, ce qui devrait avoir pour avantage qualitatif de renforcer la confiance des Canadiens à l'égard du programme d'immigration et de protection des réfugiés.

Une chute éventuelle du nombre de visiteurs étrangers en raison des nouvelles dispositions réglementaires aurait une incidence sur les établissements d'enseignement, les employeurs de travailleurs étrangers et le secteur du tourisme du Canada. Toutefois, étant donné que d'autres pays, comme les États-Unis et le Royaume-Uni, n'ont révélé aucune baisse significative de la demande après l'imposition de la biométrie, ces dispositions ne devraient pas entraîner de forte baisse du nombre d'étrangers présentant une demande de VRT ou de permis d'études ou de travail. Ces coûts éventuels n'ont pas été calculés en dollars du fait qu'ils sont considérés comme des incidences secondaires et qu'ils devraient être minimales.

Analyse de sensibilité

L'analyse des coûts et des avantages est fondée sur une estimation relativement prudente du nombre de criminels connus et d'autres contrevenants à la loi de l'immigration susceptibles d'être empêchés ou dissuadés d'entrer au Canada, et du nombre de demandeurs d'asile de mauvaise foi qui pourraient être dissuadés de présenter une demande. Si l'on utilisait le nombre de renvois et de détentions actuel, on sous-estimerait probablement le niveau de dissuasion. Il est difficile de savoir dans quelle mesure les demandes de VRT ou d'asile qui sont acceptées actuellement seraient rejetées par suite de la mise en œuvre de la biométrie dans le programme des résidents temporaires. Compte tenu des divers points de référence découlant du recours par le Japon et les États-Unis à la biométrie aux fins d'immigration, on estime qu'entre 33 % et 45 % des demandeurs d'asile de mauvaise foi (demandeurs cherchant à cacher leur identité ou à utiliser une fausse identité après leur entrée au Canada à titre de résidents temporaires), des criminels connus et d'autres contrevenants éventuels à la loi de l'immigration en provenance des pays et du territoire visés par règlement pourraient être dissuadés ou interceptés une fois que le système de collecte de données biométriques serait en place. Les résultats sont très sensibles à cette variable, car le fait d'empêcher et de dissuader les criminels et les contrevenants à la loi de l'immigration éventuels d'entrer au Canada et de dissuader les demandeurs d'asile de mauvaise foi représente l'essentiel des avantages monétaires.

En outre, on estime que le nombre de base de demandes de visa et de permis présentées par les ressortissants des 30 pays et du territoire assujettis à l'obligation de fournir des données biométriques sera d'environ 300 000, la fourchette d'incertitude étant de 10 %. Du fait que les frais pour l'enregistrement des données biométriques ne couvriront pas entièrement les coûts d'enregistrement, une hausse du nombre de demandeurs entraînerait une augmentation des coûts supportés par le gouvernement fédéral.

Une simulation selon la méthode de Monte-Carlo a été réalisée au moyen de distributions triangulaires des variables susmentionnées. Selon la méthode d'analyse de Monte-Carlo, la valeur actualisée nette (VAN) moyenne des dispositions réglementaires est de 106 millions de dollars⁶. L'intervalle de confiance de 95 %

⁶ It should be noted that varying other variables in the model, such as the discount rate (e.g. at 3 %, 5 %), did not alter the overall NPV results significantly, which indicates that the results of the CBA model are robust.

⁶ Notons que diverses autres variables du modèle, comme le taux d'actualisation (par exemple 3 %, 5 %) n'ont pas modifié de façon significative les résultats de la valeur actualisée nette globale, ce qui indique que les résultats du modèle d'analyse coûts-avantages (ACA) sont solides.

that even with more pessimistic assumptions regarding the costs and benefits of the proposal, the proposal is likely to yield net benefits.

utilisé dans l'analyse de la VAN selon la méthode de Monte-Carlo varie entre 84 millions de dollars et 129 millions de dollars, ce qui indique que même si l'on utilisait des hypothèses plus pessimistes quant aux coûts et avantages de la proposition réglementaire, il est probable que celle-ci rapporterait quand même des avantages nets.

Table 1: Cost-benefit summary statement

Cost-benefit statement		Base Year	2014	Final Year	Total (PV)	Average Annual
A. Quantified impacts (in thousands of dollars)						
Benefits	Federal government	\$24,947	\$49,998	\$59,554	\$381,834	\$38,183
	Provincial governments	\$6,754	\$13,508	\$16,057	\$103,024	\$10,302
	Canadians	\$897	\$1,795	\$2,133	\$13,687	\$1,368
Costs	Federal government	\$49,502	\$48,100	\$57,176	\$392,296	\$39,229
Net benefits					\$106,248	\$10,624
B. Quantified impacts in non-dollars						
Negative impacts	TRV, work permit, and study permit applicants living in Canada and making an application in Canada	It is estimated that approximately 7 000 individuals living in Canada who make an application in-Canada for a TRV, a study permit or a work permit would be required to provide their biometric information in person at a location inside Canada when making that application. In addition to the biometrics fee, these individuals would incur an extra cost for travelling to a biometrics collection service location.				
C. Qualitative impacts						
Benefits	Government of Canada, provincial and territorial governments, Canadian public	The proposed Regulations would increase national security by reducing the number of criminals and immigration violators admitted to Canada; therefore, reducing the number of crimes in Canada.				
	Government of Canada, provincial and territorial governments, Canadian public	The proposed Regulations would increase the safety and security of all Canadians as biometric and related biographical information collected for immigration purposes would be used or disclosed by the RCMP for the enforcement of any Canadian federal or provincial law.				
	Government of Canada, provincial and territorial governments, Canadian public	Canadians will feel more confident about Canada's immigration and refugee program, because the use of biometrics, as supported by the proposed Regulations, would assist in detecting and deterring immigration fraud.				
	Government of Canada, provincial and territorial governments, Canadian public	The use of biometrics, in accordance with the proposed Regulations, would support the objectives under the Canada–United States declaration called <i>Beyond the Border: A Shared Vision for Perimeter Security and Economic Competitiveness</i> and support stronger trade ties with the United States — Canada's largest trading partner.				
	Government of Canada, provincial and territorial governments, Canadian public	The use of biometrics, as supported by the proposed Regulations, would help Canada meet its immigration policy goals, and those of its international partners, of reducing immigration fraud and other immigration crimes.				
	Government of Canada, provincial and territorial governments, Canadian public	The proposed Regulations would increase economic benefits in the long term by facilitating the entry of repeat bona fide travellers as their identity would more easily be confirmed at the time of application.				
	Government of Canada	The use of biometrics, as supported by the proposed Regulations, would facilitate the identity management and processing of undocumented refugee claimants if they had previously provided their biometric information as part of an application for a TRV, a study permit or a work permit.				
Costs	Canadian academic institutions, employers of foreign workers, and tourism industry	The proposed Regulations may impact Canadian academic institutions, employers of foreign workers, and Canada's tourism industry as certain tourists, foreign workers, and foreign students adjust to the new requirements. If the new Regulations result in an initial drop in foreign visitors there could be some impact on these industries.				

Tableau 1 : État sommaire des coûts et avantages

Énoncé des coûts et avantages		Année de référence	2014	Dernière année	Total (VA)	Moyenne annuelle
A. Incidences chiffrées (en milliers de dollars)						
Avantages	Gouvernement fédéral	24 947 \$	49 998 \$	59 554 \$	381 834 \$	38 183 \$
	Gouvernements des provinces	6 754 \$	13 508 \$	16 057 \$	103 024 \$	10 302 \$
	Public canadien	897 \$	1 795 \$	2 133 \$	13 687 \$	1 368 \$
Coûts	Gouvernement fédéral	49 502 \$	48 100 \$	57 176 \$	392 296 \$	39 229 \$
Avantages nets					106 248 \$	10 624 \$
B. Incidences chiffrées, non monétisées						
Incidentes défavorables	Demands de VRT, de permis de travail ou de permis d'études vivant au Canada et présentant une demande depuis le Canada	On estime à environ 7 000 le nombre de personnes qui vivent au Canada et qui, si elles y présentaient une demande de VRT, de permis d'études ou de permis de travail, devraient faire prélever leurs données biométriques en personne dans une installation au Canada au moment de présenter une telle demande. En plus des frais d'inscription biométrique, ces personnes devraient assumer des coûts supplémentaires pour se rendre à une installation où on fournit des services de collecte de données biométriques.				

Tableau 1 : État sommaire des coûts et avantages (suite)

C. Incidences qualitatives		
Avantages	Gouvernement fédéral, gouvernements des provinces et des territoires, public canadien	Les dispositions réglementaires proposées accroîtraient la sécurité nationale en réduisant le nombre de criminels et de contrevenants à la loi de l'immigration admis au Canada, et, de ce fait, le nombre de crimes commis au Canada.
	Gouvernement fédéral, gouvernements des provinces et des territoires, public canadien	Les dispositions réglementaires proposées accroîtraient la sécurité des Canadiens du fait que les données biométriques et les renseignements personnels connexes recueillis aux fins d'immigration seraient utilisés ou communiqués par la GRC pour l'application d'une loi fédérale ou provinciale canadienne.
	Gouvernement fédéral, gouvernements des provinces et des territoires, public canadien	Les Canadiens auront davantage confiance dans le programme d'immigration et de protection des réfugiés du Canada du fait que le recours à la biométrie, appuyé en cela par les dispositions réglementaires proposées, faciliterait la détection et la prévention de la fraude en matière d'immigration.
	Gouvernement fédéral, gouvernements des provinces et des territoires, public canadien	Le recours à la biométrie, aux termes des dispositions réglementaires proposées, appuierait les objectifs de la déclaration Canada — États-Unis <i>Par-delà la frontière : une vision commune de la sécurité et de la compétitivité économique à l'intérieur du périmètre</i> et, de ce fait, renforcerait les liens commerciaux avec les États-Unis, le plus important partenaire commercial du Canada.
	Gouvernement fédéral, gouvernements des provinces et des territoires, public canadien	Le recours à la biométrie, appuyé en cela par les dispositions réglementaires proposées, aiderait le Canada à atteindre ses objectifs stratégiques en matière d'immigration ainsi que ceux de ses partenaires internationaux : réduire la fraude et les autres crimes liés à l'immigration.
	Gouvernement fédéral, gouvernements des provinces et des territoires, public canadien	Les dispositions réglementaires proposées accroîtraient à la longue les avantages économiques en facilitant l'entrée des voyageurs authentiques déjà venus au Canada, du fait que leur identité serait plus facilement confirmée au moment de la demande.
	Gouvernement fédéral	Le recours à la biométrie, appuyé en cela par les dispositions réglementaires proposées, faciliterait la gestion de l'identité et le traitement des demandes d'asile présentées par des personnes sans papiers si elles avaient fourni antérieurement leurs renseignements biométriques dans le cadre d'une demande de VRT ou de permis d'études ou de travail.
Coûts	Établissements d'enseignement, employeurs de travailleurs étrangers et secteur du tourisme canadiens	Les dispositions réglementaires proposées pourraient avoir une incidence sur les établissements d'enseignement, les employeurs de travailleurs étrangers et le secteur du tourisme canadiens du fait que certains touristes et certains travailleurs ou étudiants étrangers devraient s'adapter aux nouvelles exigences. Une forte baisse initiale du nombre de visiteurs étrangers causée par les nouvelles dispositions réglementaires pourrait avoir une incidence sur ces secteurs d'activité.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule with respect to creating new regulations does not apply to this proposal as it amends the current IRPR, and does not create new regulations. The “One-for-One” Rule with respect to administrative burden does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

Small business lens

There is no direct anticipated impact on small business, as the proposal does not impose administrative burden on or compliance costs to businesses. Rather, the new requirements apply to foreign nationals seeking TRVs, study permits or work permits. In some cases, employers agree to pay the immigration processing fees for their foreign employees by private arrangement; however, there is no regulatory obligation to do so, and the direct regulatory obligation for the payment of fees lies with the applicant.

Consultation

As part of the planning for the introduction of biometrics in Canada's TR program, which is supported by the proposed Regulations, CIC has, since 2009, initiated and conducted in-person consultations with a number of organizations with mandates relating to immigration, security, privacy, the facilitation of trade, and tourism, and the attraction of foreign students. These organizations include the Canadian Association of Professional Immigration Consultants (CAPIC), the Association of Universities and Colleges of Canada (AUCC), the Canadian Association of Tour

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un », en ce qui se rapporte à la création de nouveaux règlements, ne s'applique pas à la présente proposition, car elle modifie le RIPR, et ne crée pas de nouveau règlement. La règle du « un pour un », en ce qui se rapporte au fardeau administratif, ne s'applique pas à la présente proposition, car elle ne modifie pas les coûts administratifs aux entreprises.

Lentille des petites entreprises

Il n'y a pas d'incidence prévisible directe sur les petites entreprises étant donné que les dispositions réglementaires proposées ne leur imposent pas de contrainte administrative ni de coûts d'observation. Les nouvelles exigences s'appliquent plutôt aux étrangers qui demandent un VRT ou un permis d'études ou de travail. Dans certains cas, les employeurs consentent à payer les frais de traitement des demandes d'immigration pour leurs employés étrangers grâce à des arrangements privés. Toutefois, il n'existe aucune obligation réglementaire à cette fin et l'obligation réglementaire du paiement des frais incombe directement au demandeur.

Consultation

Dans le cadre de la planification de la mise en œuvre de la biométrie dans le programme des résidents temporaires du Canada, appuyée par les dispositions réglementaires proposées, CIC mène depuis 2009 des consultations en personne avec plusieurs organisations dotées d'un mandat concernant l'immigration, la sécurité, la protection des renseignements personnels et la facilitation du commerce, du tourisme et de la venue d'étudiants étrangers. Parmi ces organisations, mentionnons l'Association canadienne des conseillers professionnels en immigration (ACCP),

Operators (CATO), the Canadian Bar Association (CBA), the Canadian Civil Liberties Association (CCLA), the Canadian Tourism Commission (CTC), the Centre for Immigration Policy Reform (CIPR), the CIC/Immigration Practitioners (CICIP), the Construction Sector Council (CSC), the Cross-Cultural Roundtable on Security (CCRS), the Foreign Agricultural Resource Management Services (FARMS), the Fraser Institute, Jonview Canada and the Tourism Industry Association of Canada (TIAC). CIC will continue to consult with stakeholders as it moves to implement the use of biometrics.

A majority of stakeholders that participated in these consultation and engagement sessions expressed general support for the introduction of biometrics in the TR program. However, a number of stakeholders raised concerns regarding the decision to require biometric information from certain, but not all, foreign nationals. While some stakeholders were of the opinion that the scope of biometric collection be expanded to include all temporary and permanent resident applicants for security and program integrity reasons, other stakeholders were concerned that limiting the scope of biometric collection to certain foreign nationals could be perceived as discriminatory.

Notwithstanding concerns raised by stakeholders regarding the scope of the application of the new biometric requirements, the proposed Regulations limit the requirements to foreign nationals from certain visa-required countries and territory who make an application for a TRV, study permit or work permit. The legislation does not permit the making of regulations to require biometric information in other types of immigration applications, such as permanent residence applications. With regard to limiting the requirement to citizens from certain countries and holders of travel documents from a certain territory, and not extending the requirement to all foreign nationals, the decision on country and territory selection was based on multiple factors including immigration patterns, operational feasibility and broader Canadian interests. Future steps for broader implementation may be considered at a later date.

Stakeholders were also concerned with the impact that the new biometric requirements, such as the requirement to provide biometrics in person and the biometrics fee, would have on individuals seeking to come to Canada. Some stakeholders were concerned that the time and cost imposed by the new requirements could deter the elderly, foreign students and foreign workers from travelling to Canada.

However, the proposed Regulations mitigate the risk that the new biometric requirements may deter certain individuals from travelling to Canada. For example, the proposed Regulations would exempt those applicants who are over the age of 79 from the biometric requirements. Furthermore, the proposed biometric fee is comparable with that imposed by Canada's international partners and would be low compared to the overall cost of international travel or tuition for foreign students. Finally, although it is beyond the scope of the proposed Regulations, the planned service delivery approach, which would include a service delivery network of VACs that provides biometric enrolment services in most countries selected for biometrics, and also in other strategic locations where large numbers of the prescribed foreign nationals have historically applied, as well as the equipping of all visa offices with biometric collection equipment, should minimize the

l'Association des universités et collèges du Canada (AUCC), l'Association canadienne des opérateurs de tour (ACOT), l'Association du Barreau canadien (ABC), l'Association canadienne des libertés civiles (ACLC), la Commission canadienne du tourisme (CCT), le Centre pour une Réforme des Politiques de l'Immigration, CIC — Intervenants en immigration (CICII), le Conseil sectoriel de la construction (CSC), la Table ronde trans-culturelle sur la sécurité, les Foreign Agricultural Resource Management Services (FARMS), l'Institut Fraser, Jonview Canada et l'Association de l'industrie touristique du Canada (AITC). CIC continuera de consulter les intervenants au moment où il s'apprête à mettre en œuvre la biométrie.

Une majorité d'intervenants qui ont participé à ces séances de consultation et de discussion ont appuyé, de façon générale, la mise en œuvre de la biométrie dans le programme des résidents temporaires. Toutefois, plusieurs se sont dits préoccupés par la décision d'exiger des renseignements biométriques de certains étrangers seulement. Même si certains intervenants étaient d'avis que la portée de la collecte des données biométriques devrait être élargie à tous les demandeurs de la résidence temporaire et permanente pour des raisons de sécurité et d'intégrité du programme, d'autres se disaient préoccupés par le fait que la limitation de cette portée à certains étrangers pourrait être perçue comme de la discrimination.

Malgré les préoccupations soulevées par les intervenants quant au champ d'application des nouvelles exigences en matière de biométrie, les dispositions réglementaires proposées limitent ces exigences aux étrangers originaires du territoire ou de certains pays assujettis à l'obligation de visa, présentant une demande de VRT ou de permis d'études ou de travail. La loi ne permet pas au gouverneur en conseil de prendre un règlement d'application exigeant des renseignements biométriques pour d'autres types de demandes d'immigration, telles que les demandes de résidence permanente. En ce qui concerne le fait de limiter l'exigence aux citoyens de certains pays et aux titulaires d'un titre de voyage d'un certain territoire, plutôt que de l'élargir à tous les étrangers, la décision de choisir tel pays ou tel territoire a été prise en fonction de multiples facteurs, dont les profils d'immigration, la faisabilité opérationnelle et les intérêts généraux du Canada. Les étapes futures de la mise en œuvre à grande échelle pourront être examinées ultérieurement.

Les intervenants étaient également préoccupés par l'incidence éventuelle des nouvelles exigences en matière de biométrie, telles que l'obligation de fournir des données biométriques en personne et les frais pour l'enregistrement des données biométriques sur les personnes souhaitant venir au Canada. Certains intervenants se sont inquiétés du fait que le temps et le coût imposés par les nouvelles exigences pourraient dissuader les personnes âgées et les étudiants et les travailleurs étrangers de venir au Canada.

Cependant, les dispositions réglementaires proposées atténuent le risque que les nouvelles exigences en matière de biométrie puissent dissuader certaines personnes de venir au Canada. Par exemple, elles dispenseraient les demandeurs âgés de plus de 79 ans de l'obligation de fournir des données biométriques. En outre, les frais pour l'enregistrement des données biométriques se comparent à ceux qui sont imposés par nos partenaires internationaux et ils seraient faibles si on les comparait au coût des déplacements internationaux ou aux droits de scolarité des étudiants étrangers. Enfin, même s'il dépasse le cadre des dispositions réglementaires proposées, il convient de souligner que le mode de prestation de services comprendrait le réseau des CRDV, lequel fournirait des services d'enregistrement des données biométriques dans la plupart des pays sélectionnés pour la mise en œuvre de la biométrie, ainsi qu'à d'autres endroits stratégiques où un grand

need for applicants to travel long distances to provide the required biometric information.

Some stakeholders also raised concerns and questions regarding the privacy protections of biometric information. Particular privacy concerns raised by stakeholders centred on the secondary use of biometric information for the purposes of enforcing Canadian federal and provincial laws. Of note, there was concern with police agencies having routine access to immigration status information. The Canadian Civil Liberties Association was particularly interested in knowing what data would be shared with the RCMP.

The proposed Regulations address some of these concerns by ensuring that biometric information collected for immigration purposes is used and disclosed by the RCMP in a transparent manner and by limiting the circumstances when the RCMP can use and disclose the personal information of immigration clients. They also limit the data elements that can be used and disclosed, and do not authorize the sharing of immigration status information, which will not be routinely shared with law enforcement agencies.

Further, to mitigate privacy concerns, CIC has been working in close consultation with the OPC to ensure that adequate privacy protection safeguards are in place to protect applicants' personal information when biometric information begins to be collected. In particular, CIC is implementing all of the recommendations made in an interim Privacy Impact Assessment (PIA) that was completed in 2009. Some of the measures CIC is implementing in response to the PIA recommendations include updating Memoranda of Understanding with partner departments; seeking legislative authorities for the use and disclosure of biometric information; engaging stakeholders on all aspects of the biometrics initiative; and drafting a retention and disposition schedule for biometric information collected under this initiative. CIC has also completed an updated PIA, and will continue to work closely with the OPC to ensure the privacy of individuals is protected throughout project implementation.

Citizenship and Immigration Canada has also worked closely with, and will continue to consult with, other federal departments and agencies, such as the RCMP, the CBSA, and Public Safety Canada, in the development of this regulatory proposal.

Rationale

As stated above, the proposed Regulations are integral to support the effective implementation of the collection and use of biometrics in Canada's TR program. The proposed Regulations establish the persons required to provide biometric information and the type of biometric information can collect and use in order to strengthen the integrity of the TR program and facilitate travel. Using biometrics will strengthen the integrity of Canada's immigration program by helping prevent known criminals and fraudsters from using a different identity to obtain a visa. Biometrics

nombre d'étrangers visés par règlement ont présenté une demande par le passé. Le fait que cette approche consisterait à doter tous les bureaux des visas de matériel de collecte de données biométriques devrait réduire au minimum la nécessité pour les demandeurs de parcourir de longues distances afin de fournir des renseignements biométriques.

Certains intervenants ont également soulevé des questions et des préoccupations concernant les mesures de protection des renseignements biométriques. En particulier, ils se sont dits préoccupés par l'utilisation secondaire des données biométriques aux fins de l'exécution des lois fédérales et provinciales canadiennes. Notons que certains s'inquiétaient du fait que les corps policiers aient un accès systématique aux renseignements sur le statut au regard de l'immigration. L'Association canadienne des libertés civiles souhaite particulièrement savoir quelles données seraient communiquées à la GRC.

Les dispositions réglementaires proposées répondent à certaines de ces préoccupations en faisant en sorte que les renseignements biométriques recueillis dans le contexte de l'immigration soient utilisés et communiqués par la GRC de façon transparente et en limitant les cas où la GRC pourrait utiliser et communiquer les renseignements personnels des clients de l'immigration. Les dispositions réglementaires limitent également les données pouvant être utilisées et communiquées, et n'autorisent pas l'échange de renseignements sur le statut au regard de l'immigration, qui ne seront pas communiqués automatiquement aux organismes chargés de l'application de la loi.

En outre, afin d'atténuer les problèmes liés à la protection des renseignements personnels, CIC a travaillé en étroite collaboration avec le CPVP afin de s'assurer que des mesures adéquates de protection des renseignements personnels seraient prises en vue de protéger les renseignements personnels des demandeurs une fois que la collecte de renseignements biométriques serait commencée. En particulier, CIC met en œuvre toutes les recommandations formulées dans une évaluation provisoire des facteurs relatifs à la vie privée achevée en 2009. Parmi les mesures prises par CIC en réponse aux recommandations formulées dans le cadre de l'évaluation, mentionnons la mise à jour d'un protocole d'entente avec les ministères partenaires, la sollicitation des pouvoirs législatifs concernant l'utilisation et la communication des données biométriques, la mobilisation des intervenants à l'égard de tous les aspects de l'initiative de la biométrie et la préparation d'un calendrier de conservation et d'élimination des renseignements biométriques recueillis dans le cadre de la présente initiative. De plus, CIC a effectué la mise à jour de l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée et il continuera de travailler en étroite collaboration avec le CPVP afin que les renseignements personnels soient protégés du début à la fin de la mise en œuvre du projet.

Citoyenneté et Immigration Canada a également collaboré de façon étroite avec d'autres ministères et organismes fédéraux, tels que la GRC, l'ASFC et Sécurité publique Canada, afin d'élaborer les présentes dispositions réglementaires proposées, et il continuera de les consulter à cet égard.

Justification

Comme il est mentionné ci-dessus, les dispositions réglementaires proposées sont essentielles pour appuyer la mise en œuvre efficace de la collecte et de l'utilisation de la biométrie dans le programme des résidents temporaires du Canada. Elles indiquent les personnes tenues de fournir des données biométriques ainsi que le type de renseignements biométriques à collecter et à utiliser pour renforcer l'intégrité de ce programme et faciliter les déplacements. Le recours à la biométrie renforcera l'intégrité du programme d'immigration du Canada en empêchant les criminels

will also facilitate legitimate travel by enhancing CIC and CBSA's ability to effectively identify individuals during the visa application process and when they seek to enter Canada at a POE by, for example, readily confirming the identity of repeat travellers who have previously provided biometric information.

Furthermore, the risk that Canada could become an increased target for immigration fraud would be reduced, as the use of biometrics will put Canada in line with a growing list of like-minded countries that are now using, or preparing to use, biometrics in immigration and border management.

Finally, the proposed Regulations provide for the use and disclosure of biometric information for law enforcement purposes which would increase the safety and security of Canadians by facilitating information sharing between CIC, the RCMP, and other domestic law enforcement agencies while at the same time ensuring information is shared in a limited and transparent manner in accordance with the *Privacy Act* and the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

It is expected that the introduction of biometrics in Canada's immigration program, as supported by the proposed Regulations, would contribute to the increased safety and security of Canadians and the prevention of abuse of the immigration system, would increase confidence in Canada's immigration program, and would demonstrate Canada's continued commitment to international migration security.

Implementation, enforcement and service standards

The implementation of the proposed Regulations supports the overall implementation of biometrics in Canada's TR program. Major activities for the implementation of biometrics in the TR program include developing and introducing new biometric technology and enhancements to existing CIC, CBSA and RCMP systems in order to facilitate the collection and use of biometric information, as well as establishing a service delivery network for the collection of biometric information overseas.

VACs to be established overseas will be subject to a rigorous governance and oversight structure that will ensure quality control and clear service and performance requirements, including security and privacy safeguards. These safeguards will be built into the contracts with each service provider. Failure by a service provider to comply with the terms of a formal agreement could result in either the termination of the agreement or in other consequences. In addition, the biometrics collection system itself will contain strict technological safeguards to ensure that client information is collected and transmitted securely. In particular, biometric data will be encrypted immediately after it is collected by the service provider at the collection point and will be transmitted to the RCMP immediately after its capture. Upon receipt of the biometric data by the RCMP, the data will be deleted from the biometrics collection system at the collection point.

connus et les fraudeurs d'utiliser une autre identité pour obtenir un visa. La biométrie facilitera également les voyages légitimes en permettant à CIC et à l'ASFC de vérifier plus efficacement l'identité des individus pendant le processus de demande de visa et au moment de la demande d'entrée au Canada à un PDE, par exemple en confirmant rapidement l'identité des voyageurs déjà venus au Canada qui ont fourni auparavant leurs renseignements biométriques.

En outre, le risque que le Canada soit davantage ciblé par la fraude en matière d'immigration serait réduit du fait que le recours à la biométrie permettrait à notre pays de s'aligner sur un nombre croissant de pays partageant les mêmes valeurs, qui se servent déjà de la biométrie, ou qui se préparent à le faire, pour contrôler l'immigration et surveiller les frontières.

Enfin, les dispositions réglementaires proposées précisent les conditions d'utilisation et de communication des données biométriques aux fins de l'application de la loi, ce qui accroîtrait la sécurité des Canadiens en facilitant l'échange de données entre CIC, la GRC et d'autres organismes chargés de l'application de la loi, tout en permettant de s'assurer que ces données sont échangées de façon limitée et transparente, en conformité avec la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et la *Charte canadienne des droits et libertés*.

On s'attend à ce que la mise en œuvre de la biométrie dans le programme d'immigration du Canada, appuyée en cela par les dispositions réglementaires proposées, contribuerait à accroître la sécurité des Canadiens et à empêcher le recours abusif au système d'immigration, permettrait d'accroître la confiance du public dans le programme d'immigration du Canada et démontrerait l'engagement continu de notre pays envers la sécurité des migrations internationales.

Mise en œuvre, application et normes de service

La mise en œuvre des dispositions réglementaires proposées appuie l'adoption de la biométrie dans le cadre du programme des résidents temporaires du Canada. Parmi les principales activités relatives à cette mise en œuvre, mentionnons le développement et l'adoption de nouvelles technologies biométriques, l'amélioration des systèmes actuels de CIC, de l'ASFC et de la GRC pour faciliter la collecte et l'utilisation des renseignements biométriques, et l'établissement d'un réseau de prestation de services pour la collecte de données biométriques à l'étranger.

Les CRDV devant être établis à l'étranger seront assujettis à une structure rigoureuse de gouvernance et de surveillance qui assurera le contrôle de la qualité, ainsi que l'imposition d'exigences précises de service et de rendement, notamment des mesures de sécurité et de protection des renseignements personnels. Ces mesures de protection seront intégrées dans les contrats avec chaque fournisseur de services. Le défaut du fournisseur de services de se conformer aux modalités de l'entente officielle pourrait entraîner l'annulation de l'entente ou d'autres conséquences. En outre, le système de collecte de données biométriques comprendra des mesures de protection technologiques rigoureuses permettant de recueillir et de transmettre les renseignements des clients de façon sécurisée. En particulier, les données biométriques seront chiffrées tout de suite après avoir été recueillies par le fournisseur de services au point de collecte et seront transmises à la GRC immédiatement après leur saisie. Dès leur réception par la GRC, les données seront supprimées du système de collecte des données biométriques au point de collecte.

Other implementation activities include human resources-related functions, and the development of operational and administrative policies and procedures. In particular, a retention and disposal policy for biometric information collected from temporary residents will be developed, set out in administrative documents and implemented. The retention period for the digital photographs will align with the retention policy being established for all digital photographs held by CIC.⁷ Fingerprints collected from temporary residents would be retained for 15 years from the date of collection. This retention period would ensure that CIC and CBSA have access to biometric records to verify identity throughout the validity period of a TRV (which could be up to 10 years) and also would allow for a reasonable period of time after the expiry of a visa to verify an individual's identity should they re-apply to come to Canada. This fingerprint retention period would also assist CIC in identifying previously refused individuals attempting to re-apply for a visa and travel to Canada under a false identity. For applicants refused under sections 34 to 37 of the IRPA for security reasons, human or international rights violations, or reasons relating to criminality, the retention period would be extended for a longer period given that these individuals present high risks to Canada and higher risks for identity fraud. Fingerprints collected from temporary resident applicants would be deleted if those applicants are granted Canadian citizenship if it is granted to them before the expiration of the retention period.

Further, a communications strategy would be implemented to inform and engage foreign governments whose nationals will be required to provide biometric information, as well as to build awareness for affected applicants. Other communications activities include engaging non-governmental organizations that have an interest in tourism, international students, foreign workers, immigration or privacy matters for the purpose of consultation and building awareness and engaging with the media and the general public for the purpose of increasing awareness about the introduction of the biometrics in Canada's TR program.

Citizenship and Immigration Canada will begin collecting biometrics in the TR program in 2013, with implementation to be completed by late 2013. All implementation activities are being undertaken in consultation and in coordination with CBSA, RCMP, DFAIT, PWGSC, Service Canada, and the Treasury Board Secretariat as necessary.

Performance measurement and evaluation

A complete performance measurement and evaluation plan (PMEP) has been prepared for this regulatory proposal and is available upon request. The PMEP outlines the activities and outputs that the proposed Regulations would support, as well as the resulting program and strategic outcomes that will be achieved.

The benefits associated with the use of biometrics are expected to accrue over time as a result of the proposed Regulations. Key expected intermediate program outcomes include strengthening identity management and program integrity in the TR program, and achieving closer alignment with international immigration and border management processes. Ultimate program outcomes

Entre autres activités de mise en œuvre, mentionnons les fonctions liées aux ressources humaines, et l'élaboration de politiques et de procédures opérationnelles et administratives. En particulier, une politique de conservation et d'élimination des renseignements biométriques recueillis auprès de résidents temporaires sera élaborée, précisée dans des documents administratifs et mise en œuvre. Le délai de conservation des photographies numériques sera conforme à la politique de conservation établie pour toutes les photographies numériques détenues par CIC⁷. Les empreintes digitales recueillies auprès de résidents temporaires seraient conservées pendant 15 ans à partir de la date de prélèvement. Cette période de conservation permettrait à CIC et à l'ASFC d'avoir accès aux registres de données biométriques afin de vérifier l'identité des demandeurs pendant toute la durée de validité (pouvant aller jusqu'à 10 ans) du VRT et allouerait une période raisonnable après l'expiration d'un visa pour vérifier l'identité d'une personne si elle présentait une nouvelle demande pour venir au Canada. Cette période de conservation des empreintes digitales aiderait également CIC à identifier les personnes à qui l'entrée aurait déjà été refusée qui tenteraient de demander un visa et de venir au Canada sous une fausse identité. En ce qui concerne les demandeurs déboutés aux termes des articles 34 à 37 de la LIPR pour raison de sécurité, d'atteinte aux droits humains ou internationaux, ou de criminalité, la conservation serait prolongée du fait que ces personnes présentent un risque élevé pour le Canada et un risque très élevé de fraude d'identité. Les empreintes digitales recueillies auprès des demandeurs de la résidence temporaire seraient supprimées au moment de l'attribution de la citoyenneté canadienne si celle-ci est obtenue avant l'expiration de la période de conservation.

En outre, une stratégie de communication serait mise en œuvre afin d'informer et de faire participer les gouvernements de pays étrangers dont les ressortissants seront tenus de fournir des données biométriques, et de sensibiliser les demandeurs touchés. D'autres activités de communication consistent à faire participer, aux fins de consultation, les organismes non gouvernementaux qui s'intéressent au tourisme, aux étudiants et aux travailleurs étrangers, à l'immigration ou à la protection des renseignements personnels, et à sensibiliser les médias et le public à la mise en œuvre de la biométrie dans le programme des résidents temporaires du Canada et à collaborer avec eux.

Citoyenneté et Immigration Canada commencera à recueillir des données biométriques dans le cadre du programme des résidents temporaires en 2013, la mise en œuvre devant être achevée à la fin de cette année-là. Toutes les activités de mise en œuvre sont menées après consultation et en collaboration avec l'ASFC, la GRC, le MAECI, TPSGC, Service Canada et le Secrétariat du Conseil du Trésor, au besoin.

Mesures de rendement et évaluation

Un plan de mesure du rendement et d'évaluation (PMRE) complet a été élaboré pour les dispositions réglementaires proposées et est disponible sur demande. Le PMRE énonce les activités et les extrants qui seraient appuyés par les dispositions réglementaires, ainsi que le programme subséquent et les résultats stratégiques qui seront atteints.

Les avantages liés à l'utilisation des données biométriques devraient augmenter avec le temps par suite de la mise en œuvre des dispositions réglementaires proposées. Les principaux résultats intermédiaires attendus du programme sont le renforcement de la gestion de l'identité et de l'intégrité du programme au sein du programme des résidents temporaires, et une harmonisation

⁷ As part of CIC's modernization agenda, all photographs submitted or collected as part of an immigration application or claim will be held in a digital format as part of the client's file.

⁷ Conformément au programme de modernisation de CIC, toutes les photographies présentées ou recueillies dans le cadre d'une demande d'immigration ou d'asile seront conservées sous une forme numérique dans le dossier du client.

are the increased safety and security of Canadians and the prevention of abuse of the immigration system, which will also result in increased confidence in Canada's immigration program and the demonstration of Canada's continued commitment to international migration security.

To measure these outcomes, many performance indicators have been developed. Indicators to measure intermediate program outcomes include measuring the extent to which cases reveal that known criminals from prescribed countries who are deemed inadmissible are refused a visa or permit on the basis of biometric information and assessing whether repeat clients experience an easier application and entry process as a result of biometrics. Indicators to measure ultimate program outcomes include measuring the perception of stakeholders regarding the safety and security of Canadians and abuse of the immigration system, assessing public opinion regarding confidence in Canada's immigration system, and obtaining evidence of alignment with international migration security commitments.

The outcomes of the proposed Regulations would be monitored and evaluated as part of the planned broader evaluation of the use of biometrics in the TR program. In early 2014, a project close-out evaluation would be conducted to assess success in transitioning to the biometric solution for the collection of information, define lessons learned, and measure success in achieving project delivery objectives. At this point, significant operational experience would allow further confirmation of ongoing viability and the prioritization of any improvements required. Additional broader evaluations would be scheduled to take place in fiscal years 2015–2016 and 2018–2019.

Because the evaluation planned for 2015–2016 would occur one year after full implementation of biometrics in the TR program, the focus of the evaluation would be directed at the achievement of the immediate outcomes described above as well as program design and delivery. The focus of the 2018–2019 evaluation would be on the achievement of the intermediate outcomes described above, the relevance and continuing need for biometrics, alignment with current federal government priorities and consistency with the role of the federal government. This evaluation would also explore the extent to which the management response action items for the 2015–2016 evaluation have been implemented and are expected to be completed.

Contact

Chris Gregory
Director
Identity Management and Information Sharing
Admissibility Branch
Citizenship and Immigration Canada
300 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 1L1
Email: Chris.Gregory@cic.gc.ca

accrue avec les processus internationaux d'immigration et de gestion des frontières. Les résultats finaux du programme sont une sécurité accrue pour les Canadiens et la prévention du recours abusif au système d'immigration, qui renforceront également la confiance dans le programme d'immigration du Canada et démontreront l'engagement constant de notre pays à l'égard de la sécurité des migrations internationales.

Bon nombre d'indicateurs de rendement ont été élaborés afin de mesurer ces résultats. Parmi les indicateurs d'évaluation des résultats intermédiaires du programme, mentionnons la mesure dans laquelle les cas permettent de découvrir que des criminels connus de pays visés par règlement qui sont jugés interdits de territoire se voient refuser un visa ou un permis sur la base de leurs renseignements biométriques, et la question de savoir si la biométrie facilite le processus de demande et d'entrée pour les clients ayant déjà présenté une demande. Les indicateurs de mesure des résultats finaux du programme sont l'évaluation de la perception des intervenants à l'égard de la sécurité des Canadiens et du recours au système d'immigration, la mesure de la confiance du public dans le système d'immigration du Canada, et l'obtention d'éléments de preuve de l'alignement des engagements du Canada sur les engagements internationaux en matière de sécurité des migrations.

Les résultats des dispositions réglementaires proposées seraient surveillés et évalués dans le cadre de l'évaluation globale prévue du recours à la biométrie dans le programme des résidents temporaires. Au début de 2014, une évaluation de clôture de projet serait effectuée afin de mesurer le succès de la transition à la solution biométrique pour la collecte de données, de déterminer les leçons apprises et d'établir dans quelle mesure les objectifs de l'exécution du projet sont atteints. Pour le moment, une expérience appréciable sur le plan opérationnel permettrait de confirmer la viabilité à long terme du projet et le classement par priorité des améliorations requises. D'autres évaluations plus vastes devraient être menées au cours des exercices 2015-2016 et 2018-2019.

Du fait que l'évaluation prévue pour 2015-2016 aurait lieu un an après la mise en œuvre complète du recours à la biométrie dans le cadre du programme des résidents temporaires, l'évaluation porterait sur les résultats immédiats susmentionnés, ainsi que sur la conception et l'exécution du programme. L'évaluation prévue pour 2018-2019 serait axée sur l'atteinte des résultats intermédiaires indiqués ci-dessus, la pertinence et le besoin constant de la biométrie, l'alignement sur les priorités fédérales actuelles et la compatibilité avec le rôle du gouvernement fédéral. Cette évaluation déterminerait également dans quelle mesure les points prioritaires énoncés dans la réponse de la direction pour 2015-2016 auraient été mis en œuvre et devraient être achevés.

Personne-ressource

Chris Gregory
Directeur
Gestion de l'identité et échange d'information
Direction générale de l'admissibilité
Citoyenneté et Immigration Canada
300, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 1L1
Courriel : Chris.Gregory@cic.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 5(1), section 11.1^a, subsection 14(3)^b, section 89^c and paragraph 150.1(1)(d)^d of the *Immigration and Refugee Protection Act*^e, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Chris Gregory, Director, Identity Management and Information Sharing, Admissibility Branch, Department of Citizenship and Immigration, 300 Slater Street, Ottawa, Ontario K1A 1L1 (tel.: 613-957-3347; fax: 613-952-9187; email: Chris.Gregory@cic.gc.ca).

Ottawa, November 29, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS

1. The *Immigration and Refugee Protection Regulations*¹ are amended by adding the following after section 12:

DIVISION 2.1

COLLECTION OF BIOMETRIC INFORMATION

Prescribed
foreign
nationals

12.1 (1) For the purposes of section 11.1 of the Act and subject to subsection (2), a foreign national referred to in any of the following paragraphs who makes an application for a temporary resident visa, a study permit or a work permit must, as of the applicable date set out in that paragraph, follow the procedure set out in subsection (3) for the collection of the biometric information set out in subsection (4):

- (a) September 2, 2013, in the case of a foreign national who is a citizen of Colombia, Haiti or Jamaica;
- (b) October 15, 2013, in the case of a foreign national who is a citizen of Albania, Algeria, Democratic Republic of Congo, Eritrea, Libya, Nigeria, Saudi Arabia, Somalia, South Sudan, Sudan or Tunisia;
- (c) December 7, 2013, in the case of a foreign national who is a citizen of Afghanistan, Bangladesh, Burma, Cambodia, Egypt, Iran, Iraq, Jordan, Laos, Lebanon, Pakistan, Sri Lanka, Syria, Vietnam or Yemen;

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 5(1), de l'article 11.1^a, du paragraphe 14(3)^b, de l'article 89^c et de l'alinéa 150.1(1)(d)^d de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*^e, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Chris Gregory, directeur, Gestion de l'identité et échange d'information, Direction générale de l'admissibilité, ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, 300, rue Slater, Ottawa (Ontario) K1A 1L1 (tél. : 613-957-3347; téléc. : 613-952-9187; courriel : Chris.Gregory@cic.gc.ca).

Ottawa, le 29 novembre 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

1. Le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*¹ est modifié par adjonction, après l'article 12, de ce qui suit :

SECTION 2.1

COLLECTE DE RENSEIGNEMENTS BIOMÉTRIQUES

Étrangers visés

12.1 (1) Sous réserve du paragraphe (2) et pour l'application de l'article 11.1 de la Loi, l'étranger qui présente une demande de visa de résident temporaire ou de permis d'études ou de travail est tenu, dans les cas ci-après et à compter de la date applicable, de suivre la procédure prévue au paragraphe (3) pour la collecte des renseignements biométriques visés au paragraphe (4) :

- a) le 2 septembre 2013, s'il est citoyen de l'un des pays suivants : Colombie, Haïti, Jamaïque;
- b) le 15 octobre 2013, s'il est citoyen de l'un des pays suivants : Albanie, Algérie, Arabie saoudite, Érythrée, Libye, Nigéria, République démocratique du Congo, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tunisie;
- c) le 7 décembre 2013, s'il est citoyen de l'un des pays suivants : Afghanistan, Bangladesh, Birmanie, Cambodge, Égypte, Irak, Iran, Jordanie, Laos, Liban, Pakistan, Sri Lanka, Syrie, Viêt Nam, Yémen;
- d) le 7 décembre 2013, s'il détient un passeport ou un titre de voyage délivré par l'Autorité palestinienne.

^a S.C. 2012, c. 17, s. 6

^b S.C. 2012, c. 17, s. 9(2)

^c S.C. 2012, c. 17, s. 30

^d S.C. 2012, c. 17, s. 47(2)

^e S.C. 2001, c. 27

¹ SOR/2002-227

^a L.C. 2012, ch. 17, art. 6

^b L.C. 2012, ch. 17, par. 9(2)

^c L.C. 2012, ch. 17, art. 30

^d L.C. 2012, ch. 17, par. 47(2)

^e L.C. 2001, ch. 27

¹ DORS/2002-227

	(d) December 7, 2013, in the case of a foreign national who holds a passport or travel document issued by the Palestinian Authority.		
Exemption	(2) A foreign national referred to in subsection (1) is exempt from the requirement to follow the procedure set out in subsection (3) if the foreign national is (a) under the age of 14; (b) over the age of 79; (c) a properly accredited diplomat, consular officer, representative or official of a country other than Canada, of the United Nations or any of its agencies or of any intergovernmental organization of which Canada is a member, or is a family member of one of them; (d) a holder of a valid United States entry visa who is destined to or returning from that country, is seeking to enter Canada for a period of less than 48 hours and is (i) travelling by transporter's vehicle to a destination other than Canada, or (ii) transiting through or stopping over in Canada for refuelling or for the continuation of their journey in another transporter's vehicle; or (e) a foreign national who makes an application for a work permit or a study permit and is (i) a person in Canada who has made a refugee claim that has not yet been determined by the Refugee Protection Division, (ii) a person in Canada on whom refugee protection has been conferred, or (iii) a person who is a member of the Convention refugees abroad class or a member of a humanitarian-protected persons abroad class.	(2) L'étranger visé au paragraphe (1) est exempté de suivre la procédure visée au paragraphe (3) dans les cas suivants : a) il est âgé de moins de quatorze ans; b) il est âgé de plus de soixante dix-neuf ans; c) il est dûment accrédité à titre d'agent diplomatique, de fonctionnaire consulaire, de représentant ou de fonctionnaire d'un pays étranger, des Nations Unies ou de l'un de ses organismes ou de tout autre organisme intergouvernemental dont le Canada est membre ou est membre de la famille de l'un ou l'autre d'entre eux; d) il détient un visa d'entrée valide des États-Unis, il est en provenance ou à destination de ce pays et cherche à entrer au Canada pour une période de moins de quarante-huit heures et, selon le cas : (i) voyage à bord du véhicule d'un transporteur vers une destination autre que le Canada, (ii) est en transit au Canada ou y fait escale aux fins de ravitaillement en carburant du véhicule ou de poursuite de son voyage à bord du véhicule d'un autre transporteur; e) il présente une demande de permis d'études ou de travail et, selon le cas : (i) il est au Canada et a demandé asile, mais la Section de la protection des réfugiés n'a pas encore statué sur sa demande, (ii) il est au Canada et l'asile lui a été conféré, (iii) il est membre de la catégorie des réfugiés au sens de la Convention outre-frontières ou d'une catégorie de personnes protégées à titre humanitaire outre-frontières.	Exemption
Prescribed procedure	(3) A foreign national referred to in subsection (1) must present themselves in person at one of the following points of service to have the biometric information set out in subsection (4) collected from them: (a) a location where services for the collection of biometric information are provided by an entity under an agreement or arrangement with the Minister for that purpose; or (b) an immigration office if authorized or directed by an officer to do so for (i) reasons relating to the national interest, (ii) reasons relating to operational requirements, or (iii) any other reason that may be necessary in the circumstances.	(3) L'étranger visé au paragraphe (1) est tenu de se présenter en personne à l'un des points de services ci-après, selon le cas, pour que soit exécutée la collecte de renseignements biométriques : a) le lieu où sont fournis des services de collecte de renseignements biométriques par une entité en vertu d'un accord ou d'une entente conclu avec le ministre pour la prestation de tels services; b) un bureau d'immigration, dans le cas où l'agent l'autorise ou l'exige pour l'une ou l'autre des raisons suivantes : (i) des motifs d'intérêt national, (ii) des motifs d'ordre opérationnel, (iii) tout autre motif qui pourrait s'imposer selon les circonstances.	Procédure
Prescribed biometric information	(4) The biometric information that is to be collected from a foreign national referred to in subsection (1) consists of the following: (a) their photograph; and (b) their fingerprints.	(4) Les renseignements biométriques ci-après sont recueillis de l'étranger visé au paragraphe (1) : a) sa photographie; b) ses empreintes digitales.	Renseignements biométriques

2. The Regulations are amended by adding the following after section 13.1:

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 13.1, de ce qui suit :

DIVISION 4.1

SECTION 4.1

USE AND DISCLOSURE OF BIOMETRIC INFORMATION AND RELATED PERSONAL INFORMATION

UTILISATION ET COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS BIOMÉTRIQUES ET DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS ASSOCIÉS

Disclosure of information

13.11 (1) Any biometric information and related personal information set out in subsection (2) that is provided to the Royal Canadian Mounted Police under the Act may be used or disclosed by it to a law enforcement agency in Canada for the following purposes, if there is a potential match between fingerprints collected under the Act and fingerprints collected by it or submitted to it by a law enforcement agency in Canada:

- (a) to establish or verify the identity of a person in order to prevent, investigate or prosecute an offence under any law of Canada or a province; and
- (b) to establish or verify the identity of a person whose identity cannot be established or verified because of their death or any other physical or mental condition.

Information that may be used or disclosed

(2) The following information in respect of a foreign national may be used or disclosed by the Royal Canadian Mounted Police under subsection (1):

- (a) their fingerprints and the date on which they were taken;
- (b) their surname and first name;
- (c) their other names and aliases, if any;
- (d) their date of birth;
- (e) their gender; and
- (f) any file number associated with the biometric information or related personal information.

3. Paragraph 294(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) a fee payable under this Part is payable per person, and not per application, and accordingly is payable in respect of each person by or on behalf of whom an application is made, up to the maximum fees prescribed by subsections 296(3), 297(2), 299(3) and 315.1(3);

4. The Regulations are amended by adding the following after section 315:

Collection of Biometric Information

Fee — \$85

315.1 (1) A fee of \$85 is payable for the collection of biometric information under Division 2.1 of Part 1 in relation to an application for a temporary resident visa, a study permit or a work permit.

Communication des renseignements

13.11 (1) Les renseignements biométriques et les renseignements personnels qui y sont associés visés au paragraphe (2) qui sont communiqués, à l'égard de tout étranger, à la Gendarmerie royale du Canada sous le régime de la Loi peuvent, aux fins ci-après, être utilisés par celle-ci ou être communiqués par celle-ci à un organisme canadien chargé du contrôle de l'application de la loi lorsqu'il y a une possibilité de correspondance entre des empreintes digitales obtenues sous le régime de la Loi et celles recueillies par la Gendarmerie royale du Canada ou celles qui lui ont été fournies par un tel organisme :

- a) pour établir ou vérifier l'identité d'une personne afin de prévenir la perpétration d'une infraction à une loi fédérale ou provinciale, d'enquêter sur celle-ci ou d'engager des poursuites pour la sanctionner;
- b) pour établir ou vérifier l'identité d'une personne dont il est impossible d'établir ou de vérifier l'identité en raison de son décès ou de toute autre condition physique ou mentale dont elle est affectée.

(2) Les renseignements qui peuvent être utilisés ou communiqués pour l'application du paragraphe (1), sont les suivants :

- a) les empreintes digitales de l'étranger et la date de leur prise;
- b) ses nom et prénom;
- c) le cas échéant, ses autres noms et pseudonymes;
- d) sa date de naissance;
- e) son sexe;
- f) le numéro de tout dossier relatif aux renseignements biométriques ou aux renseignements personnels qui y sont associés.

3. L'alinéa 294a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les frais prévus à la présente partie sont à payer par personne, et non par demande, et doivent être acquittés à l'égard de chaque personne visée par la demande, jusqu'à concurrence des frais maximaux prévus aux paragraphes 296(3), 297(2), 299(3) et 315.1(3);

4. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 315, de ce qui suit :

Collecte de renseignements biométriques

315.1 (1) Des frais de 85 \$ sont à payer pour la collecte de renseignements biométriques prévue à la section 2.1 de la partie 1 à l'égard d'une demande de visa de résident temporaire, de permis de travail ou de permis d'études.

Frais de 85 \$

Exception

(2) The following persons are not required to pay the fee referred to in subsection (1):

(a) a member of the suite of a properly accredited diplomat, consular officer, representative or official of a country other than Canada, of the United Nations or any of its agencies or of any intergovernmental organization of which Canada is a member;

(b) a member of the armed forces of a country that is a designated state for the purposes of the *Visiting Forces Act*, including a person who has been designated as a civilian component of that visiting force under paragraph 4(c) of that Act, and their family members;

(c) a person who is seeking to enter Canada

(i) for the purpose of attending a meeting hosted by the Government of Canada, an organization of the United Nations or the Organization of American States, as a participant,

(ii) for the purpose of attending a meeting as a representative of the Organization of American States or the Caribbean Development Bank, or

(iii) for the purpose of attending a meeting hosted by the Government of Canada, an organization of the United Nations or the Organization of American States, at the invitation of the Government of Canada;

(d) a person who is seeking to enter Canada as a competitor, coach, judge, team official, medical staff member or member of a national or international sports organizing body participating in the Pan-American Games, when held in Canada, or as a performer participating in a festival associated with any of those Games;

(e) a person who is seeking to enter Canada for a period of less than 48 hours and is

(i) travelling by transporter's vehicle to a destination other than Canada, or

(ii) transiting through or stopping over in Canada for refuelling or for the continuation of their journey in another transporter's vehicle;

(f) the family members of a person in Canada who has made a refugee claim that has not yet been determined by the Refugee Protection Division if the application is an application for a study permit or a work permit;

(g) the family members of a person in Canada on whom refugee protection has been conferred if the application is an application for a study permit or a work permit;

(h) the family members of a person who is a member of the Convention refugees abroad class or a member of a humanitarian-protected persons abroad class if the application is an application for a study permit or a work permit;

(i) a person whose work in Canada would create or maintain reciprocal employment for Canadian citizens or permanent residents of Canada in other countries and who is a family member of an officer of a foreign government sent, under an exchange agreement between Canada and one or

Exceptions

(2) Les personnes ci-après ne sont pas tenues au paiement des frais prévus au paragraphe (1) :

a) les membres de la suite de l'agent diplomatique, du fonctionnaire consulaire, du représentant ou du fonctionnaire dûment accrédité d'un pays étranger, des Nations Unies ou de l'un de ses organismes ou d'un organisme intergouvernemental dont le Canada est membre;

b) le membre des forces armées d'un État désigné au sens de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*, y compris la personne désignée au titre de l'alinéa 4c) de cette loi comme faisant partie de l'élément civil de ces forces étrangères présentes au Canada, ainsi que les membres de sa famille;

c) la personne cherchant à entrer au Canada :

(i) pour assister à une réunion organisée par le gouvernement du Canada, un organisme des Nations Unies ou l'Organisation des États américains en qualité de participant,

(ii) pour assister à une réunion en qualité de représentant de l'Organisation des États américains ou de la Banque de développement des Caraïbes,

(iii) pour assister, à l'invitation du gouvernement du Canada, à une réunion organisée par celui-ci, un organisme des Nations Unies ou l'Organisation des États américains;

d) la personne cherchant à entrer au Canada à titre de compétiteur, d'entraîneur, de juge, de représentant d'équipe, de membre du personnel médical ou de membre d'une organisation sportive nationale ou internationale qui participe aux Jeux panaméricains, lorsque ceux-ci se tiennent au Canada, ou à titre d'artiste participant à un festival organisé à l'occasion de cette compétition;

e) la personne cherchant à entrer au Canada pour une période de moins de quarante-huit heures et qui, selon le cas :

(i) voyage à bord du véhicule d'un transporteur vers une destination autre que le Canada,

(ii) est en transit au Canada ou y fait escale aux fins de ravitaillement en carburant du véhicule ou de poursuite de son voyage à bord du véhicule d'un autre transporteur;

f) s'agissant d'une demande de permis d'études ou de travail, les membres de la famille d'une personne au Canada qui a demandé asile, mais sur la demande de laquelle la Section de la protection des réfugiés n'a pas encore statué;

g) s'agissant d'une demande de permis d'études ou de travail, les membres de la famille d'une personne au Canada à qui l'asile a été conféré;

h) s'agissant d'une demande de permis d'études ou de travail, les membres de la famille d'une personne qui est membre de la catégorie des réfugiés au sens de la Convention outre-frontières ou d'une catégorie de personnes protégées à titre humanitaire outre-frontières;

i) la personne dont le travail au Canada créerait ou conserverait l'emploi réciproque de citoyens canadiens ou de résidents permanents du Canada

more countries, to take up duties with a federal or provincial agency; and
 (j) a person who holds a diplomatic or an official passport.

dans d'autres pays et qui est membre de la famille du représentant d'un gouvernement étranger mandaté pour assumer des fonctions auprès d'un organisme fédéral ou provincial, conformément à un accord d'échange conclu entre le Canada et un ou plusieurs pays;

j) la personne qui est titulaire d'un passeport diplomatique ou officiel.

Maximum fee

(3) The total amount of fees payable under subsection (1) is

(a) in relation to an application for a temporary resident visa, \$170, if the applicant and their family members submit their application at the same time and place; and

(b) in relation to an application for a work permit, \$255, if the applicants are a group of three or more persons, consisting of performing artists and their staff, who submit their applications at the same time and place.

(3) Le montant total des frais à payer au titre du paragraphe (1) est de :

a) 170 \$, s'il s'agit d'une demande de visa de résident temporaire et si le demandeur et les membres de sa famille présentent une demande au même moment et au même endroit;

b) 255 \$, s'il s'agit de demandes de permis de travail présentées au même moment et au même endroit par au moins trois personnes qui font partie d'une troupe d'artistes de spectacle et des membres de son personnel.

Maximum

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on the day on which section 6 of the *Protecting Canada's Immigration System Act*, chapter 17 of the Statutes of Canada, 2012, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 6 de la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada*, chapitre 17 des Lois du Canada (2012), ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

[49-1-o]

[49-1-o]

Nunavut Waters Regulations

Statutory authorities

Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act and Nunavut Land Claims Agreement Act

Sponsoring department

Department of Indian Affairs and Northern Development

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Background

In Nunavut, the Nunavut Land Claims Agreement (the Agreement) sets out the process and establishes resource management boards for the sustainable and responsible management of water resources in Nunavut. Specifically, the Nunavut Water Board was established pursuant to the Agreement, and must authorize all uses of water or deposits of waste into water with the exception of domestic and emergency use.

The *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act* (the Act) confirms Her Majesty in right of Canada's responsibility for water resources in Nunavut. The Act provides a more prescriptive outline of the water management processes in Nunavut and allows for the development of Nunavut-specific regulations consistent with the Agreement.

The *Northwest Territories Waters Regulations* have been adopted since the creation of Nunavut and will continue to apply in Nunavut until such a time as Nunavut-specific waters regulations are developed and implemented. The *Northwest Territories Waters Regulations* apply, with the exception of section 5 (which allows for the use of water or deposit of waste without an application or licence in the Northwest Territories), as this is inconsistent with the intent of the Agreement, which states all uses of water or deposits of waste must be approved by the Nunavut Water Board. The current Nunavut water management regime (under the *Northwest Territories Water Regulations*) prescribes two types or levels of water licences. Type "B" water licences are for smaller thresholds of water use and waste deposit. Examples of such licences include small camps for grassroots mineral exploration to the bulk sample stage of mineral exploration. Type "A" water licences are for greater water uses and deposit of waste, such as large communities and mining activities.

The proposed *Nunavut Waters Regulations* were developed jointly with parties who have a responsibility or interest in the management of water resources in Nunavut. This included representatives from the Nunavut Water Board, Nunavut Tunngavik Incorporated, the Government of Nunavut and the Department of Indian Affairs and Northern Development.

Règlement sur les eaux du Nunavut

Fondements législatifs

Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut et Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut

Ministère responsable

Ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Contexte

Au Nunavut, l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut (ci-après l'Accord) définit le processus de gestion durable et responsable des ressources en eau du territoire et instaure des conseils de gestion des ressources à cette fin. Plus précisément, l'Office des eaux du Nunavut a été instauré en vertu de l'Accord et doit autoriser toutes les utilisations des eaux ou les rejets de déchets dans les eaux, à l'exception des utilisations ou des rejets à des fins domestiques ou en cas d'urgence.

La *Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut* (ci-après la Loi) confirme que la responsabilité des ressources en eau du Nunavut incombe à Sa Majesté du chef du Canada. La Loi définit les processus de gestion des eaux au Nunavut de façon plus normative et autorise l'élaboration de règlements propres au Nunavut et conformes à l'Accord.

Le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* a été adopté depuis la création du Nunavut et continuera de s'appliquer au Nunavut dans l'attente de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un règlement propre au Nunavut en matière de gestion des eaux. Le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* s'applique, à l'exception de son article 5 (qui autorise l'utilisation des eaux ou le rejet de déchets sans permis dans les Territoires du Nord-Ouest), puisque les dispositions de cet article ne sont pas conformes à l'objectif de l'Accord, qui stipule que toutes les utilisations des eaux ou tous les rejets de déchets doivent être approuvés par l'Office des eaux du Nunavut. Le régime actuel de gestion des eaux du Nunavut (en vertu du *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest*) prescrit deux types de permis d'utilisation des eaux. Les permis d'utilisation des eaux de type « B » autorisent l'utilisation des eaux ou les rejets de déchets en deçà de seuils bas, par exemple pour de petits camps établis pour l'exploration minérale s'échelonnant du stade de l'exploration minérale préliminaire à celui du prélèvement d'échantillons. Les permis d'utilisation des eaux de type « A » s'appliquent aux utilisations des eaux et aux rejets de déchets plus importants, par exemple pour les grosses collectivités et pour les activités minières.

Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* a été élaboré conjointement avec les parties exerçant une responsabilité ou ayant un intérêt dans la gestion des ressources en eau du Nunavut, à savoir avec des représentants de l'Office des eaux du Nunavut, de Nunavut Tunngavik Incorporated, du gouvernement du Nunavut et du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Issues and objectives

The objectives of these Regulations are to develop water regulations for Nunavut that take into consideration the specific circumstances of the territory and respect the provisions of the Agreement and to streamline the current process in order to improve regulatory efficiencies.

Currently in Nunavut, the *Northwest Territories Waters Regulations* are in force and will remain in force until they are replaced by these proposed *Nunavut Waters Regulations*.

Nunavut-specific regulations which reflect the administrative realities of the territory are required. The currently applicable *Northwest Territories Waters Regulations* have deficiencies (e.g. section 5, which does not apply in Nunavut as it is inconsistent with the Agreement) and do not completely realize the water management, operational, and administrative realities in Nunavut. Further, the *Northwest Territories Waters Regulations* as they apply in Nunavut do not support streamlining of the regulatory system.

Description

In developing the Regulations, each regulation-making authority of the Act was considered and analyzed. This included multi-jurisdictional analyses of other provincial regulations and standards, as well as current operating practices in Nunavut, the Northwest Territories and Yukon. In the interest of consistency and aligning northern legislation, the *Northwest Territories Waters Regulations* were used as a template. Although much of the proposed *Nunavut Waters Regulations* remain the same as the *Northwest Territories Waters Regulations*, there are five main areas of change, including

- (1) Addition of an authorized use of water or deposit of waste regime, with changes to the minimum threshold for an authorized use of water and/or deposit of waste;
- (2) Changes to the scheme of schedules relating to use of water and deposit of waste;
- (3) Establishment of new water management areas;
- (4) Provision of clarity to annual reporting and maintaining of books and records, and spill reporting; and
- (5) Language consistent with the Agreement.

Addition of an authorized use of water or deposit of waste regime, with changes to the minimum threshold for an authorized use of water and/or deposit of waste

Currently in Nunavut, the *Northwest Territories Waters Regulations* apply, with the exception of section 5, which prescribes a minimum threshold for water use without a licence of 100 m³. Section 5 of the *Northwest Territories Waters Regulations* does not apply in Nunavut due to an inconsistency with the Agreement, which provides that, except for domestic and emergency use, all water uses and deposits of waste into water in the Nunavut Settlement Area must be approved by the Nunavut Water Board. The intent of the Agreement is to ensure all users of water and disposers of waste are tracked and known by regulators, so as to mitigate or prevent the occurrence of adverse environmental effects.

Enjeux et objectifs

Les objectifs du règlement proposé sont d'élaborer des dispositions réglementaires régissant l'utilisation des eaux au Nunavut en tenant compte de la situation particulière de ce territoire et en respectant les dispositions de l'Accord afin de rationaliser le processus en vigueur pour améliorer l'efficacité de la réglementation.

À l'heure actuelle au Nunavut, c'est le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* qui s'applique et qui continuera à s'appliquer jusqu'à son remplacement par le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut*.

Des dispositions réglementaires propres au Nunavut et reflétant les réalités administratives de ce territoire sont requises. Le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* actuellement en vigueur comporte des lacunes (par exemple l'article 5, qui ne s'applique pas au Nunavut à cause de sa non-conformité à l'Accord) et ne tient pas totalement compte des réalités administratives du Nunavut en matière de gestion des eaux et aux plans opérationnel et administratif. De plus, le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest*, tel qu'il s'applique au Nunavut, ne permet pas de rationaliser le processus réglementaire.

Description

Pour élaborer ces dispositions réglementaires, on a examiné et analysé tous les pouvoirs de réglementation de la Loi. On a procédé pour cela à une analyse plurigouvernementale des autres normes et règlements provinciaux, ainsi que des pratiques d'exploitation en vigueur au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. Dans l'intérêt d'uniformiser et d'harmoniser la législation dans le Nord, on a utilisé le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* à titre de modèle. Bien que le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* demeure en grande partie identique au *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest*, il s'en différencie dans cinq domaines principaux :

- (1) Instauration d'un régime d'utilisation des eaux ou de rejet des déchets modifiant le seuil minimum d'autorisation à cet égard;
- (2) Modifications de la structure des annexes relatives à l'utilisation des eaux et aux rejets de déchets;
- (3) Établissement de nouvelles zones de gestion des eaux;
- (4) Clarification de l'établissement des rapports annuels, de la tenue des livres et registres et des déclarations de déversement;
- (5) Harmonisation de la rédaction avec celle de l'Accord.

Instauration d'un régime d'utilisation des eaux ou de rejet des déchets modifiant le seuil minimum d'autorisation à cet égard

À l'heure actuelle au Nunavut, le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* s'applique, à l'exception de son article 5, qui prescrit un seuil minimum en deçà duquel il est possible d'utiliser des eaux sans détenir le permis d'utilisation de 100 m³ d'eau. L'article 5 du *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* ne s'applique pas au Nunavut en raison d'une contradiction avec l'Accord, qui stipule que, à l'exception d'un usage domestique et d'une utilisation en cas d'urgence, toutes les utilisations des eaux ou tous les rejets de déchets dans les eaux de la région du Nunavut doivent être approuvés par l'Office des eaux du Nunavut. L'Accord vise à assurer le suivi et l'identification de tous les utilisateurs des eaux et de tous ceux qui rejettent des déchets, afin d'atténuer ou de prévenir les effets environnementaux négatifs.

Thresholds for authorized water use or waste deposit in the proposed *Nunavut Waters Regulations* correlate to activities that do not have the potential to cause significant adverse environmental effects. Such activities include construction of small water course crossings, small water course training activities, construction of temporary structures for the purposes of flood control, small storages of water, small camps, grassroots exploration, hydrostatic testing of unused storage tanks, or any other activities using less than 50 m³/day.

The proposed *Nunavut Waters Regulations* will govern the authorized use of water or deposit of waste; the terms and conditions that persons who qualify for an authorized use or deposit must comply with are described in the Regulations. For purposes of enforcement, an authorized user who carries out activities that are not permitted by the Regulations will be guilty of a contravention to the Act.

An applicant for an authorized use of water or deposit of waste must submit an application to the Nunavut Water Board containing the information set out in the proposed Regulations. These applications are not subject to a public notice/review period and the Board will be able to authorize uses of water or deposits of waste, if the application meets the requirements prescribed by the Regulations.

Changes to the format of schedules relating to use of water and deposit of waste

The format of the schedules has changed in the proposed *Nunavut Waters Regulations* to condense the amount of schedules from eight (in the Northwest Territories) to four. The four schedules in the proposed *Nunavut Waters Regulations* are (1) Classification of Undertakings, (2) Licensing Criteria for Use of Waters, (3) Licensing Criteria for Deposit of Waste, and (4) Water Management Areas. The reformatting allows for a more comprehensive presentation of information.

Establishment of new water management areas

The proposed *Nunavut Waters Regulations* prescribe 65 water management areas. This differs from the 4 very large management areas defined in the *Northwest Territories Waters Regulations*. The water management area boundaries are based on the Atlas of Canada and Water Survey Canada contouring. Approaching water management from a smaller watershed viewpoint assists in the protection of water quality and the assessment of cumulative effects. This approach to smaller water management areas provides a useful tool towards the future development of water management strategies and water management areas-based regulation of water in Nunavut. Additionally, the implementation of more localized water management areas is important to better support coordination with land use planning in Nunavut which is presently underway.

Providing clarity to annual reporting and maintaining books and records, and spill reporting

The current Regulations require that books and records be maintained and annual reports be submitted. However, they are not sufficiently detailed concerning the information that is to be maintained in books and records and submitted with annual reports. This could result in non-compliance where reports are not submitted on time and in sufficient detail. The proposed *Nunavut Waters Regulations* prescribe for both authorized users and licensees what information should be maintained in books in records, for how long the information should be retained, and where the

Des seuils d'autorisation de l'utilisation des eaux ou des rejets de déchets compris dans le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* s'appliquent à des activités n'exposant pas l'environnement à d'importants effets négatifs. Les activités de ce type sont notamment la construction de petites traverses de cours d'eau, les corrections mineures de cours d'eau, les constructions temporaires aux fins de lutte contre les inondations, les petits stockages d'eau, les petits camps, l'exploration minérale préliminaire, l'essai hydraulique des réservoirs d'eau non utilisés ou toute autre activité nécessitant moins de 50 m³ d'eau par jour.

Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* régira l'utilisation des eaux ou le rejet de déchets et stipulera les modalités et les conditions à respecter par les personnes admissibles à une utilisation ou à un rejet autorisé. Aux fins de l'application du Règlement, un utilisateur autorisé qui effectue des activités non permises par le Règlement sera coupable d'une infraction à la Loi.

Une personne souhaitant obtenir un permis d'autorisation d'utilisation des eaux ou de rejet de déchets doit présenter sa demande, contenant les informations énoncées dans le règlement anticipé, à l'Office des eaux du Nunavut. Ces demandes ne sont pas soumises à un avis public ou à une période d'examen et l'Office pourra autoriser les utilisations des eaux ou les rejets de déchets, si les demandes respectent les exigences prescrites par le Règlement.

Modifications de la structure des annexes relatives à l'utilisation des eaux et aux rejets de déchets

La structure des annexes a été modifiée dans le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* pour réduire leur nombre de huit (dans les Territoires du Nord-Ouest) à quatre. Les quatre annexes du projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* sont les suivantes : (1) Classification des entreprises; (2) Critères de délivrance des permis d'utilisation des eaux; (3) Critères de délivrance des permis de rejet de déchets; (4) Zones de gestion des eaux. Cette nouvelle structure permet une présentation plus exhaustive de l'information.

Établissement de nouvelles zones de gestion des eaux

Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* prescrit 65 zones de gestion des eaux, ce qui diffère des 4 très grandes zones de gestion définies dans le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest*. Ces zones de gestion des eaux sont délimitées selon l'Atlas du Canada et le tracé des courbes de niveau de la Division des relevés hydrologiques du Canada. La gestion des eaux fondée sur des bassins hydrographiques plus petits aidera à la protection de la qualité des eaux et à l'évaluation des effets cumulatifs. Cette diminution de la taille des zones de gestion des eaux est un outil qui contribuera utilement à la future élaboration des stratégies de gestion des eaux et à la réglementation des eaux fondées sur les zones de gestion des eaux au Nunavut. De plus, la mise en œuvre de zones de gestion des eaux plus localisées est importante pour améliorer la coordination avec l'aménagement du territoire en cours de mise en œuvre au Nunavut.

Clarification de l'établissement des rapports annuels, de la tenue des livres et registres et des déclarations de déversement

Le règlement en vigueur exige la tenue de livres et de registres et la présentation de rapports annuels. Il ne détaille néanmoins pas assez les renseignements à consigner dans les livres et dans les registres, ainsi que dans les rapports annuels. Cela pourrait conduire à des cas de non-conformité, si les rapports ne sont pas présentés à temps ni suffisamment détaillés. Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* prescrit à la fois aux utilisateurs autorisés et aux titulaires de permis les renseignements à consigner dans les livres et dans les registres, la durée pendant laquelle conserver

information should be kept. The proposed *Nunavut Waters Regulations* provide under some circumstances that authorized users need not submit a report (i.e. if another authorization or a licence is approved for the same site), but that books and records must be maintained. The proposed *Nunavut Waters Regulations* also give the Nunavut Water Board the ability to allow short-term extensions to licensees for the submission of annual reports.

The current Regulations do not address spill reporting. However, in Nunavut, the Government of Nunavut and water legislation (*Environmental Protection Act* and *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act*) require that spills or unauthorized discharges of waste be reported. The proposed *Nunavut Waters Regulations* provide clarity as to what information is to be included in such a report, to whom it should be reported, and the manner in which it should be reported.

Language consistent with the Agreement

The language in the Regulations ensures consistency with the Agreement. For example, paragraph 5(1)(c) states that a licence is not required for a deposit of waste that would not substantially affect the quality, quantity or flow of waters flowing through Inuit Owner Land.

Consultation

Aboriginal Affairs and Northern Development Canada participated in three levels of consultations. These include the following:

- Consultations conducted by the Nunavut Water Board, to fulfill requirements of the *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act* (Nunavut Water Board public hearing process).
 - May–June 2011 and September 2011
- Close consultations with Nunavut Tunngavik Incorporated
 - On various occasions throughout the development of the proposed *Nunavut Waters Regulations*, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada consulted closely with Nunavut Tunngavik Incorporated as required under Article 2.6.1 of the Agreement. Officials from Nunavut Tunngavik Incorporated attended development group meetings as observers, and senior officials from both organizations met on a number of instances to discuss the proposed Regulations.
- Consultations with interested stakeholders and the public
 - Via mailout from Aboriginal Affairs and Northern Development Canada to affected stakeholders, November 23, 2011.

The following issues have been raised as a result of all forms of public consultations, and responses are provided below.

Identifying concerns

I. Security — Double-bonding and compensation

Double bonding

- Financial securities are taken by land owners and agencies responsible for freshwater resources to ensure that the costs of reclamation are borne by the operator of the mine rather than the Crown or land owner.
- In Nunavut, there are multiple land owners (i.e. Crown and Regional Inuit Associations) and the Crown is responsible for all freshwater resources.

cette information et l'endroit où l'entreposer. Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* indique dans quels cas il est inutile que les utilisateurs autorisés présentent un rapport (c'est-à-dire si une autre autorisation ou un autre permis est approuvé pour le même site), mais qu'ils doivent tenir à jour des livres et des registres. Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* permet également à l'Office des eaux du Nunavut de repousser brièvement la date à laquelle les titulaires de permis doivent remettre leurs rapports annuels.

Le règlement en vigueur n'aborde pas les déclarations de déversement. En revanche, au Nunavut, le gouvernement du Nunavut et la législation sur les eaux (*la Loi sur la protection de l'environnement* et *la Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut*) exigent des déclarations de déversement accidentel ou non autorisé de déchets. Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* clarifie les renseignements à inclure dans ce type de déclaration, à qui les adresser et de quelle manière.

Harmonisation de la rédaction avec celle de l'Accord

La rédaction du Règlement assure son uniformisation avec l'Accord. Par exemple, l'alinéa 5(1)(c) stipule qu'un permis n'est pas requis pour un rejet de déchets qui ne modifierait pas de façon importante la qualité, la quantité ou le débit des eaux traversant les terres inuites.

Consultation

Affaires autochtones et Développement du Nord Canada a participé aux trois niveaux de consultations suivants :

- Consultations menées par l'Office des eaux du Nunavut pour satisfaire aux exigences de la *Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut* (processus d'audience publique de l'Office des eaux du Nunavut).
 - (Mai à juin 2011 et septembre 2011)
- Consultations étroites avec Nunavut Tunngavik Incorporated
 - À diverses occasions, du début à la fin de l'élaboration du projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut*, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada a consulté étroitement Nunavut Tunngavik Incorporated, comme l'exige l'article 2.6.1 de l'Accord. Des représentants de Nunavut Tunngavik Incorporated ont assisté aux réunions du groupe chargé de l'élaboration du Règlement et de hauts responsables des deux organisations se sont rencontrés à plusieurs reprises à son sujet.
- Consultations auprès des intervenants intéressés et du public
 - Envoi postal adressé par Affaires autochtones et Développement du Nord Canada aux intervenants touchés par le Règlement, le 23 novembre 2011.

Les préoccupations suivantes ont été soulevées à la suite de toutes ces formes de consultations publiques; des réponses leur sont apportées ci-dessous.

Description des préoccupations

I. Sûreté — Double cautionnement et indemnité

Double cautionnement

- Des garanties financières sont exigées par les propriétaires fonciers et par les organismes responsables des ressources en eau douce pour assurer que les coûts de la remise en état seront à la charge de l'exploitant de la mine et non à celle de la Couronne ou du propriétaire foncier.
- Au Nunavut, les propriétaires fonciers sont multiples (c'est-à-dire Couronne et associations inuites régionales) et la responsabilité de toutes les ressources en eau douce incombe à la Couronne.

- Double-bonding exists when the security held pursuant to land and water instruments by multiple parties in respect of the same undertaking overlaps and exceeds the total amount required to reclaim the site of the undertaking.
- The Nunavut Water Board strongly recommended to the Minister of Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, in consultation with stakeholders, be directed to establish a process, including a firm timetable, to address the issue of security double-bonding in Nunavut. The Nunavut Water Board further recommended that any such solution be Nunavut-specific. This issue was also raised by Nunavut Tunngavik Incorporated.

Response

With respect to double-bonding, throughout the public hearing process, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada conveyed that it intends to maintain the status quo while it explores options to address the broader issues of security. The Nunavut Water Board's reasons recognized and rationalized Aboriginal Affairs and Northern Development Canada's publicly conveyed approach to addressing issues related to reclamation security. The Nunavut Water Board stated (based on operational experience) "it is the Board's discretion to lower the security required under the current regulatory regime, and the complexity of an express regulatory solution, on balance the Board believes that accepting the status quo on security in order to move forward with implementing the positive changes in the *Nunavut Waters Regulations*, such as authorizations for minimal uses without a licence and establishing water management areas, is the preferable course of action." On November 23, 2011, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada officially responded to the Nunavut Water Board's reasons, confirming that the Department is currently working towards a solution to security issues, and that it will consider a Nunavut-specific approach. In conclusion, it is Aboriginal Affairs and Northern Development Canada's intent to address the issue of reclamation security in a broader context, recognizing that potential solutions may include future changes to the legislation, but may also involve avenues that do not require amendments to the legislation (i.e. development of codes of practice, guidelines, policy).

Security — Compensation

- Nunavut Tunngavik Incorporated raised the concern over a mismatch of criteria in section 10 of the proposed *Nunavut Waters Regulations* to provisions in the old *Northern Inland Waters Act* (NIWA). The NIWA and the *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act* allow for the Nunavut Water Board to consider setting security for compensation matters.
It was suggested that the criteria for setting security in the proposed *Nunavut Waters Regulations* (section 10) should be changed to allow the Nunavut Water Board to include consideration of compensation claims when setting security.

Response

Concerning the mismatch of compensation criteria issue, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada has made the

- Le double cautionnement se produit quand les sûretés détenues par de multiples parties, en application de protocoles sur les terres et sur les eaux relatifs à la même entreprise, se chevauchent et dépassent le montant total requis pour remettre en état le terrain de l'entreprise.
- L'Office des eaux du Nunavut a vivement recommandé au ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien qu'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada mette sur pied un processus, en consultation avec les intervenants, y compris un échéancier ferme, afin de résoudre la question du double cautionnement des sûretés au Nunavut. En outre, l'Office des eaux du Nunavut a recommandé que toute solution de ce type soit propre au Nunavut. Cette question a été également soulevée par Nunavut Tunngavik Incorporated.

Réponse

Concernant le double cautionnement, tout au long du processus d'audience publique, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada a expliqué son intention de maintenir le statu quo pendant qu'il examinait les options lui permettant de résoudre complètement toutes les questions de sûreté. L'argumentation et l'analyse de l'Office des eaux du Nunavut tenaient compte de l'approche présentée publiquement par Affaires autochtones et Développement du Nord Canada pour résoudre les questions liées à la garantie de remise en état. L'Office des eaux du Nunavut a affirmé (en se fondant sur son expérience opérationnelle) : « L'Office a le pouvoir d'abaisser la sûreté exigée en vertu de la réglementation actuelle et, compte tenu de la complexité d'une solution réglementaire formelle, l'Office croit, tout compte fait, que l'acceptation du statu quo en matière de sûreté, afin de favoriser la mise en œuvre de changements positifs apportés au *Règlement sur les eaux du Nunavut*, tels que les autorisations d'utilisation minimale sans permis et l'établissement des zones de gestion des eaux, est la meilleure marche à suivre. » [traduction] Le 23 novembre 2011, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada a officiellement répondu à l'argumentation de l'Office des eaux du Nunavut en confirmant qu'il recherche actuellement une solution aux questions de sûreté et qu'il mettra à l'étude une approche propre au Nunavut. En conclusion, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada a l'intention de résoudre la question de la garantie de remise en état dans un contexte plus vaste, en reconnaissant que les solutions éventuelles pourront comporter des modifications de la législation, mais qu'elles pourront aussi éviter de modifier cette dernière en s'appuyant sur d'autres moyens (c'est-à-dire élaboration de codes de pratique, de lignes directrices ou de politiques).

Sûreté — Indemnité

- Nunavut Tunngavik Incorporated a soulevé la question d'une divergence entre les critères de l'article 10 du projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* et les dispositions de l'ancienne *Loi sur les eaux internes du Nord*. Cette dernière et la *Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut* autorisent l'Office des eaux du Nunavut à examiner la fixation du montant de la sûreté pour les questions d'indemnité.
On a suggéré de modifier les critères de fixation du montant de la sûreté stipulés par le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* (article 10) afin de permettre à l'Office des eaux du Nunavut de tenir compte des demandes d'indemnisation pour fixer le montant d'une sûreté.

Réponse

Concernant la question de la divergence entre les critères d'indemnisation, Affaires autochtones et Développement du Nord

appropriate changes to the proposed *Nunavut Waters Regulations* to accommodate Nunavut Tunngavik Incorporated's concern.

II. Water use fees

- The Nunavut Water Board recommended that the Minister of Aboriginal Affairs and Northern Development consider commencing a review of water-related fees in Nunavut in accordance with the requirements of the *User Fees Act*. To adequately reflect Nunavut-specific issues, the review should give consideration to the objective of water conservation and Inuit values, as well as consider the varying complexity of licence applications and the wide range in the scale and scope of projects in Nunavut.

Response

The fee structure proposed by the proposed *Nunavut Waters Regulations* is exactly the same as the fees prescribed by the *Northwest Territories Waters Regulations* which currently apply in Nunavut.

Aboriginal Affairs and Northern Development Canada replied to the Nunavut Water Board (November 23, 2011, letter to the Board) that it will consider undertaking a review of water-related fees in Nunavut in accordance with the *User Fees Act*. However, due to the process involved in undertaking such a review, it could not be undertaken in an expeditious manner. In the interest of implementing the positive changes in the proposed *Nunavut Waters Regulations*, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada does not anticipate that changes will be made to the existing fee structure at this time.

- The Kivalliq Inuit Association and Nunavut Tunngavik Incorporated identified an issue with section 12 of the proposed *Nunavut Waters Regulations* which establish water use fees payable to the Crown. The Kivalliq Inuit Association identified that these fees have the potential to interfere with a designated Inuit organization's exclusive right to water use on, in or flowing through Inuit-owned land pursuant to Article 20.2.2 of the Agreement.

Response

During the public hearings, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada committed to addressing this issue prior to the prepublication of the proposed *Nunavut Waters Regulations*. Subsection 12(6) of the proposed *Nunavut Waters Regulations* has been subsequently reviewed to accommodate the concern of Nunavut Tunngavik Incorporated and the Kivalliq Inuit Association.

III. Threshold for water use without a licence (50 m³)

- Industry felt the threshold is too low. Thus, any drilling activities would likely require a licence. Industry recommended retaining the Northwest Territories threshold of 100 m³.

Response

As described above, the thresholds reflected in the water use and waste disposal thresholds for authorized users in the proposed *Nunavut Waters Regulations* have been developed to correlate with activities that will not cause significant environmental effects.

Canada a effectué les changements appropriés au projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* en réponse à la préoccupation de Nunavut Tunngavik Incorporated.

II. Frais d'utilisation des eaux

- L'Office des eaux du Nunavut a recommandé au ministre des Affaires autochtones et du développement du Nord canadien d'envisager de lancer un examen des frais liés à l'utilisation des eaux au Nunavut conformément aux exigences de la *Loi sur les frais d'utilisation*. Afin de refléter de manière adéquate les questions propres au Nunavut, cet examen devrait tenir compte de l'objectif de conservation des eaux et des valeurs inuites, ainsi que de la complexité variable des demandes de permis et du vaste éventail des échelles et des portées des projets au Nunavut.

Réponse

Le barème des frais proposé par le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* est exactement identique aux frais prescrits par le *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest*, actuellement en vigueur au Nunavut.

Affaires autochtones et Développement du Nord Canada a répondu à l'Office des eaux du Nunavut (lettre du 23 novembre 2011 à l'Office) qu'il envisagera d'entreprendre un examen des frais d'utilisation des eaux au Nunavut conformément à la *Loi sur les frais d'utilisation*. En revanche, à cause du processus à suivre dans un examen de ce type, il est impossible de l'entreprendre rapidement. Soucieux de mettre en œuvre des changements positifs au projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut*, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada ne prévoit pas, pour l'instant, de modifications au barème des frais en vigueur.

- La Kivalliq Inuit Association et Nunavut Tunngavik Incorporated ont soulevé une question liée à l'article 12 du projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut*, en vertu duquel ces frais sont payables à la Couronne. La Kivalliq Inuit Association a expliqué que ces frais sont susceptibles d'être incompatibles avec le droit exclusif d'une organisation inuite désignée d'utiliser les eaux qui se trouvent à la surface ou dans le sous-sol des terres inuites ou qui traversent celles-ci, conformément à l'article 20.2.2 de l'Accord.

Réponse

Au cours des audiences publiques, Affaires autochtones et Développement du Nord Canada s'est engagé à résoudre cette question avant la publication préalable du projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut*. Le paragraphe 12(6) du projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* a été révisé, par la suite, en réponse à la préoccupation de Nunavut Tunngavik Incorporated et de la Kivalliq Inuit Association.

III. Seuil d'utilisation des eaux sans permis (50 m³)

- L'industrie trouve ce seuil trop bas. Toutes les activités de forage seraient donc vraisemblablement assujetties à un permis à cause de ce seuil. L'industrie a recommandé d'appliquer le seuil de 100 m³ des Territoires du Nord-Ouest.

Réponse

Comme cela a été expliqué précédemment, les seuils d'utilisation des eaux et de rejet des déchets stipulés par le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* pour les « utilisateurs autorisés » ont été fixés par référence aux activités n'entraînant pas de graves effets environnementaux.

“One-for-One” Rule

The proposal results in a decrease in administrative burden on business and results in an “out” under the “One-for-One” Rule.

The administrative burden will be lessened as the application process will be much simpler and have less requirements than a Type “B” water licence application. For instance, there will only be one form that a proponent must fill out. This form is less onerous than a type “B” water licence application (i.e. does not need to be accompanied by an executive summary, complete with translations, the application does not need to be posted for public comment and review).

The average annualized savings for each stakeholder is projected to be approximately \$544. The average annual savings for all stakeholders is projected to be \$27,201.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or costs are insignificant) to small business.

Rationale

The proposed *Nunavut Waters Regulations* were developed jointly by parties with water responsibilities or interest in Nunavut. This included representatives from the Nunavut Water Board, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, Nunavut Tunngavik Incorporated and the Government of Nunavut.

The proposed *Nunavut Waters Regulations*

- identify and address deficiencies of the application of the *Northwest Territories Waters Regulations* in Nunavut;
- reflect and conform to the water management, operational and administrative realities in Nunavut;
- provide a consistent transparent approach to defining thresholds set for types of water licences; and
- provide for a streamlined efficient approach to allow for authorized uses of water and/or deposits of waste without a licence.

The Regulations represent an appropriate balance of views and preferences of all interested parties, consistent with operational, scientific, technological, economic and social considerations.

Implementation, enforcement and service standards

Aboriginal Affairs and Northern Development Canada is committed to continuing to work with the Nunavut Water Board to develop the necessary guidance documentation in advance of the registration of the Regulations.

The proposed *Nunavut Waters Regulations* will come into force on the day on which they are registered. At the time of registration, letters will be sent out to all those organizations contacted during the information and consultation process to inform them of the coming into force of the Regulations.

Règle du « un pour un »

Cette proposition entraînera une diminution du fardeau administratif envers les entreprises et serait donc une « sortie » selon la règle du « un pour un ».

Le fardeau administratif sera allégé, puisque le processus de présentation des demandes sera beaucoup plus simple et que ses exigences seront moins nombreuses que celles d’une demande de permis d’utilisation des eaux de type « B ». Par exemple, le promoteur n’aura qu’un seul formulaire à remplir. Ce formulaire est plus simple qu’une demande de permis d’utilisation des eaux de type « B » (c’est-à-dire il ne faut pas lui joindre un résumé ni le faire traduire et la demande ne doit pas être affichée en vue des commentaires et de l’examen du public).

On prévoit des économies annualisées d’approximativement 544 \$ en moyenne pour chaque intervenant. Les économies annuelles moyennes pour tous les intervenants devraient être 27 201 \$.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque les coûts sont inexistantes (ou négligeables) pour les petites entreprises.

Justification

Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* a été élaboré conjointement avec les parties exerçant une responsabilité ou ayant un intérêt dans la gestion des ressources en eau du Nunavut, à savoir avec des représentants de l’Office des eaux du Nunavut, d’Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, de Nunavut Tunngavik Incorporated et du gouvernement du Nunavut.

Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* :

- cerne et comble les lacunes de l’application du *Règlement sur les eaux des Territoires du Nord-Ouest* au Nunavut;
- reflète et respecte les réalités de la gestion des eaux, ainsi que les réalités opérationnelles et administratives du Nunavut;
- applique une approche uniforme et transparente pour définir les seuils applicables aux types de permis d’utilisation des eaux;
- applique une approche rationnelle et efficace en matière d’autorisation d’utilisation des eaux et des rejets de déchets sans permis.

Ce règlement représente un équilibre adéquat entre les opinions et les préférences de toutes les parties intéressées et est conforme à toutes les considérations opérationnelles, scientifiques, technologiques, économiques et sociales.

Mise en œuvre, application et normes de service

Affaires autochtones et Développement du Nord Canada s’engage à poursuivre son travail avec l’Office des eaux du Nunavut afin d’élaborer les documents d’orientation nécessaires avant l’enregistrement du Règlement.

Le projet de *Règlement sur les eaux du Nunavut* entrera en vigueur le jour de son enregistrement. Des lettres seront adressées, à ce moment, à tous les organismes avec lesquels on a communiqué pendant le processus d’information et de consultation afin de les aviser de l’entrée en vigueur du Règlement.

To date, the development group has commenced work on guidance documents to assist in the interpretation and implementation of the Regulations. This work has been continued by the Nunavut Water Board, which has the operational experience to undertake the development of effective materials. Cooperatively, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada and the Nunavut Water Board will continue to finalize an implementation needs assessment and necessary guidance material prior to registration.

Additionally, implementation of the Regulations may involve the distribution of a fact sheet, summary description, and coordination meetings as required with relevant and responsible institutions (i.e. Nunavut Water Board, Aboriginal Affairs and Northern Development Canada enforcement departments) to ensure there are no losses or reductions in the rigor of the evaluation and regulatory review processes or monitoring, and enforcement.

To evaluate the appropriateness and effectiveness of the Regulations, a review will be conducted five years following the registration of these Regulations to ensure the Regulations meet the intended purpose of improving regulatory efficiency and meeting the operational, economic and administrative realities in Nunavut.

Contacts

Gilles Binda
Acting Director
Land and Water Management
Natural Resources and Environment Branch
Northern Affairs Organization
15 Eddy Street, Room 10D13
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-994-7483

Tanya Trenholm
Senior Analyst — Water Policy
Land and Water Management
Natural Resources and Environment Branch
Northern Affairs Organization
15 Eddy Street, Room 10D13
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 819-934-9401

À l'heure actuelle, le groupe chargé de l'élaboration du Règlement a commencé à travailler aux documents d'orientation afin de faciliter l'interprétation et la mise en œuvre du Règlement. Ce travail a été poursuivi par l'Office des eaux du Nunavut, qui possède l'expérience opérationnelle requise pour élaborer des documents efficaces. Affaires autochtones et Développement du Nord Canada et l'Office des eaux du Nunavut continueront de finaliser, de concert, une évaluation des besoins en matière de mise en œuvre et de documents d'orientation avant l'enregistrement du Règlement.

De plus, la mise en œuvre du Règlement pourra comporter la diffusion d'une fiche d'information et d'une description sommaire, ainsi que des réunions de coordination, au besoin, avec des institutions pertinentes et responsables (c'est-à-dire l'Office des eaux du Nunavut et les services d'Affaires autochtones et Développement du Nord Canada chargé de l'application) pour veiller à éviter toute déperdition ou diminution de la rigueur des processus d'évaluation et d'examen réglementaire, ou de contrôle et d'application.

Pour évaluer l'adéquation et l'efficacité du Règlement, un examen sera effectué cinq années après son enregistrement, afin de garantir qu'il atteint l'objectif prévu, à savoir améliorer l'efficacité réglementaire et respecter les réalités opérationnelles, économiques et administratives du Nunavut.

Personnes-ressources

Gilles Binda
Directeur intérimaire
Gestion des terres et des eaux
Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement
Organisation des affaires du Nord
15, rue Eddy, Bureau 10D13
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-994-7483

Tanya Trenholm
Analyste principale — Politiques des eaux
Gestion des terres et des eaux
Direction générale des ressources naturelles et de l'environnement
Organisation des affaires du Nord
15, rue Eddy, Bureau 10D13
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 819-934-9401

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 82 of the *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act*^a and section 8 of the *Nunavut Land Claims Agreement Act*^b, proposes to make the annexed *Nunavut Waters Regulations*.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 82 de la *Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut*^a et l'article 8 de la *Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut*^b, se propose de prendre le *Règlement sur les eaux du Nunavut*, ci-après.

^a S.C. 2002, c. 10

^b S.C. 1993, c. 29

^a L.C. 2002, ch. 10

^b L.C. 1993, ch. 29

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Gilles Binda, Acting Director, Land and Water Management Directorate, Department of Indian Affairs and Northern Development, 15 Eddy Street, Room 10D13, Gatineau, Quebec K1A 0H4 (tel.: 819-994-7483; fax: 819-997-9623; email: gilles.binda@aadnc-aandc.gc.ca).

Ottawa, November 29, 2012

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Gilles Binda, Directeur par interim, Direction de la gestion des terres et des eaux, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, 15, rue Eddy, pièce : 10D13, Gatineau (Québec) K1A 0H4 (tél. : 819-994-7483; téléc. : 819-997-9623; courriel : gilles.binda@aadnc-aandc.gc.ca).

Ottawa, le 29 novembre 2012

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

NUNAVUT WATERS REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act*. (*Loi*)

“undertaking” means an appurtenant undertaking, or an undertaking in relation to a use of waters or deposit of waste for which a licence is not required, of a type set out in Schedule 1. (*entreprise*)

NUNAVUT LAND CLAIMS AGREEMENT

2. For greater certainty,

(a) the issuance by the Board of a type A or B licence, or the approval by the Board of an application for a use of waters or deposit of waste without a licence, constitutes an approval by the Board for the purposes of section 13.7.1 of the Agreement; and

(b) a use of waters or a deposit of waste without a licence that is described in section 4 or 5 is not authorized by these Regulations unless the Board has approved the use or deposit.

APPLICATION FOR APPROVAL OF USE OF WATERS OR DEPOSIT OF WASTE WITHOUT A LICENCE

3. An application for the approval of a use of waters or deposit of waste without a licence must be submitted to the Board and contain the following information:

- (a) the applicant's name, postal address and telephone number and their fax number and electronic mail address, if any;
- (b) the name of the owner of any land that will be used in relation to the waters to be used or the waste to be deposited;
- (c) the type of undertaking in respect of which waters will be used or waste will be deposited;
- (d) the equipment that will be used in using the waters or depositing the waste;
- (e) the location of the undertaking, including its geographical coordinates, if known, and the water management area in which the undertaking is located;
- (f) in the case of an application for a use of waters,
 - (i) the purpose for which the waters will be used,
 - (ii) the quantity of water, in cubic metres, that will be used per day,
 - (iii) whether the use of the waters will involve watercourse crossing or training, and

RÈGLEMENT SUR LES EAUX DU NUNAVUT

DÉFINITIONS

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

« entreprise » Toute entreprise d'un type visée à l'annexe 1, qu'elle soit une entreprise principale ou une entreprise dans le cadre de laquelle l'utilisation de l'eau ou le rejet de déchets n'exigent pas de permis. (*undertaking*)

« Loi » La *Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut* (Act).

ACCORD SUR LES REVENDICATIONS TERRITORIALES DU NUNAVUT

2. Il est entendu que :

a) la délivrance par l'Office d'un permis de type A ou B ou l'approbation par celui-ci d'une demande d'utilisation des eaux ou de rejet de déchets sans permis constitue une approbation de l'Office pour l'application de l'article 13.7.1 de l'Accord;

b) l'utilisation des eaux ou le rejet de déchets sans permis prévu à l'article 4 ou 5 n'est autorisé par le présent règlement que sur approbation de l'Office.

DEMANDE D'APPROBATION D'UTILISATION DES EAUX OU DE REJET DE DÉCHETS SANS PERMIS

3. Toute demande d'approbation d'utilisation des eaux ou de rejet de déchets sans permis est présentée à l'Office et contient les renseignements suivants :

- a) les nom, adresse postale et numéro de téléphone du demandeur et, le cas échéant, son numéro de télécopieur et son adresse électronique;
- b) le nom du propriétaire de la terre qui sera utilisée dans le cadre de l'utilisation des eaux ou du rejet de déchets;
- c) le type d'entreprise dans le cadre de laquelle les eaux seront utilisées ou les déchets seront rejetés;
- d) l'équipement qui sera utilisé dans le cadre de l'utilisation des eaux ou du rejet de déchets;
- e) le lieu de l'entreprise, y compris ses coordonnées géographiques si elles sont connues ainsi que la zone de gestion des eaux dans laquelle elle se trouve;
- f) dans le cas d'une demande d'utilisation des eaux :
 - (i) l'objet de l'utilisation,
 - (ii) la quantité d'eau qui sera utilisée, en mètres cubes, par jour,

- (iv) the period or periods during which the waters will be used; and
- (g) in the case of an application for a deposit of waste,
 - (i) the type of waste to be deposited,
 - (ii) the quantity of waste, in cubic metres, that will be deposited per day,
 - (iii) where the waste will be deposited,
 - (iv) any measures that will be taken to avoid or mitigate any adverse impacts, and
 - (v) the period or periods during which the waste will be deposited.

USE OF WATERS WITHOUT A LICENCE

4. (1) For the purposes of paragraph 11(2)(a) of the Act, a licence is not required for a use of waters that

- (a) is of a type set out in column 2 of Schedule 2 that satisfies a criterion set out in column 3 in respect of an undertaking set out in column 1;
- (b) would not substantially affect the quality, quantity or flow of the waters;
- (c) would not substantially affect the quality, quantity or flow of waters flowing through Inuit-owned land; and
- (d) would not adversely affect the use of waters by a person who would be entitled to compensation under section 58 or 60 of the Act if their use of those waters were to be adversely affected by an applicant for a licence.

(2) Despite subsection (1), no use of waters without a licence is authorized if a licence is required for another use of waters, or a deposit of waste, in respect of the same undertaking.

(3) No use of waters without a licence is authorized unless the following conditions are complied with:

- (a) measures must be taken prior to using waters to minimize any alteration to the bed or banks of a watercourse whose waters are to be used, and the measures must be maintained during the operation of the undertaking;
- (b) prior to the closure or abandonment of the undertaking or the end of the period authorized for the use of waters, whichever occurs first, the site must be restored — to the extent practicable — to the state in which it was before the waters were used; and
- (c) in the case of a person who has a mineral right and who uses waters in relation to that right, the person must respect the priority conferred on Inuit by section 62 of the Act as if that person had a licence for the use.

(4) Despite paragraph (3)(b), a site need not be restored prior to the end of the period authorized for the use of waters without a licence if the Board issues a licence for a use of waters on that site prior to the end of that period.

(5) A use of waters without a licence is authorized for a period of one year after the day on which the Board approves the application for the approval of the use.

WASTE DEPOSIT WITHOUT A LICENCE

5. (1) For the purposes of paragraph 12(2)(a) of the Act, a licence is not required for a deposit of waste that

- (a) satisfies a criterion set out in column 3 of Schedule 3 in respect of an undertaking set out in column 1 that is engaged in an activity set out in column 2;

- (iii) une mention indiquant si l'utilisation se fera dans le cadre de traverses ou de corrections de cours d'eau,
- (iv) toute période durant laquelle les eaux seront utilisées;
- g) dans le cas d'une demande de rejet de déchets :
 - (i) la nature des déchets,
 - (ii) la quantité de déchets qui seront rejetés, en mètres cubes, par jour,
 - (iii) le lieu où le déchet sera rejeté,
 - (iv) toutes mesures qui seront prises afin d'éviter ou d'atténuer les effets nuisibles,
 - (v) toute période durant laquelle les déchets seront rejetés.

UTILISATION DES EAUX SANS PERMIS

4. (1) Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la Loi, aucun permis n'est exigé dans le cas où l'utilisation des eaux :

- a) est d'un type mentionné à la colonne 2 de l'annexe 2 qui satisfait à l'un des critères prévus à la colonne 3 à l'égard d'une entreprise visée à la colonne 1;
- b) ne modifie pas de façon importante la qualité, la quantité ou le débit des eaux;
- c) ne modifie pas de façon importante la qualité, la quantité ou le débit des eaux traversant les terres inuites;
- d) ne nuit pas à l'utilisation des eaux par toute personne qui aurait droit à une indemnité en vertu de l'article 58 ou 60 de la Loi si un demandeur de permis nuisait à l'utilisation de ces eaux par cette personne.

(2) Malgré le paragraphe (1), aucune utilisation des eaux sans permis n'est autorisée si un permis est exigé à l'égard d'une même entreprise pour un autre type d'utilisation ou pour un rejet de déchets.

(3) L'utilisation des eaux sans permis n'est autorisée que si les conditions suivantes sont remplies :

- a) des mesures sont mises en œuvre avant toute utilisation des eaux de façon à minimiser la modification des rives ou du lit du cours d'eau duquel provient l'eau et sont maintenues durant l'exploitation de l'entreprise;
- b) dans la mesure du possible, les lieux sont remis dans leur état antérieur à leur utilisation avant l'abandon ou la fermeture de l'entreprise ou avant l'expiration de la période autorisée pour l'utilisation, selon la première de ces éventualités à se produire;
- c) toute personne, titulaire d'un droit minier, qui utilise des eaux dans le cadre de ce droit, respecte la priorité conférée par l'article 62 de la Loi aux Inuits comme si cette personne était titulaire d'un permis d'utilisation des eaux.

(4) Malgré l'alinéa (3)b), un lieu n'a pas à être restauré avant l'expiration de la période autorisée pour l'utilisation sans permis si l'Office délivre un permis d'utilisation des eaux sur ce site avant l'expiration de cette période.

(5) Toute utilisation des eaux sans permis est autorisée pour une période d'une année suivant la date à laquelle l'Office approuve la demande d'approbation d'utilisation des eaux.

REJET DE DÉCHETS SANS PERMIS

5. (1) Pour l'application de l'alinéa 12(2)a) de la Loi, aucun permis n'est exigé dans le cas où le rejet de déchets :

- a) satisfait à l'un des critères prévus à la colonne 3 de l'annexe 3 à l'égard d'une entreprise visée à la colonne 1 exerçant une activité mentionnée à la colonne 2;

(b) would not substantially affect the quality, quantity or flow of the waters in which it is deposited;

(c) would not substantially affect the quality, quantity or flow of waters flowing through Inuit-owned land; and

(d) would not adversely affect the use of waters by a person who would be entitled to compensation under section 58 or 60 of the Act if their use of those waters were to be adversely affected by an applicant for a licence.

(2) In the case of a deposit of waste that is discharged from a vessel within the meaning of section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*, a licence is not required if the deposit is not prohibited under Part 9 of that Act and satisfies paragraphs (1)(c) and (d).

(3) Despite subsection (1), no deposit of waste without a licence is authorized if a licence is required for another deposit of waste, or a use of waters, in respect of the same undertaking.

(4) No deposit of waste without a licence is authorized unless the following conditions are complied with:

(a) the waste must not be deposited to surface waters or within 31 m of the ordinary high water mark of any body of water;

(b) the waste must not contain more than 15 mg/L of petroleum or petroleum product and must not have a visible hydrocarbon sheen;

(c) prior to the closure or abandonment of the undertaking or the end of the period authorized for the deposit, whichever occurs first, the site must be restored — to the extent practicable — to the state in which it was before the waste was deposited; and

(d) in the case of a person who has a mineral right and who deposits waste in relation to that right, the person must respect the priority conferred on Inuit by section 62 of the Act as if that person had a licence for the deposit.

(5) Despite paragraph (4)(c), a site need not be restored prior to the end of the period authorized for the deposit without a licence if the Board issues a licence for a deposit of waste on that site prior to the end of that period.

(6) A deposit of waste without a licence is authorized for a period of one year after the day on which the Board approves the application for the approval of the deposit.

BOOKS AND RECORDS: USE OF WATERS OR DEPOSIT OF WASTE WITHOUT A LICENCE

6. (1) A person who is authorized under these Regulations to use waters or deposit waste without a licence must

(a) maintain accurate and detailed books and records of

(i) the quantity of water, in cubic metres, used each day,

(ii) the quantity of waste, in cubic metres, deposited each day,

(iii) the type of waste deposited each day,

(iv) where the waste is deposited,

(v) the concentration of the substance, or substances, in the deposited solid or liquid that has the effect of making the deposit waste,

(vi) the methodology used to calculate or determine the information referred to in subparagraphs (i) to (iv), and

(vii) the measures that were taken to avoid or mitigate any adverse impacts of the deposit of waste;

(b) keep the books and records on the site of the undertaking during the period of its operation and make them available during that period to an inspector on request;

b) ne modifie pas de façon importante la qualité, la quantité ou le débit des eaux dans lesquelles il est effectué;

c) ne modifie pas de façon importante la qualité, la quantité ou le débit des eaux traversant les terres inuites;

d) ne nuirait pas à l'utilisation des eaux par toute personne qui aurait droit à une indemnité en vertu de l'article 58 ou 60 de la Loi si un demandeur de permis nuisait à l'utilisation de ces eaux par cette personne.

(2) Dans le cas d'un rejet de déchets provenant d'un bâtiment, au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, aucun permis n'est exigé si le rejet n'est pas interdit sous le régime de la partie 9 de cette loi et qu'il satisfait aux alinéas (1)c) et d).

(3) Malgré le paragraphe (1), aucun rejet de déchets sans permis n'est autorisé si un permis est exigé à l'égard d'une même entreprise pour un autre rejet de déchets ou un type d'utilisation des eaux.

(4) Le rejet de déchets sans permis n'est autorisé que si les conditions suivantes sont remplies :

a) aucun déchet n'est rejeté dans les eaux de surface ou à moins de 31 m de la ligne ordinaire des hautes eaux de tout plan d'eau;

b) les déchets ont une concentration qui n'excède pas 15 mg/L de pétrole ou de produits pétroliers et n'ont aucun reflet d'hydrocarbures visible;

c) dans la mesure du possible, les lieux sont remis dans leur état antérieur à leur utilisation avant l'abandon ou la fermeture de l'entreprise ou avant l'expiration de la période autorisée pour le rejet, selon la première de ces éventualités à se produire;

d) toute personne, titulaire d'un droit minier, qui rejette des déchets dans le cadre de ce droit, respecte la priorité conférée par l'article 62 de la Loi aux Inuits comme si cette personne était titulaire d'un permis de rejet de déchets.

(5) Malgré l'alinéa (4)c), un lieu n'a pas à être restauré avant l'expiration de la période autorisée pour le rejet de déchets sans permis si l'Office délivre un permis de rejet de déchets sur ce site avant l'expiration de cette période.

(6) Tout rejet de déchets sans permis est autorisé pour une période d'une année suivant la date à laquelle l'Office approuve la demande d'approbation de rejet de déchets.

LIVRES ET REGISTRES : UTILISATION DES EAUX ET REJET DE DÉCHETS SANS PERMIS

6. (1) Toute personne autorisée à utiliser des eaux ou à rejeter des déchets sans permis :

a) tient des livres et registres exacts et détaillés indiquant :

(i) la quantité d'eau utilisée, en mètres cubes, par jour,

(ii) la quantité de déchets rejetés, en mètres cubes, par jour,

(iii) le type de déchets rejetés quotidiennement,

(iv) le lieu où le déchet est rejeté,

(v) la concentration de toute substance contenue dans tout solide ou liquide rejeté ayant pour effet de faire de ce rejet un déchet,

(vi) la méthode utilisée pour calculer ou recueillir les renseignements visés aux sous-alinéas (i) à (iv),

(vii) les mesures prises afin d'éviter ou d'atténuer les effets nuisibles de tout rejet de déchets;

b) conserve les livres et registres sur les lieux de l'entreprise durant la période d'exploitation et les met à la disposition de l'inspecteur sur demande pendant cette période;

(c) submit to the Board a report containing a summary description and supporting photographs of the restoration of the site of the undertaking within 30 days after the earlier of

- (i) the day on which the undertaking is closed or abandoned, and
- (ii) the last day of the period authorized for the use or deposit without a licence; and

(d) keep the books and records for two years after the day on which they submit the report describing the restoration of the site of the undertaking.

(2) Despite subparagraph (1)(c)(ii), a person need not submit a report to the Board if the person obtains the Board's approval for a use of waters or deposit of waste without a licence, or a licence for a use of waters or a deposit of waste, on the same site within the period referred to in subparagraph (1)(c)(ii).

LICENSING CRITERIA FOR USE OF WATERS

7. (1) For the purposes of subsection 42(1) of the Act, the appropriate licence for a use of waters is

(a) a type B licence if

- (i) the use is of a type set out in column 2 of Schedule 2 and satisfies a criterion set out in column 4 in respect of an undertaking set out in column 1, or
- (ii) the use satisfies the criterion set out in paragraph 4(1)(a) but does not satisfy one or more criterion set out in paragraphs 4(1)(b) to (d); and

(b) a type A licence if the use is of a type set out in column 2 of Schedule 2 and satisfies a criterion set out in column 5 in respect of an undertaking set out in column 1.

(2) Despite paragraph 1(a), a type A licence is the appropriate licence for a use of waters if a type A licence is required for another use of waters, or a deposit of waste, in respect of the same undertaking.

(3) For the purposes of subsections 42(1) and (3) of the Act, a type B licence is the licence that the Board may issue for a use of waters described in subsection 4(1).

LICENSING CRITERIA FOR DEPOSIT OF WASTE

8. (1) For the purposes of subsection 42(1) of the Act, the appropriate licence for a deposit of waste is

(a) a type B licence if

- (i) the deposit satisfies a criterion set out in column 4 of Schedule 3 in respect of an undertaking set out in column 1 that is engaged in an activity set out in column 2, or
- (ii) the deposit satisfies the criterion set out in paragraph 5(1)(a) but does not satisfy one or more criterion set out in paragraph 5(1)(b) or (c); and

(b) a type A licence if the deposit meets a criterion set out in column 5 of Schedule 3 in respect of an undertaking set out in column 1 that is engaged in an activity set out in column 2.

(2) Despite paragraph 1(a), a type A licence is the appropriate licence for a deposit of waste if a type A licence is required for another deposit of waste, or a use of waters, in respect of the same undertaking.

(3) For the purposes of subsections 42(1) and (3) of the Act, a type B licence is the licence that the Board may issue for a deposit of waste described in subsection 5(1).

c) présente à l'Office un rapport contenant une description sommaire de la remise en état des lieux de l'entreprise, photographies à l'appui, dans les trente jours suivant le premier des événements suivants à se produire :

- (i) l'abandon ou la fermeture de l'entreprise,
- (ii) l'expiration de la période autorisée pour l'utilisation des eaux ou le rejet de déchets sans permis;

d) conserve les livres et registres pour une période de deux ans suivant la date de présentation du rapport sur la remise en état des lieux de l'entreprise.

(2) Malgré le sous-alinéa (1)c)(ii), une personne n'est pas tenue de présenter un rapport à l'Office si elle obtient son approbation pour l'utilisation des eaux ou le rejet de déchets sans permis, ou un permis d'utilisation des eaux ou de rejet de déchets, pour le même site avant l'expiration de la période prévue au sous-alinéa (1)c)(ii).

CRITÈRES DE DÉLIVRANCE DES PERMIS D'UTILISATION DES EAUX

7. (1) Pour l'application du paragraphe 42(1) de la Loi, le permis approprié pour l'utilisation de l'eau est :

a) soit un permis de type B si, selon le cas :

- (i) l'utilisation est d'un type mentionné à la colonne 2 de l'annexe 2 qui satisfait à l'un des critères prévus à la colonne 4 à l'égard d'une entreprise visée à la colonne 1,
- (ii) l'utilisation satisfait au critère prévu à l'alinéa 4(1)a) mais pas à l'un ou l'autre de ceux prévus à l'alinéas 4(1)b) à d);

b) soit un permis de type A si l'utilisation est d'un type mentionné à la colonne 2 de l'annexe 2 qui satisfait des à l'un des critères prévus à la colonne 5 à l'égard d'une entreprise visée à la colonne 1.

(2) Malgré l'alinéa (1)a), un permis de type A est le permis approprié pour toute utilisation des eaux, si un permis de type A est exigé à l'égard d'une même entreprise pour un autre type d'utilisation ou un rejet de déchets.

(3) Pour l'application des paragraphes 42(1) et (3) de la Loi, le permis que l'Office peut délivrer pour tout type d'utilisation des eaux visée au paragraphe 4(1) est un permis de type B.

CRITÈRES DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DE REJET DE DÉCHETS

8. (1) Pour l'application du paragraphe 42(1) de la Loi, le permis approprié pour le rejet de déchets est :

a) soit un permis de type B, si selon le cas :

- (i) le rejet satisfait à l'un des critères prévus à la colonne 4 de l'annexe 3 à l'égard d'une entreprise visée à la colonne 1 exerçant une activité mentionnée à la colonne 2,
- (ii) le rejet satisfait au critère prévu à l'alinéa 5(1)a) mais pas à l'un ou l'autre de ceux prévus à l'alinéa 5(1)b) ou c);

b) soit un permis de type A si le rejet satisfait à l'un des critères prévus à la colonne 5 de l'annexe 3 à l'égard d'une entreprise visée à la colonne 1 exerçant une activité mentionnée à la colonne 2.

(2) Malgré l'alinéa (1)a), un permis de type A est le permis approprié pour tout rejet de déchets, si un permis de type A est exigé à l'égard d'une même entreprise pour un autre rejet de déchets ou un type d'utilisation des eaux.

(3) Pour l'application des paragraphes 42(1) et (3) de la Loi, le permis que l'Office peut délivrer pour tout rejet de déchets visé au paragraphe 5(1) est un permis de type B.

PUBLIC HEARINGS

9. (1) For the purposes of section 13.7.3 of the Agreement and subsection 52(1) of the Act, no public hearing is required in respect of an application for

- (a) an amendment to a type A licence that does not affect the use, flow or quality of waters or alter the term of the licence;
- (b) one or several renewals of a type A licence if the total duration of the renewal or renewals does not exceed 180 days;
- (c) the assignment of a type A licence; or
- (d) the issuance, amendment, renewal, assignment or cancellation of a type B licence.

(2) For the purposes of section 13.7.3 of the Agreement, no public hearing is required in respect of an application for a use of waters or deposit of waste without a licence.

SECURITY

10. (1) For the purposes of subsection 76(1) of the Act, the Board may fix the amount of security required to be furnished by an applicant for a licence, a licensee or a prospective assignee in an amount not exceeding the aggregate of

- (a) the costs of the abandonment of the undertaking;
- (b) the costs of the restoration of the site of the undertaking;
- (c) the costs of any ongoing measures that may remain to be taken after the abandonment of the undertaking; and
- (d) the compensation that a person, including the designated Inuit organization, who is adversely affected by the use of waters or deposit of waste may be entitled to under section 13 of the Act.

(2) In fixing an amount of security, the Board may have regard to

- (a) the ability of the applicant, licensee or prospective assignee to pay the costs referred to in subsection (1); or
- (b) the past performance by the applicant, licensee or prospective assignee in respect of any other licence.

(3) Security must be in the form of

- (a) a promissory note guaranteed by a bank listed in Schedule I or II to the *Bank Act* and made payable to the Receiver General;
- (b) a certified cheque drawn on a bank listed in Schedule I or II to the *Bank Act* and made payable to the Receiver General;
- (c) a performance bond approved by the Treasury Board for the purposes of paragraph (c) of the definition “security deposit” in section 2 of the *Government Contracts Regulations*;
- (d) an irrevocable letter of credit from a bank listed in Schedule I or II to the *Bank Act*; or
- (e) a cash payment.

FEES

11. A fee of \$30 is payable on the submission of an application for a licence, an application for the amendment, renewal, cancellation or assignment of a licence or an application under section 77 of the Act.

AUDIENCE OU ENQUÊTE PUBLIQUE

9. (1) Pour l'application de l'article 13.7.3 de l'Accord et du paragraphe 52(1) de la Loi, la tenue d'une audience publique ou d'une enquête publique n'est pas nécessaire pour les demandes visant :

- a) la modification d'un permis de type A n'ayant pas pour effet de modifier la durée du permis ou l'utilisation, le débit ou la qualité des eaux;
- b) un ou plusieurs renouvellements d'un permis de type A d'une durée totale maximale de cent quatre-vingt jours;
- c) la cession d'un permis de type A;
- d) la délivrance, la modification, le renouvellement, la cession ou l'annulation d'un permis de type B.

(2) Pour l'application de l'article 13.7.3 de l'Accord, la tenue d'une audience publique n'est pas nécessaire dans le cas des demandes visant l'approbation de l'utilisation des eaux ou le rejet de déchets sans permis.

SÛRETÉ

10. (1) Pour l'application du paragraphe 76(1) de la Loi, l'Office peut fixer le montant de la sûreté exigée du demandeur, du titulaire ou du cessionnaire éventuel d'un permis, lequel ne doit pas excéder la somme des coûts :

- a) de l'abandon de l'entreprise;
- b) des mesures de remise en état des lieux de l'entreprise;
- c) des mesures permanentes qu'il resterait à prendre après l'abandon de l'entreprise;
- d) de l'indemnité auquel a droit, en vertu de l'article 13 de la loi, toute personne — y compris l'organisation inuit désignée — qui subit un préjudice par suite de l'utilisation des eaux ou du rejet de déchets.

(2) Pour fixer le montant de la sûreté, l'Office peut prendre en considération les facteurs suivants :

- a) la capacité du demandeur, du titulaire de permis ou du cessionnaire éventuel de payer les coûts mentionnés au paragraphe (1);
- b) la conduite antérieure du demandeur, du titulaire de permis ou du cessionnaire éventuel à l'égard de tout autre permis.

(3) La sûreté est fournie sous l'une ou l'autre des formes suivantes :

- a) un billet à ordre garanti par toute banque mentionnée aux annexes I ou II de la *Loi sur les banques* et établi à l'ordre du receveur général;
- b) un chèque certifié tiré sur toute banque mentionnée aux annexes I ou II de la *Loi sur les banques* et établi à l'ordre du receveur général;
- c) un cautionnement d'exécution approuvé par le Conseil du Trésor pour l'application de l'alinéa c) de la définition de « dépôt de garantie » à l'article 2 du *Règlement sur les marchés de l'État*;
- d) une lettre de crédit irrévocable émise par toute banque mentionnée aux annexes I ou II de la *Loi sur les banques*;
- e) un paiement en espèces.

FRAIS

11. Les frais exigibles au moment de la présentation d'une demande d'obtention, de modification, de renouvellement, d'annulation ou de cession d'un permis ou de la présentation d'une demande en vertu de l'article 77 de la Loi sont de 30 \$.

12. (1) Subject to subsections (4) to (6), the fee payable by a licensee for the right to use waters, calculated on an annual basis, is

- (a) in respect of an agricultural undertaking, the greater of
 - (i) \$30, and
 - (ii) \$0.15 for each 1 000 m³ that is authorized by the licence;
- (b) in respect of an industrial or mining undertaking, or the undertaking set out in item 8, column 1 of Schedule 1, the greater of \$30 and the aggregate of
 - (i) for the first 2 000 m³ per day that is authorized by the licence, \$1 for each 100 m³ per day,
 - (ii) for any quantity greater than 2 000 m³ per day but less than or equal to 4 000 m³ per day that is authorized by the licence, \$1.50 for each 100 m³ per day, and
 - (iii) for any quantity greater than 4 000 m³ per day that is authorized by the licence, \$2 for each 100 m³ per day; and
- (c) in respect of a power undertaking,
 - (i) for a Class 0 power undertaking, nil,
 - (ii) for a Class 1 power undertaking, \$1,500,
 - (iii) for a Class 2 power undertaking, \$4,000,
 - (iv) for a Class 3 power undertaking, \$10,000,
 - (v) for a Class 4 power undertaking, \$30,000,
 - (vi) for a Class 5 power undertaking, \$80,000, and
 - (vii) for a Class 6 power undertaking, \$90,000 for the first 100 000 kW of authorized production and \$1,000 for each 1 000 kW of authorized production in excess of 100 000 kW.

(2) For the purposes of paragraph (1)(b), if a licence authorizes a use of waters on a basis other than a daily basis, the licence fee payable must be calculated by converting the rate of authorized use to an equivalent daily rate.

(3) If the volume of water is specified in a licence to be total watercourse flow, the licence fee must be calculated using the mean daily flow of the watercourse, calculated on an annual basis.

(4) Licence fees are payable only for the portion of the year during which the licence is in effect.

(5) No licence fees are payable in respect of a diversion of waters where the waters are not otherwise used.

(6) No licence fees are payable for the right to the use of waters on, in or flowing through Inuit-owned Lands.

(7) Licence fees shall be paid or, in the case of an initial payment, deducted from the deposit

- (a) in respect of a licence for a term of one year or less, at the time the licence is issued; and
- (b) in respect of a licence for a term of more than one year,
 - (i) for the first year of the licence, at the time the licence is issued, and
 - (ii) for each subsequent year of the licence, and for any portion of the final year of the licence, on the anniversary of the date of issuance of the licence.

12. (1) Sous réserve des paragraphes (4) à (6), les frais, calculés sur une base annuelle, à payer par le titulaire de permis pour le droit d'utiliser des eaux sont les suivants :

- a) pour une entreprise agricole, la plus élevée des sommes suivantes :
 - (i) 30 \$,
 - (ii) 0,15 \$ par 1 000 m³ qu'autorise le permis;
- b) pour une entreprise industrielle, d'exploitation minière ou pour une entreprise visée à l'article 8 de la colonne 1 de l'annexe 1, 30 \$ ou, s'il est plus élevé, le total des sommes calculées de la façon suivante :
 - (i) 1 \$ par 100 m³ qu'autorise le permis par jour, pour les premiers 2 000 m³ par jour,
 - (ii) 1,50 \$ par 100 m³ qu'autorise le permis par jour, pour toute quantité supérieure à 2 000 m³ par jour, mais ne dépassant pas 4 000 m³ par jour,
 - (iii) 2 \$ par 100 m³ qu'autorise le permis par jour, pour toute quantité supérieure à 4 000 m³ par jour;
- c) pour une entreprise de production d'électricité :
 - (i) aucun frais pour la production d'électricité de classe 0,
 - (ii) 1 500 \$ pour la production d'électricité de classe 1,
 - (iii) 4 000 \$ pour la production d'électricité de classe 2,
 - (iv) 10 000 \$ pour la production d'électricité de classe 3,
 - (v) 30 000 \$ pour la production d'électricité de classe 4,
 - (vi) 80 000 \$ pour la production d'électricité de classe 5,
 - (vii) pour la production d'électricité de classe 6, 90 000 \$ pour les premiers 100 000 kW de production autorisés et 1 000 \$ pour chaque 1 000 kW de production autorisés en sus de 100 000 kW.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)b), si le permis autorise l'utilisation des eaux sur une base autre qu'une base journalière, le taux d'utilisation autorisé est converti en un taux journalier équivalent aux fins du calcul des frais à payer.

(3) Lorsque le volume d'eau précisé dans le permis représente l'écoulement total du cours d'eau, les frais sont calculés en fonction du débit journalier moyen du cours d'eau, calculé pour l'année.

(4) Les frais sont exigibles seulement pour la partie de l'année pendant laquelle le permis est en vigueur.

(5) Aucun frais n'est exigible lorsque la seule utilisation du cours d'eau est son détournement.

(6) Aucun frais n'est exigible pour le droit d'utiliser des eaux qui se trouvent à la surface ou dans le sous-sol des terres inuites, ou qui les traversent.

(7) Les frais sont payés, ou déduits du dépôt s'il s'agit du premier paiement :

- a) dans le cas d'un permis d'une durée d'un an ou moins, au moment de la délivrance du permis;
- b) dans le cas d'un permis d'une durée de plus d'un an :
 - (i) sur délivrance du permis pour la première année,
 - (ii) à la date anniversaire de la délivrance du permis qui précède chaque année, ou partie d'année, subséquente visée par le permis.

BOOKS AND RECORDS

13. A licensee must

- (a) maintain accurate and detailed books and records of
 - (i) the quantity of water, in cubic metres, used each day,
 - (ii) the quantity of waste, in cubic metres, deposited each day,
 - (iii) the type of waste deposited each day,
 - (iv) the concentration of the substance, or substances, in the deposited solid or liquid that has the effect of making the deposit waste, and
 - (v) the methodology used to calculate or determine the information referred to in subparagraphs (i) to (iv);
- (b) keep the books and records on the site of the appurtenant undertaking during the period of its operation or until the expiry or cancellation of the licence; and
- (c) keep the books and records for a period of at least five years after the expiry or cancellation of the licence.

ANNUAL REPORT

14. (1) A licensee must submit an annual report to the Board, in a form acceptable to the Board, by March 31 of each year. The report must contain the following information in respect of the previous calendar year:

- (a) the licensee's name and licence number;
- (b) the quantity of water, in cubic metres, used by the licensee, the source of the water and the purpose of its use;
- (c) the quantity, in cubic metres, and type of waste deposited by the licensee and the location of the deposit, including its geographical coordinates;
- (d) the concentration of the substance, or substances, in the deposited solid or liquid that has the effect of making the deposit waste;
- (e) the measures that were taken to avoid or mitigate any adverse impacts of the deposit of waste;
- (f) a summary of any maintenance, modification or construction of a work that forms part of the appurtenant undertaking;
- (g) if the appurtenant undertaking was abandoned, a summary description and supporting photographs of the site of the undertaking at the time of its abandonment;
- (h) if the site of the appurtenant undertaking was restored, a summary description and supporting photographs of the restoration;
- (i) a summary of any study or monitoring program undertaken, any data collected under the study or program, any work constructed and any plan submitted pursuant to paragraph 70(1)(c) of the Act;
- (j) a summary of any changes made to operation and maintenance plans in respect of any work that forms part of the appurtenant undertaking; and
- (k) a summary of any measures taken in response to a direction given by an inspector under section 87 of the Act.

(2) The report must be signed and dated by

- (a) the licensee, if the licensee is an individual; or
- (b) an authorized agent of the licensee, if the licensee is not an individual.

(3) On application in writing by a licensee, the Board may extend the period for submitting an annual report for a period of up to 60 days if the Board is satisfied that an extension is justified in the circumstances.

LIVRES ET REGISTRES

13. Tout titulaire de permis :

- a) tient des livres et registres exacts et détaillés indiquant :
 - (i) la quantité d'eau utilisée, en mètres cubes, par jour,
 - (ii) la quantité de déchets rejetés, en mètres cubes, par jour,
 - (iii) le type de déchets rejetés quotidiennement,
 - (iv) la concentration de toute substance contenue dans tout solide ou liquide rejeté ayant pour effet de faire de ce rejet un déchet,
 - (v) la méthode utilisée pour calculer ou recueillir les renseignements visés aux sous-alinéas (i) à (iv);
- b) conserve les livres et registres sur les lieux de l'entreprise principale durant la période d'exploitation ou jusqu'à l'expiration ou l'annulation du permis;
- c) conserve les livres et registres pour une période d'au moins cinq ans suivant la date d'expiration ou d'annulation du permis.

RAPPORT ANNUEL

14. (1) Tout titulaire de permis présente à l'Office, au plus tard le 31 mars de chaque année pour l'année civile précédente, un rapport dans la forme que celui-ci juge acceptable et contenant les renseignements ci-après :

- a) le nom du titulaire et son numéro de permis;
- b) la quantité d'eau utilisée par le titulaire, en mètres cubes, sa source ainsi que l'objet de l'utilisation;
- c) la quantité, en mètres cubes, et le type de déchets rejetés par le titulaire ainsi que le lieu du rejet y compris ses coordonnées géographiques;
- d) la concentration de toute substance contenue dans tout solide ou liquide rejeté ayant pour effet de faire de ce rejet un déchet;
- e) les mesures prises afin d'éviter ou d'atténuer les effets nuisibles du rejet de déchets;
- f) un sommaire des travaux d'entretien, de modification ou de construction d'un ouvrage faisant partie d'une entreprise principale;
- g) s'il y a abandon de l'entreprise principale, une description sommaire des lieux de l'entreprise au moment de l'abandon, photographies à l'appui;
- h) s'il y a remise en état des lieux de l'entreprise principale, une description sommaire de la remise en état, photographies à l'appui;
- i) un sommaire des études menées, des programmes de surveillance entrepris, des données recueillies en vertu de ces études et programmes, des travaux réalisés et des plans proposés en application de l'alinéa 70(1)c) de la Loi;
- j) un sommaire des changements apportés aux plans d'exploitation et d'entretien à l'égard de tout ouvrage faisant partie d'une entreprise principale;
- k) un sommaire des mesures prises à la suite de l'ordonnance imposée par l'inspecteur conformément à l'article 87 de la Loi.

(2) Le rapport est signé et daté par :

- a) le titulaire du permis, si celui-ci est un particulier;
- b) un agent autorisé du titulaire, si celui-ci n'est pas un particulier.

(3) Sur demande écrite du titulaire du permis, l'Office peut prolonger le délai de présentation du rapport annuel d'une période n'excédant pas soixante jours s'il est d'avis qu'une extension est justifiée dans les circonstances.

(4) Within 90 days after the day of the expiry or cancellation of a licence, the licensee must submit a report to the Board — in a form acceptable to the Board and signed and dated by the person referred to in subsection (2) — that contains the information set out in subsection (1) in respect of the current calendar year.

PUBLIC REGISTER

15. (1) The register referred to in section 78 of the Act must be in printed or electronic form and contain

- (a) a copy of each application and all documents received or provided by the Board in respect of the application;
- (b) all records in respect of any public hearing held in connection with the application;
- (c) all documents received or provided by the Board in respect of compliance with the conditions of a licence or the conditions imposed on the use of waters or deposit of waste without a licence; and
- (d) all documents received or provided by the Board in respect of the cancellation of a licence.

(2) Despite paragraph (1)(a), a document received by the Board in respect of an application does not need to be kept in the register if an Act of Parliament requires that the document be kept in a registry maintained by the Nunavut Planning Commission or the Nunavut Impact Review Board.

REPORTING OF UNAUTHORIZED DEPOSIT OF WASTE

16. (1) For the purposes of subsection 12(3) of the Act, a person who reports a deposit of waste that is not authorized by a licence or these Regulations must report the location, date and nature of the deposit

- (a) to an inspector, in person or by telephone or electronic mail; and
- (b) to any emergency spill notification service of the Nunavut government, by telephone, fax or electronic mail.

(2) Information that is reported in person or by telephone must also be reported in writing to an inspector without delay.

WATER MANAGEMENT AREAS

17. (1) Each watershed shown on the map set out in Schedule 4 is established as a water management area.

(2) The boundaries of each watershed are described in the document entitled *Nunavut Watersheds Descriptions* dated December 1, 2010 and deposited with the Board by the Assistant Deputy Minister, Northern Affairs Organization, Department of Indian Affairs and Northern Development.

(3) Any part of a watershed described in the document referred to in subsection (2) that is a marine area does not form part of a water management area.

(4) The Board must make the document referred to in subsection (2) available to the public.

COMING INTO FORCE

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

(4) Dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date d'expiration ou d'annulation de son permis, le titulaire présente à l'Office, dans la forme que celui-ci juge acceptable, un rapport signé et daté par la personne visée au paragraphe (2) et contenant les renseignements prévus au paragraphe (1) à l'égard de l'année civile en cours.

REGISTRE PUBLIC

15. (1) Le registre visé à l'article 78 de la Loi est tenu sous forme électronique ou imprimée et contient :

- a) une copie de chaque demande et des documents connexes reçus ou fournis par l'Office;
- b) les registres ayant trait aux audiences publiques tenues, le cas échéant, relativement à la demande;
- c) les documents présentés à l'Office ou fournis par lui conformément aux conditions d'un permis ou aux conditions imposées à l'égard de l'utilisation des eaux ou du rejet de déchets sans permis;
- d) les documents présentés à l'Office ou fournis par lui à l'égard de toute annulation de permis.

(2) Malgré l'alinéa (1)a), les documents connexes qui sont reçus par l'Office n'ont pas à être portés dans le registre si une loi du Parlement exige qu'ils soient tenus dans un registre mis à jour par la Commission d'aménagement du Nunavut ou de la Commission du Nunavut chargée de l'examen des répercussions.

DÉCLARATION DE REJETS DE DÉCHETS NON AUTORISÉS

16. (1) Pour l'application du paragraphe 12(3) de la Loi, toute personne qui signale un rejet de déchets non autorisé par un permis ou le présent règlement doit le faire en indiquant le lieu, la date et la nature du rejet :

- a) d'une part, à un inspecteur, en personne, par téléphone ou par courrier électronique;
- b) d'autre part, au service d'alerte en cas de déversement du gouvernement du Nunavut, par téléphone, télécopieur ou courrier électronique.

(2) Les renseignements communiqués en personne ou par téléphone doivent également être transmis, sans délai, par écrit à l'inspecteur.

ZONES DE GESTION DES EAUX

17. (1) Chacun des bassins versants indiqués sur la carte figurant à l'annexe 4 est constitué en zone de gestion des eaux.

(2) Les limites de chaque bassin versant sont décrites dans le document intitulé *Description des bassins versants du Nunavut*, daté du 1^{er} décembre 2010 et déposé à l'Office par le sous-ministre adjoint, Organisation des Affaires du Nord, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

(3) Toute partie d'un bassin versant décrit dans le document mentionné au paragraphe (2) ne fait pas partie d'une zone de gestion des eaux si elle est située dans une zone marine.

(4) L'Office veille à ce que le document mentionné au paragraphe (2) soit accessible au public.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

SCHEDULE 1
(Section 1 and paragraph 12(1)(b))

CLASSIFICATION OF UNDERTAKINGS

Item	Column 1 Type of Undertaking	Column 2 Description of Undertaking
1.	Industrial undertaking	Manufacturing processes, hydrostatic testing, quarrying and gravel washing, petroleum and gas exploration, the production, processing, refining or storage of petroleum, petroleum products or gas, cooling systems, food processing, tanneries, the smelting or refining of minerals, metal finishing, the restoration of the site of an industrial undertaking and any other industrial activity
2.	Mining undertaking	Exploration or prospecting — including bulk sampling — for minerals other than petroleum or gas, the operation of a mine, the processing of minerals other than petroleum or gas, the restoration of the site of a mine and any other mining activity other than an industrial activity described in item 1, column 2
3.	Municipal undertaking	A waste disposal or water system for a municipality
4.	Power undertaking	Authorized hydro, geothermal or nuclear electrical generation of
	(a) Class 0	150 kW or less per day
	(b) Class 1	More than 150 kW per day but less than 5 000 kW per day
	(c) Class 2	5 000 kW or more per day but less than 10 000 kW per day
	(d) Class 3	10 000 kW or more per day but less than 20 000 kW per day
	(e) Class 4	20 000 kW or more per day but less than 50 000 kW per day
	(f) Class 5	50 000 kW or more per day but less than 100 000 kW per day
	(g) Class 6	100 000 kW or more per day
5.	Agricultural undertaking	Nourishing crops or providing water for livestock
6.	Conservation undertaking	Works for the preservation, protection or improvement of the natural environment
7.	Recreational undertaking	A commercial or public recreational development, including camps and tourist lodges
8.	Other undertaking	Research projects and any undertaking other than an undertaking set out in any of items 1 to 7

ANNEXE 1
(article 1 et alinéa 12(1)(b))

CLASSIFICATION DES ENTREPRISES

Article	Colonne 1 Type d'entreprise	Colonne 2 Description de l'entreprise
1.	Industrielle	Fabrication, essais hydrauliques, exploitation des carrières et débouillage du gravier, exploration du pétrole et du gaz, production, traitement, raffinage et entreposage du pétrole, des produits pétroliers et du gaz, circuits de refroidissement, transformation des aliments, tanneries, fusion ou raffinage des minéraux, finissage des métaux, remise en état des lieux d'une entreprise industrielle et toute autre activité industrielle
2.	Exploitation minière	Exploration ou prospection — y compris l'échantillonnage en vrac — de minéraux sauf le pétrole et le gaz, exploitation d'une mine, traitement de minéraux sauf le pétrole et le gaz, remise en état du site d'une mine et toute activité minière autre qu'une activité industrielle visée à la colonne 2 de l'article 1
3.	Municipale	Réseau municipal d'adduction d'eau ou d'évacuation des déchets
4.	Production d'électricité	Production autorisée d'électricité hydro-électrique, géothermique ou nucléaire :
	(a) Classe 0	d'au plus 150 kW par jour
	(b) Classe 1	supérieure à 150 kW mais inférieure à 5 000 kW par jour
	(c) Classe 2	de 5 000 kW par jour ou plus mais inférieure à 10 000 kW par jour
	(d) Classe 3	de 10 000 kW par jour ou plus mais inférieure à 20 000 kW par jour
	(e) Classe 4	de 20 000 kW par jour ou plus mais inférieure à 50 000 kW par jour
	(f) Classe 5	de 50 000 kW par jour ou plus mais inférieure à 100 000 kW par jour
	(g) Classe 6	de 100 000 kW par jour ou plus
5.	Agricole	Arrosage des cultures ou approvisionnement des bestiaux en eau
6.	Conservation	Ouvrage de conservation, de protection ou d'amélioration de l'environnement naturel
7.	Récréative	Aménagement récréatif commercial ou public incluant un camp ou gîte touristique
8.	Autre	Projet de recherche ainsi que toute entreprise autre que celles visées aux articles 1 à 7

SCHEDULE 2
(Paragraph 4(1)(a), subparagraph 7(1)(a)(i) and paragraph 7(1)(b))

LICENSING CRITERIA FOR USE OF WATERS

Item	Column 1 Type of Undertaking	Column 2 Type of Water Use	Column 3 Water Use Authorized Without Licence	Column 4 Water Use Requiring Type B Licence	Column 5 Water Use Requiring Type A Licence
1.	Power undertaking	Use of waters for authorized hydro, geothermal or nuclear electrical generation	None	Class 0	Classes 1 to 6
2.	Any undertaking other than a power undertaking	(1) Any use of water related to the construction of watercourse crossings	Any use of waters related to the construction of a structure across a watercourse that is less than 5 m wide at the ordinary high water mark at the point of construction	Any use of waters related to the construction of a structure across a watercourse that is 5 m or more wide at the ordinary high water mark at the point of construction	None

SCHEDULE 2 — *Continued*LICENSING CRITERIA FOR USE OF WATERS — *Continued*

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type of Undertaking	Type of Water Use	Water Use Authorized Without Licence	Water Use Requiring Type B Licence
		(2) Any use of waters related to watercourse training	(a) any use of waters related to the training of an intermittent watercourse (b) any use of water related to the training of a watercourse that is less than 5 meters wide at the ordinary high water mark at the point of training (c) any use of water related to the training of a watercourse that involves the infilling of the watercourse, if the watercourse has no inflow or outflow and a surface area of less than 0.5 hectares (d) any use of water related to the training of a watercourse that involves removal or placement of less than 100 m ³ of material	Any use of waters related to any other watercourse training
		(3) Any use of waters related to the alteration of flow of waters, or storage of waters, by means of dams or dikes	(a) any use of waters related to the construction of a temporary structure in a watercourse for the purpose of flood control (b) any use of water related to the storage of less than 2 500 m ³	(a) any use of waters related to the storage of 2 500 m ³ or more but less than 60 000 m ³ (b) any use of waters related to a temporary alteration of the flow of waters (c) any use of waters related to the construction of a permanent structure in a watercourse for the purpose of flood control
		(4) Any other use of waters	Use of less than 50 m ³ per day	Use of 300 m ³ or more per day

ANNEXE 2

(alinéa 4(1)a), sous-alinéa 7(1)a)(i) et alinéa 7(1)b))

CRITÈRES DE DÉLIVRANCE DES PERMIS D'UTILISATION DES EAUX

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type d'entreprise	Type d'utilisation des eaux	Utilisation des eaux nécessitant un permis de type B	Utilisation des eaux nécessitant un permis de type A
1.	Production d'électricité	Utilisation pour la production autorisée d'électricité hydro-électrique, géothermique ou nucléaire	Aucune	Classe 0
2.	Entreprise autre qu'une entreprise de production d'électricité	(1) Utilisation liée à la construction de traverses de cours d'eau (2) Utilisation liée à la correction de cours d'eau	Utilisation liée à la construction d'une structure en travers d'un cours d'eau d'une largeur de moins de 5 m à l'endroit de la construction, mesurée à la ligne des hautes eaux ordinaires a) utilisation liée à la correction de cours d'eau intermittents b) utilisation liée à la correction de cours d'eau d'une largeur de moins de 5 m à l'endroit de la correction, mesurée à la ligne des hautes eaux ordinaires	Utilisation liée à la construction d'une structure en travers d'un cours d'eau d'une largeur de 5 m ou plus à l'endroit de la construction, mesurée à la ligne des hautes eaux ordinaires Utilisation liée à toute autre correction de cours d'eau

ANNEXE 2 (suite)

CRITÈRES DE DÉLIVRANCE DES PERMIS D'UTILISATION DES EAUX (suite)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Type d'entreprise	Type d'utilisation des eaux	Utilisation des eaux autorisée sans permis	Utilisation des eaux nécessitant un permis de type A
			Utilisation des eaux nécessitant un permis de type B	Utilisation des eaux nécessitant un permis de type A
			c) utilisation liée à la correction comportant le remplissage d'un cours d'eau dont la surface est inférieure à 0,5 hectare et dans lequel il n'y a aucune entrée ou sortie d'eau d) utilisation liée à la correction comportant l'enlèvement ou l'ajout de moins de 100 m ³ de matériaux	
		(3) Utilisation liée à la modification du débit ou l'accumulation d'eau à l'aide de barrages ou de digues	a) Utilisation liée à la construction d'une structure temporaire dans un cours d'eau à titre de mesure de lutte contre l'inondation b) utilisation liée à l'accumulation de moins de 2 500 m ³ d'eau	a) utilisation liée à l'accumulation de 2 500 m ³ d'eau et plus mais de moins de 60 000 m ³ b) utilisation liée à la modification temporaire du débit d'eau c) utilisation liée à la construction d'une structure permanente dans un cours d'eau à titre de mesure de lutte contre l'inondation
		(4) Toute autre utilisation	Utilisation de moins de 50 m ³ par jour	Utilisation de 300 m ³ et plus par jour

SCHEDULE 3

(Paragraph 5(1)(a), subparagraph 8(1)(a)(i) and paragraph 8(1)(b))

LICENSING CRITERIA FOR DEPOSIT OF WASTE

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Type of Undertaking	Activity	Deposit of Waste Authorized Without Licence	Deposit of Waste Requiring Type B Licence
1.	Industrial undertaking	(a) petroleum or gas exploration	None	Deposit of drill waste to a sump or by injection, authorized under paragraph 5(1)(b) of the <i>Canada Oil and Gas Operations Act</i> , into an underground formation or reservoir
		(b) production, processing or refining of petroleum, petroleum products or gas	None	Any other deposit of drill waste
		(c) storage of petroleum, petroleum products or gas	Any deposit of waste to a sump	None
		(d) hydrostatic testing or cleaning of storage tanks or pipelines	Any deposit of waste resulting from hydrostatic testing or cleaning of unused storage tanks or pipelines	None
		(e) quarrying and gravel washing	Any deposit of waste that is not made to surface water and that results from quarrying or gravel washing above the ordinary high water mark	None
		(f) any other industrial activity	None	Any deposit of waste
2.	Mining undertaking	(a) exploratory work	Any deposit of sewage to a sump	Any other deposit of waste
		(b) any other mining activity	None	Any deposit of waste resulting from any other mining activity, including bulk sampling, that uses less than 300 m ³ of water per day

SCHEDULE 3 — *Continued*LICENSING CRITERIA FOR DEPOSIT OF WASTE — *Continued*

Item	Column 1 Type of Undertaking	Column 2 Activity	Column 3 Deposit of Waste Authorized Without Licence	Column 4 Deposit of Waste Requiring Type B Licence	Column 5 Deposit of Waste requiring Type A Licence
3.	Municipal undertaking	Any activity	None	Any deposit of waste if the water system for the municipality uses less than 300 m ³ of water per day	Any deposit of waste if the water system for the municipality uses 300 m ³ or more of water per day
4.	Power undertaking	Any activity	Any deposit of sewage to a sump	Any other deposit of waste	None
5.	Agricultural undertaking	Any activity	Any deposit of sewage to a sump	Any other deposit of waste	None
6.	Conservation undertaking	Any activity	Any deposit of sewage to a sump	Any other deposit of waste	None
7.	Recreation undertaking	Any activity	Any deposit of sewage to a sump	Any other deposit of waste	None
8.	Other undertaking	Any activity	Any deposit of sewage to a sump	Any other deposit of waste	None

ANNEXE 3

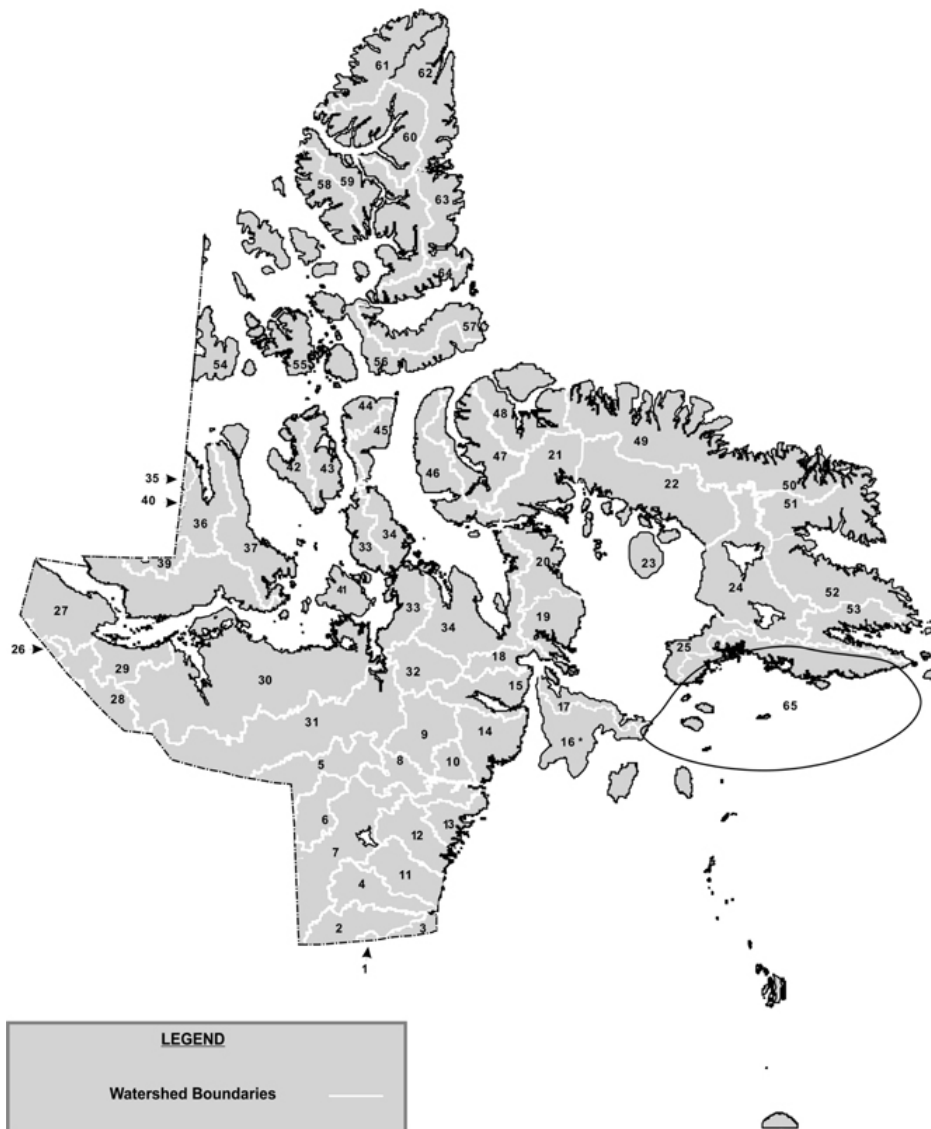
(alinéa 5(1)a), sous-alinéa 8(1)a(i) et alinéa 8(1)b))

CRITÈRES DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DE REJET DE DÉCHETS

Article	Colonne 1 Type d'entreprise	Colonne 2 Activité	Colonne 3 Rejet de déchets autorisé sans permis	Colonne 4 Rejet de déchets nécessitant un permis de type B	Colonne 5 Rejet de déchets nécessitant un permis de type A
1.	Industrielle	a) exploration du pétrole ou du gaz	Aucun	Rejet de déchets de forage dans un puitsard ou par injection, autorisé en vertu de l'alinéa 5(1)b) de la <i>Loi sur les opérations pétrolières au Canada</i> , dans une formation souterraine ou un réservoir souterrain	Tout autre rejet de déchets de forage
		b) production, traitement ou raffinage du pétrole, des produits pétroliers ou du gaz	Aucun	Aucun	Tout rejet de déchets
		c) entreposage du pétrole, des produits pétroliers ou du gaz	Rejet de déchets dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun
		d) essai hydraulique ou nettoyage de réservoirs de stockage ou de pipelines	Rejet de déchets dû à l'essai hydraulique ou au nettoyage de réservoirs de stockage inutilisés ou de pipelines inutilisés	Rejet de déchets dû à l'essai hydraulique ou au nettoyage de réservoirs de stockage usagés ou de pipelines usagés	Aucun
		e) exploitation de carrières et débouillage du gravier	Rejet de déchets dû à l'exploitation de carrières ou au débouillage du gravier au-dessus de la ligne des hautes eaux ordinaire et ne produisant aucun rejet dans les eaux de surface	Rejet de déchets dû à l'exploitation de carrières ou au débouillage du gravier au-dessous de la ligne des hautes eaux ordinaire	Aucun
2.	Exploitation minière	f) toute autre activité industrielle	Aucun	Tout rejet de déchets	Aucun
		a) travaux d'exploration	Rejet des eaux usées dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun
		b) toute autre activité relative à l'exploitation minière	Aucun	Rejet de déchets provenant de toute autre activité relative à l'exploitation minière, notamment l'échantillonnage en vrac de minerai, utilisant moins de 300 m ³ d'eau par jour	Rejet de déchets dû à l'exploitation minière, notamment l'échantillonnage en vrac de minerai, utilisant 300 m ³ ou plus d'eau par jour
3.	Municipale	Toute activité	Aucun	Tout rejet de déchets si le réseau municipal d'adduction d'eau utilise moins de 300 m ³ d'eau par jour	Tout rejet de déchets si le réseau municipal d'adduction d'eau utilise 300 m ³ ou plus d'eau par jour
4.	Production d'électricité	Toute activité	Rejet des eaux usées dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun
5.	Agricole	Toute activité	Rejet des eaux usées dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun
6.	Conservation	Toute activité	Rejet des eaux usées dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun
7.	Récréative	Toute activité	Rejet des eaux usées dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun
8.	Autre	Toute autre activité	Rejet des eaux usées dans un puitsard	Tout autre rejet de déchets	Aucun

SCHEDULE 4
(Subsection 17(1))

WATER MANAGEMENT AREAS



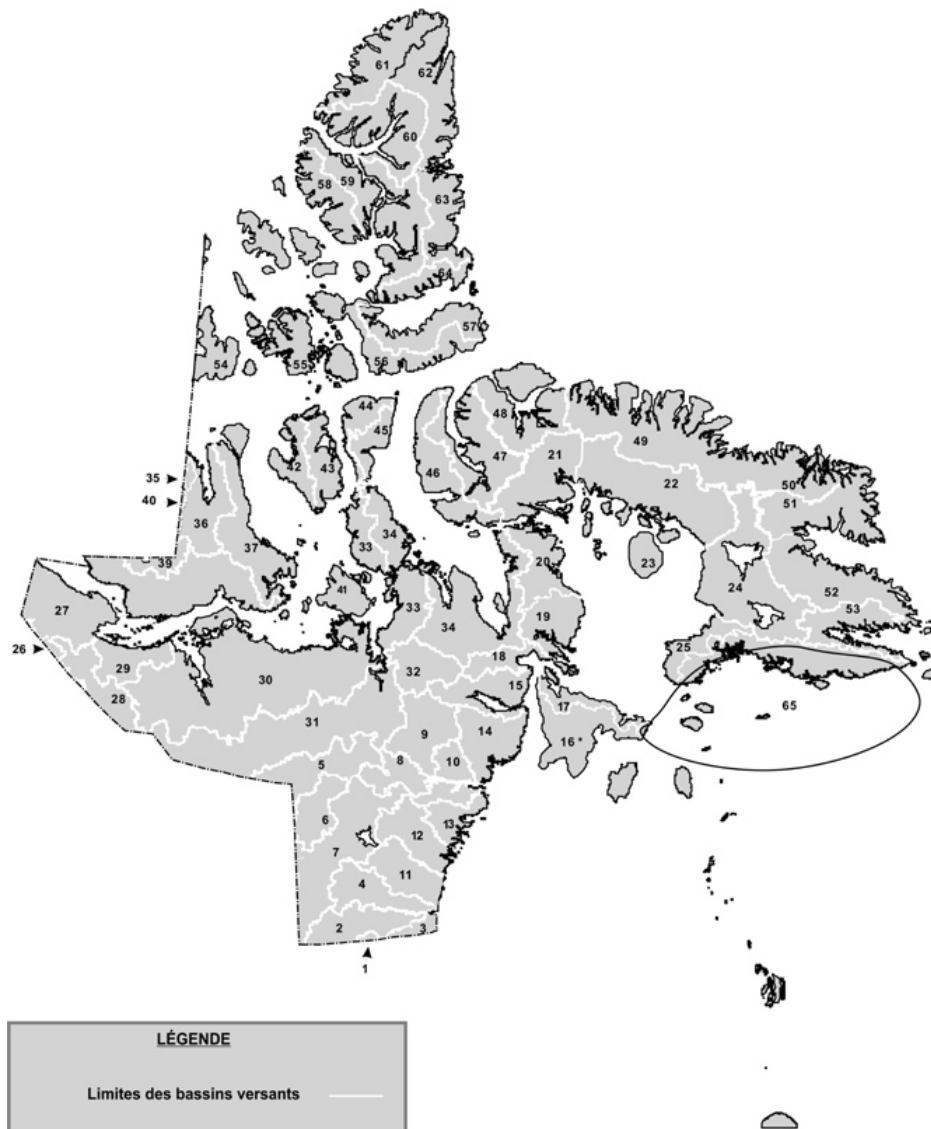
- | | |
|----------------------------------|--|
| 1. Seal Watershed | 15. Wager Bay Watershed |
| 2. Thlewiaza Watershed | 16. Hudson Bay Islands Watershed (includes all the islands within Hudson Bay and James Bay that are not part of Manitoba, Ontario or Quebec) |
| 3. Geillini Watershed | 17. Northern Southampton Island Watershed |
| 4. Tha-anne Watershed | 18. Repulse Bay Watershed |
| 5. Thelon Watershed | 19. Barrow Watershed |
| 6. Dubawnt Watershed | 20. Kingora Watershed |
| 7. Kazan Watershed | 21. Gifford Watershed |
| 8. Baker Lake Watershed | 22. MacDonald Watershed |
| 9. Quoich Watershed | 23. Prince Charles Island Watershed |
| 10. Chesterfield Inlet Watershed | 24. Koukdjuak Watershed |
| 11. Maguse Watershed | 25. Aukpar Watershed |
| 12. Ferguson Watershed | 26. Great Bear Watershed |
| 13. Wilson Watershed | |
| 14. Lorillard Watershed | |

SCHEDULE 4 — *Continued*WATER MANAGEMENT AREAS — *Continued*

- | | |
|--|--|
| 27. Amundsen Gulf Watershed | 47. Admiralty Inlet Watershed |
| 28. Coppermine Watershed | 48. Eclipse Sound Watershed |
| 29. Coronation Gulf Watershed | 49. Southwestern Baffin Bay Watershed |
| 30. Queen Maud Gulf Watershed | 50. Northwestern Davis Strait Watershed |
| 31. Back Watershed | 51. Northern Cumberland Sound Watershed |
| 32. Back-Hayes (Nunavut) Watershed | 52. Southern Cumberland Sound Watershed |
| 33. Rasmussen Basin – Larsen Sound Watershed | 53. Frobisher Bay Watershed |
| 34. Gulf of Boothia Watershed | 54. Melville Island Watershed |
| 35. Northwestern Victoria Island Watershed | 55. Bathurst and Cornwallis Islands Watershed |
| 36. Hadley Bay Watershed | 56. Western Devon Island Watershed |
| 37. Eastern Victoria Island Watershed | 57. Eastern Devon Island Watershed |
| 38. Southern Victoria Island Watershed | 58. Sverdrup Islands Watershed |
| 39. Prince Albert Sound Watershed | 59. Nansen and Eureka Sounds Watershed |
| 40. Minto Inlet Watershed | 60. Greely Fiord Watershed |
| 41. King William Island Watershed | 61. Arctic Ocean and Lincoln Sea Watershed |
| 42. Western Prince of Wales Island Watershed | 62. Northeastern Ellesmere Island Watershed |
| 43. Eastern Prince of Wales Island Watershed | 63. Southeastern Ellesmere Island Watershed |
| 44. Western Somerset Island Watershed | 64. South Ellesmere Island Watershed |
| 45. Eastern Somerset Island Watershed | 65. Hudson Strait Watershed (North and West)(includes all the islands in the area that are not part of Quebec) |
| 46. Western Brodeur Peninsula Watershed | |

ANNEXE 4
(paragraphe 17(1))

ZONES DE GESTION DES EAUX



- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. Bassin versant Seal | 15. Bassin versant Wager Bay |
| 2. Bassin versant Thlewiaza | 16. Bassin versant des Îles de la baie d'Hudson (comprend toutes les îles à l'intérieur de la baie d'Hudson et de la baie James qui ne font pas partie du Manitoba, de l'Ontario ou du Québec) |
| 3. Bassin versant Geillini | 17. Bassin versant Southampton Island – Nord |
| 4. Bassin versant Tha-anne | 18. Bassin versant Repulse Bay |
| 5. Bassin versant Thelon | 19. Bassin versant Barrow |
| 6. Bassin versant Dubawnt | 20. Bassin versant Kingora |
| 7. Bassin versant Kazan | 21. Bassin versant Gifford |
| 8. Bassin versant du Lac Baker | 22. Bassin versant MacDonald |
| 9. Bassin versant Quoich | 23. Bassin versant Prince-Charles Island |
| 10. Bassin versant Chesterfield Inlet | 24. Bassin versant Koukdjuak |
| 11. Bassin versant Maguse | 25. Bassin versant Aukpar |
| 12. Bassin versant Ferguson | |
| 13. Bassin versant Wilson | |
| 14. Bassin versant Lorillard | |

ANNEXE 4 (suite)

ZONES DE GESTION DES EAUX (suite)

- | | |
|---|--|
| 26. Bassin versant Great Bear | 47. Bassin versant Admiralty Inlet |
| 27. Bassin versant Amundsen Gulf | 48. Bassin versant Eclipse Sound |
| 28. Bassin versant Coppermine | 49. Bassin versant Baffin Bay – Sud-ouest |
| 29. Bassin versant Coronation Gulf | 50. Bassin versant Détroit Davis – Nord-ouest |
| 30. Bassin versant Queen Maud Gulf | 51. Bassin versant Cumberland Sound – Nord |
| 31. Bassin versant Back | 52. Bassin versant Cumberland Sound – Sud |
| 32. Bassin versant Back – Hayes (Nunavut) | 53. Bassin versant Frobisher Bay |
| 33. Bassin versant Rasmussen Basin – Larsen Sound | 54. Bassin versant Melville Island |
| 34. Bassin versant Gulf of Boothia | 55. Bassin versant Bathurst et Cornwallis Islands |
| 35. Bassin versant Victoria Island – Nord-ouest | 56. Bassin versant Devon Island – Ouest |
| 36. Bassin versant Hadley Bay | 57. Bassin versant Devon Island – Est |
| 37. Bassin versant Victoria Island – Est | 58. Bassin versant Sverdrup Islands |
| 38. Bassin versant Victoria Island – Sud | 59. Bassin versant Nansen Sound et Eureka Sound |
| 39. Bassin versant Prince-Albert Sound | 60. Bassin versant Greely Fiord |
| 40. Bassin versant Minto Inlet | 61. Bassin versant Océan Arctique et de la Mer de Lincoln |
| 41. Bassin versant King William Island | 62. Bassin versant Ellesmere Island – Nord-est |
| 42. Bassin versant Prince of Wales Island – Ouest | 63. Bassin versant Ellesmere Island – Sud-est |
| 43. Bassin versant Prince of Wales Island – Est | 64. Bassin versant Ellesmere Island – Sud |
| 44. Bassin versant Somerset Island – Ouest | 65. Bassin versant Détroit d'Hudson (Nord et Ouest) (comprend toutes les îles à l'intérieur de la région qui ne font pas partie du Québec) |
| 45. Bassin versant Somerset Island – Est | |
| 46. Bassin versant Brodeur Peninsula – Ouest | |

INDEX

Vol. 146, No. 49 — December 8, 2012

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 3252

Canadian International Trade Tribunal

Communications, detection and fibre optics — Order..... 3255

Food preparation and serving equipment — Order..... 3255

Information processing and related telecommunications
services — Determination..... 3253

Steel piling pipe — Finding..... 3254

**Canadian Radio-television and Telecommunications
Commission**

Decisions

2012-645, 2012-646, 2012-653, 2012-654 and
2012-657 to 2012-659 3257

Notice of consultation

2012-560-2..... 3256

* Notice to interested parties..... 3256

Part 1 application..... 3256

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission granted (McCarron, Donald) 3258

Permission granted (Woodcock, Roslyn)..... 3258

GOVERNMENT HOUSE

Meritorious Service Decorations 3232

Military Valour Decorations..... 3232

GOVERNMENT NOTICES**Bank of Canada**

Statements

Statement of financial position as at October 31, 2012..... 3249

Statement of financial position as at
September 30, 2012..... 3247**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Significant New Activity Notice No. 16946 3242

Industry, Dept. of

Appointments..... 3244

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Criminal Code

Designation as fingerprint examiner 3246

MISCELLANEOUS NOTICES

CANADIAN RADIATION ONCOLOGY

FOUNDATION, relocation of head office 3260

Citizens Bank of Canada, reduction of stated capital 3260

Greater Sudbury, The Corporation of the City of,
replacement of the Halfway Channel culvert in Halfway
Lake Channel, Ont. 3260

Hector-Cypihot Foundation, relocation of head office 3261

PARLIAMENT**House of Commons*** Filing applications for private bills (First Session,
Forty-First Parliament)..... 3251**Senate**

Royal Assent

Bills assented to 3251

PROPOSED REGULATIONS**Citizenship and Immigration, Dept. of**

Immigration and Refugee Protection Act

Regulations Amending the Immigration and Refugee
Protection Regulations 3325**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Regulations Amending the Passenger Automobile and
Light Truck Greenhouse Gas Emission Regulations..... 3263**Indian Affairs and Northern Development, Dept. of**Nunavut Waters and Nunavut Surface Rights Tribunal Act
and Nunavut Land Claims Agreement Act

Nunavut Waters Regulations 3350

SUPPLEMENTS**Tax Court of Canada**

Tax Court of Canada Act

Rules Amending Certain Rules Made under the Tax
Court of Canada Act

INDEX

Vol. 146, n° 49 — Le 8 décembre 2012

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Banque Citizens du Canada, réduction du capital déclaré	3260
FONDATION CANADIENNE DE	
RADIO-ONCOLOGIE, changement de lieu du siège social.....	3260
Fondation Hector-Cypihot, changement de lieu du siège social.....	3261
Grand Sudbury, Ville du, remplacement du ponton Halfway Channel dans le chenal Halfway Lake (Ont.).....	3260

AVIS DU GOUVERNEMENT**Banque du Canada**

Bilans	
État de la situation financière au 30 septembre 2012.....	3248
État de la situation financière au 31 octobre 2012	3250

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis de nouvelle activité n° 16946	3242
--	------

Industrie, min. de l'

Nominations.....	3244
------------------	------

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales ...	3246
--	------

COMMISSIONS**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	3252

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Permission accordée (McCarron, Donald).....	3258
Permission accordée (Woodcock, Roslyn)	3258

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés	3256
-----------------------------	------

Avis de consultation

2012-560-2.....	3256
-----------------	------

Décisions

2012-645, 2012-646, 2012-653, 2012-654 et 2012-657 à 2012-659	3257
--	------

Demande de la partie 1	3256
------------------------------	------

COMMISSIONS (suite)**Tribunal canadien du commerce extérieur**

Communication, détection et fibres optiques — Ordonnance.....	3255
Préparation alimentaire et équipement de service — Ordonnance.....	3255
Traitement de l'information et services de télécommunications connexes — Décision.....	3253
Tubes en acier pour pilotis — Conclusions	3254

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature)	3251
---	------

Sénat

Sanction royale Projets de loi sanctionnés.....	3251
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Affaires indiennes et du Nord canadien, min. des**

Loi sur les eaux du Nunavut et le Tribunal des droits de surface du Nunavut et Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut Règlement sur les eaux du Nunavut.....	3350
--	------

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	3325
--	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers.....	3263
---	------

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations de la vaillance militaire.....	3232
Décorations pour service méritoire	3232

SUPPLÉMENTS**Cour canadienne de l'impôt**

Loi sur la Cour canadienne de l'impôt Règles modifiant certaines règles établies en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt	
---	--

Supplement
Canada Gazette, Part I
December 8, 2012



Supplément
Gazette du Canada, Partie I
Le 8 décembre 2012

**TAX COURT OF
CANADA**

**Rules Amending Certain
Rules Made under the
Tax Court of Canada Act**

Tax Court of Canada Rules
(General Procedure)

Tax Court of Canada Rules
(Informal Procedure)

Tax Court of Canada
Rules of Procedure respecting the
Canada Pension Plan

Tax Court of Canada Rules of
Procedure respecting the
Employment Insurance Act

Tax Court of Canada Rules of Procedure
Respecting the Excise Tax Act
(Informal Procedure)

Tax Court of Canada Rules of Procedure
Respecting the Customs Act
(Informal Procedure)

Tax Court of Canada Rules of
Procedure respecting
the Excise Act, 2001
(Informal Procedure)

**COUR CANADIENNE DE
L'IMPÔT**

**Règles modifiant certaines règles
établies en vertu de la Loi sur
la Cour canadienne de l'impôt**

Règles de la Cour canadienne
de l'impôt (procédure générale)

Règles de la Cour canadienne
de l'impôt (procédure informelle)

Règles de procédure de la
Cour canadienne de l'impôt à l'égard
du Régime de pensions du Canada

Règles de procédure de la
Cour canadienne de l'impôt à l'égard
de la Loi sur l'assurance-emploi

Règles de procédure de la Cour canadienne
de l'impôt à l'égard de la Loi sur la
taxe d'accise (procédure informelle)

Règles de procédure de la Cour canadienne de
l'impôt à l'égard de la Loi sur les douanes
(procédure informelle)

Règles de procédure
de la Cour canadienne de l'impôt
à l'égard de la Loi de 2001 sur l'accise
(procédure informelle)

Rules Amending Certain Rules Made under the Tax Court of Canada Act

Tax Court of Canada Rules (General Procedure)

Statutory authority

Tax Court of Canada Act

Sponsoring agency

Tax Court of Canada

Règles modifiant certaines règles établies en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt

Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure générale)

Fondement législatif

Loi sur la Cour canadienne de l'impôt

Organisme responsable

Cour canadienne de l'impôt

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Issue and objectives

The *Tax Court of Canada Act* provides that rules regulating the pleadings, practice and procedure in the Tax Court of Canada are established by the rules committee, subject to the approval of the Governor in Council.

The general objectives of the proposed Rules amending the *Tax Court of Canada Rules (General Procedure)* are

- (1) to streamline the process of hearings and to codify the practice relating to litigation process conferences;
- (2) to implement new rules and amend existing rules governing expert witnesses and the admissibility of their evidence in the Tax Court of Canada;
- (3) to allow the Court to proceed with a hearing of one or more appeals, while other related appeals are stayed pending a decision on the lead cases heard by the Court;
- (4) to encourage parties to settle their dispute early in the litigation process; and
- (5) to make technical amendments.

Description and rationale

(1) Streamlining the process of hearings and codifying the practice relating to litigation process conferences

A proposed definition of "litigation process conference" is added to section 2. That definition lists the hearings referred to in section 125 and the conferences referred to in subsection 126(2) and sections 126.1 and 126.2.

Amendments are proposed to subsection 123(4) to indicate that the Registrar or a designated person may fix the time and place for the hearing subject to any direction by the Court.

Proposed subsection 123(4.1) indicates that the Court may, on its own initiative, fix the time and place for the hearing.

Proposed subsection 123(6) indicates that, if the time and place for a hearing have been fixed after a joint application of the parties, the hearing should not be adjourned unless special circumstances justify the adjournment and it is in the interest of justice to adjourn it.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)

Question et objectifs

La *Loi sur la Cour canadienne de l'impôt* prévoit que les règles concernant la pratique et la procédure devant la Cour canadienne de l'impôt sont établies par le comité des règles, sous réserve de leur approbation par le gouverneur en conseil.

Les règles modifiant les *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure générale)* ont comme objectifs principaux de :

- (1) rationaliser le processus du déroulement de l'audition des appels et de codifier la pratique relativement aux conférences dans le cadre d'une instance;
- (2) modifier les règles existantes et mettre en œuvre de nouvelles règles au sujet des témoins experts et de l'admissibilité en preuve de leur témoignage devant la Cour;
- (3) permettre à la Cour d'entendre un ou plusieurs appels alors que d'autres appels connexes sont suspendus jusqu'à ce qu'une décision de la Cour soit rendue dans les causes types;
- (4) encourager les parties à régler leurs différends tôt dans le cadre du processus d'appel;
- (5) effectuer des modifications d'ordre technique.

Description et justification

(1) Rationaliser le processus du déroulement de l'audition des appels et codifier la pratique relativement aux conférences dans le cadre d'une instance

Il est proposé d'ajouter la définition de « conférence dans le cadre d'une instance » à l'article 2. Cette définition s'entend d'une audience visée à l'article 125 et des conférences visées au paragraphe 126(2) et aux articles 126.1 et 126.2.

Des modifications sont proposées au paragraphe 123(4) afin de prévoir que la date, l'heure et le lieu d'audition peuvent être fixés par le greffier ou une personne désignée, sous réserve d'une directive de la Cour.

Le nouveau paragraphe 123(4.1) prévoit que la Cour peut, de sa propre initiative, fixer la date, l'heure et le lieu de l'audience.

Le nouveau paragraphe 123(6) prévoit que, lorsque la date, l'heure et le lieu de l'audience auront été fixés sur demande commune des parties, l'audience ne pourra être ajournée à moins qu'il n'existe des circonstances particulières qui justifient l'ajournement et qu'il est dans l'intérêt de la justice de le permettre.

Amendments are required to be made to section 125 (Status Hearing) to provide that initial status hearings are ordered to take place approximately two months after the filing of the reply, and further status hearings can take place later in the appeal to ensure the appeal is ready for trial and to fix a trial date. Finally, proposed subsection 125(8) provides that where a party fails to comply with an order or direction made at a status hearing, or if a party fails to appear at a status hearing, the Court may allow or dismiss the appeal or make any other order that is appropriate.

Existing section 126 is replaced by proposed section 126, which is designed to allow the Chief Justice to assign a judge to manage an appeal that is complex, or slow moving, or for some other reason requires ongoing management by a judge. The judge takes responsibility for the progress of the appeal to ensure that the appeal proceeds to trial in a timely way while conserving judicial resources.

Proposed section 126.1 provides that a trial management conference can be held after the appeal hearing date has been set and is presided over by the judge assigned to preside at the hearing. The conference is to ensure that the hearing proceeds in an orderly and organized fashion.

Proposed section 126.2 permits the Court to direct that a conference be held for the purpose of exploring the possibility of settlement of any or all of the issues.

Amendments are required to section 127 to add references to sections 125 and 126, and to proposed section 126.1.

Amendments are required to section 128 to add references to matters related to a settlement or settlement discussions during a litigation process conference.

(2) Implementing new rules and amending existing rules governing expert witnesses and the admissibility of their evidence in the Tax Court of Canada

Subsection 145(1) is amended to replace the reference to “affidavit” by “expert report.”

Proposed subsection 145(2) provides that the expert’s report must set out the proposed evidence of the expert, the expert’s qualifications and be accompanied by a certificate signed by the expert acknowledging that the expert agrees to be bound by the Code of Conduct for Expert Witnesses that is added as a schedule to the Rules to ensure that expert witnesses understand their independent advisory role to the Court. Proposed subsection 145(3) indicates that if an expert fails to comply with the Code of Conduct, the Court may exclude some or all of the expert’s report.

Proposed subsection 145(4) requires a party to seek leave to the Court if they intend to call more than five expert witnesses at a hearing and proposed subsection 145(5) indicates what the Court has to consider in deciding to grant leave.

Proposed subsection 145(6) allows parties to name a joint expert witness.

Existing subsection 145(2) is renumbered subsection 145(7) and specifies the conditions that need to be met in order for evidence of an expert witness to be received at the hearing.

Existing subsection 145(4) is renumbered subsection 145(8) and indicates how evidence in chief of an expert witness is to be given at a hearing.

Des modifications sont apportées à l’article 125 (audience sur l’état de l’instance) afin qu’il puisse être ordonné que les audiences sur l’état de l’instance initiales aient lieu dans les deux mois suivant le dépôt de la réponse, et que d’autres audiences sur l’état de l’instance puissent se tenir au cours du processus d’appel pour veiller à ce que l’appel soit prêt pour l’audition et pour fixer la date d’audition. Des modifications sont également apportées au paragraphe 125(8) pour prévoir que si une partie omet de se conformer à une ordonnance ou à une directive donnée dans le cadre d’une audience sur l’état de l’instance, ou si une partie omet de comparaître à l’audience, la Cour peut accueillir l’appel, le rejeter ou rendre toute autre ordonnance appropriée.

L’article 126 est remplacé par un nouvel article 126 qui permet au juge en chef de désigner un juge chargé de la gestion de l’instance dans les cas où l’appel est complexe, les procédures ne se déroulent pas assez rapidement, ou pour toute autre raison qui nécessite la nomination d’un juge chargé de la gestion de l’instance. Le juge chargé de la gestion de l’instance est alors responsable de s’assurer que l’appel procède de la façon la plus expéditive possible tout en économisant les ressources judiciaires.

Le nouvel article 126.1 permet de fixer une conférence de gestion de l’audience qui sera tenue par le juge qui présidera l’audition de l’appel dès la fixation de la date de l’audition de l’appel. La conférence a pour but d’assurer le déroulement ordonné et expéditif de l’audience.

Le nouvel article 126.2 permet à la Cour d’ordonner la tenue d’une conférence de règlement afin d’explorer les possibilités de régler une ou plusieurs questions qui font l’objet de l’appel.

L’article 127 est modifié afin d’ajouter des références aux articles 125 et 126 et au nouvel article 126.1.

L’article 128 est modifié afin d’ajouter une référence à toute question reliée à un règlement ou à une tentative de règlement au cours d’une conférence dans le cadre d’une instance.

(2) Modifier les règles existantes et mettre en œuvre de nouvelles règles au sujet des témoins experts et de l’admissibilité en preuve de leur témoignage devant la Cour

Le paragraphe 145(1) est modifié afin de remplacer l’expression « déclaration sous serment » par « rapport d’expert ».

Afin de garantir que les témoins experts comprennent bien leur rôle de conseiller indépendant de la Cour, il est proposé d’ajouter le Code de conduite régissant les témoins experts en annexe aux règles. Le nouveau paragraphe 145(2) prévoit que le rapport d’expert doit reproduire la déposition de l’expert, ses compétences et domaines d’expertise et être accompagné d’un certificat signé par l’expert où il reconnaît avoir lu le Code de conduite et accepte de s’y conformer. Le nouveau paragraphe 145(3) indique que la Cour peut exclure tout ou partie du rapport d’un expert qui ne se conforme pas au Code de conduite.

Le nouveau paragraphe 145(4) exige d’une partie qu’elle obtienne l’autorisation préalable de la Cour si elle veut faire témoigner plus de cinq témoins experts et le nouveau paragraphe 145(5) indique les facteurs que la Cour doit considérer pour rendre sa décision.

Le nouveau paragraphe 145(6) permet aux parties de désigner conjointement un témoin expert.

Le paragraphe 145(2) est renuméroté 145(7) et il énumère les conditions qui doivent être réunies afin que la preuve sur l’interrogatoire principal d’un témoin expert puisse être reçue à l’audience.

Le paragraphe 145(4) est renuméroté 145(8) et il indique comment la preuve d’un témoin expert recueillie à l’interrogatoire principal peut être présentée à l’audience.

Proposed subsection 145(9) indicates what may be addressed during a litigation process conference, other than a settlement conference, in respect of expert witnesses.

Proposed subsections 145(10), (11), (12), (13) and (14) introduce new rules that deal with expert conferences.

Existing subsection 145(3) is renumbered subsection 145(15) and is amended to change the number of days, from 15 to 60, for a copy of rebuttal evidence to be served on all parties.

Proposed subsection 145(16) indicates when evidence of an expert witness can be led in surrebuttal of any evidence tendered under subsection (15).

Proposed subsections 145(17), (18), (19) and (20) allow the Court to require that some or all of the experts testify as a panel. Experts are only allowed to pose questions to each other with leave of the Court to ensure the orderly presentation of evidence. The rules governing cross-examination and re-examination will continue to apply to experts testifying concurrently.

(3) Allowing the Court to proceed with a hearing of one or more appeals, while other related appeals are stayed pending a decision on the lead cases heard by the Court

Proposed section 146.1 is intended to apply where there is more than one appeal which has common or related issues of fact or law. It allows the Court to proceed with the hearing of one of the appeals, the lead case, while other related appeals are stayed pending a decision on the lead case. The parties in a related appeal have to agree to be bound, in whole or in part, by the final decision on the lead case.

(4) Encouraging parties to settle their dispute early in the litigation process

The provisions of the Rules addressing offers to settle are designed to encourage parties to settle their dispute early in the litigation process. An early settlement has the added advantage of reducing the costs borne by the parties and conserving judicial resources.

Parties are entitled to make and accept offers of settlement at any time before there is a judgment and any written offer to settle will be considered by the Court in assessing costs under section 147. In addition to this general rule, there is a need to encourage parties to reach an early settlement, ideally before the beginning of the trial or hearing. This is the specific objective of adding subsections 147(3.1) to (3.8).

(5) Making technical amendments

The following technical amendments are also being proposed:

To amend section 6 to provide that the Court may direct that any step in a proceeding may be conducted by teleconference, by videoconference or by a combination of teleconference and videoconference.

To amend section 52 by adding a new subsection to provide that a demand for particulars shall be in Form 52 and shall be filed and served in accordance with the Rules, and to add Form 52 to Schedule I.

To amend sections 53 and 58 to regroup all matters where the Court may strike out or expunge all or part of a pleading or other document under section 53, and all matters relating to the

Le nouveau paragraphe 145(9) énumère les questions reliées aux témoins experts qui peuvent être discutées lors de toute conférence dans le cadre d'une instance autre qu'une conférence de règlement.

Les nouveaux paragraphes 145(10), (11), (12), (13) et (14) énoncent de nouvelles règles concernant les conférences d'experts.

Le paragraphe 145(3) est renuméroté 145(15) et il est modifié afin d'augmenter, de 15 à 60, le nombre de jours pour signifier aux autres parties une copie de la contre-preuve d'un témoin expert.

Le nouveau paragraphe 145(16) énumère les conditions qui doivent être réunies afin de pouvoir présenter une preuve d'un témoin expert pour réfuter toute preuve présentée en vertu du paragraphe (15).

Les nouveaux paragraphes 145(17), (18), (19) et (20) permettent à la Cour d'exiger que certains ou tous les experts témoignent à titre de groupe d'experts. Les experts peuvent poser des questions aux autres experts avec l'autorisation de la Cour afin d'assurer le bon déroulement de l'appel. Les règles concernant le contre-interrogatoire et le réinterrogatoire continueront de s'appliquer aux experts qui témoigneront de façon concurrente.

(3) Permettre à la Cour d'entendre un ou plusieurs appels alors que d'autres appels connexes sont suspendus jusqu'à ce qu'une décision de la Cour soit rendue dans les causes types

Le nouvel article 146.1 s'applique dans les cas où deux ou plusieurs appels soulèvent une ou plusieurs questions communes ou connexes de fait ou de droit. Ce nouvel article permet à la Cour d'entendre un appel à titre de cause type, et de suspendre l'audition des appels connexes. Les parties dans un appel connexe doivent accepter d'être liées, en tout ou en partie, par la décision finale rendue dans la cause type.

(4) Encourager les parties à régler leurs différends tôt dans le cadre du processus d'appel

Les modifications aux règles concernant les offres de règlement sont apportées afin d'encourager les parties à régler leurs différends tôt au cours du processus d'appel. Un tel règlement a l'avantage de réduire les dépenses des parties au litige et de préserver les ressources judiciaires.

Les parties peuvent faire et accepter des offres de règlement à tout moment avant qu'un jugement ne soit rendu, et toute offre de règlement peut être prise en considération par la Cour au moment d'adjudger les dépens conformément à l'article 147. Par contre, il est important d'encourager les parties à régler leurs différends le plus tôt possible, idéalement avant la date fixée pour l'audition de l'appel. L'ajout des paragraphes 147(3.1) à (3.8) vise à atteindre cet objectif.

(5) Effectuer des modifications d'ordre technique

Les modifications d'ordre technique suivantes sont aussi proposées :

Des modifications doivent être apportées à l'article 6 afin de prévoir que la Cour puisse ordonner que toute procédure dans le cadre d'une instance soit tenue par voie de vidéoconférence ou de téléconférence ou des deux.

À l'article 52, il faut ajouter un nouveau paragraphe pour indiquer que la demande de précisions est rédigée selon la formule 52 qui doit être déposée et signifiée en conformité avec les règles. La formule 52 doit aussi être ajoutée à l'annexe I.

Des modifications doivent être apportées aux articles 53 et 58 afin de regrouper à l'article 53 les situations où la Cour peut

determination of questions of law, fact or mixed law and fact under section 58. As a consequence of these changes, sections 59, 60, 61 and 62 are repealed.

To add subsection 67(7) to provide for when proof of service of a motion must be filed.

To repeal subsection 95(3) as a result of the changes made to the expert witness rules.

To amend subsection 119(3) as a result of the changes made to the expert witness rules.

To amend paragraph 146(1)(d) to change the number of days for service from 10 to 5.

To add subsection 153(3) to provide that the taxing officer may direct that the taxation of a bill of costs be conducted by teleconference, videoconference or by combination of both.

To amend the reference to “issuing a judgment” by “rendering a judgment” in subsection 167(1).

To remove the reference to “and it shall be entered and filed there whereupon section 17.4 of the Act shall be complied with” in subsection 167(3).

Consultation

The proposed amendments were considered by the Tax Court of Canada rules committee, which is composed of judges from the Tax Court of Canada and practising lawyers from both the private and public sectors.

Implementation, enforcement and service standards

The amended rules will be incorporated into the *Tax Court of Canada Rules (General Procedure)* and will be implemented and enforced in the same manner as other rules.

Contact

Geneviève Salvas
Legal Counsel
Chambers of the Chief Justice
Tax Court of Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0M1
Telephone: 613-996-2700
Fax: 613-943-8449
Email: genevieve.salvas@cas-satj.gc.ca

radier un acte de procédure ou un autre document ou en supprimer des passages et, à l'article 58, les situations où la Cour peut se prononcer sur une question de droit, une question de fait ou une question de droit et de fait. En raison de ces modifications, les articles 59, 60, 61 et 62 peuvent être abrogés.

Il faut ajouter le paragraphe 67(7) afin de prévoir quand la preuve de la signification de la requête doit être déposée à la Cour.

Il faut abroger le paragraphe 95(3) en raison des modifications apportées aux règles sur les témoins experts.

Il faut modifier le paragraphe 119(3) en raison des modifications apportées aux règles sur les témoins experts.

À l'alinéa 146(1)d), il faut réduire le nombre minimal de jours requis pour la signification de l'avis d'intention de 10 à 5.

Il faut ajouter le paragraphe 153(3) afin de prévoir que l'officier taxateur puisse ordonner que la taxation d'un mémoire de frais se tienne par voie de vidéoconférence ou de téléconférence ou des deux.

Dans la version anglaise du paragraphe 167(1), il faut remplacer « issuing a judgment » par « rendering a judgment ».

Au paragraphe 167(3), il faut enlever la référence à « après le dépôt et l'inscription du jugement, les dispositions de l'article 17.4 de la Loi seront appliqués [sic] ».

Consultation

Les modifications proposées ont été examinées par le comité des règles de la Cour canadienne de l'impôt, qui est composé de juges de la Cour canadienne de l'impôt et d'avocats des secteurs privé et public.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les règles modifiées seront incorporées aux *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure générale)* et seront mises en œuvre et appliquées de la même manière que les autres règles.

Personne-ressource

Geneviève Salvas
Conseillère juridique
Cabinet du juge en chef
Cour canadienne de l'impôt
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0M1
Téléphone : 613-996-2700
Télécopieur : 613-943-8449
Courriel : genevieve.salvas@cas-satj.gc.ca

Rules Amending Certain Rules Made under the Tax Court of Canada Act

Tax Court of Canada Rules (Informal Procedure)

Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Canada Pension Plan

Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Employment Insurance Act

Tax Court of Canada Rules of Procedure Respecting the Excise Tax Act (Informal Procedure)

Tax Court of Canada Rules of Procedure Respecting the Customs Act (Informal Procedure)

Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Excise Act, 2001 (Informal Procedure)

Statutory authority

Tax Court of Canada Act

Sponsoring agency

Tax Court of Canada

Règles modifiant certaines règles établies en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt

Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure informelle)

Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard du Régime de pensions du Canada

Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur l'assurance-emploi

Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur la taxe d'accise (procédure informelle)

Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur les douanes (procédure informelle)

Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi de 2001 sur l'accise (procédure informelle)

Fondement législatif

Loi sur la Cour canadienne de l'impôt

Organisme responsable

Cour canadienne de l'impôt

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Rules.)

Issue and objectives

The *Tax Court of Canada Act* provides that rules regulating the pleadings, practice and procedure in the Tax Court of Canada are established by the rules committee, subject to the approval of the Governor in Council.

The general objectives of the proposed Rules amending the *Tax Court of Canada Rules (Informal Procedure)*, the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Canada Pension Plan*, the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Employment Insurance Act*, the *Tax Court of Canada Rules of Procedure Respecting the Excise Tax Act (Informal Procedure)*, the *Tax Court of Canada Rules of Procedure Respecting the Customs Act (Informal Procedure)* and the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Excise Act, 2001 (Informal Procedure)* are

- (1) to add a rule indicating when judgments are pronounced and deposited with the Registry; and
- (2) to make technical amendments.

Description and rationale

- (1) Indicating when judgments are pronounced and deposited with the Registry

A new section is proposed for each set of Rules to indicate when a judgment is pronounced and to confirm that a judgment and the reasons relating to it have to be deposited with the Registry.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)

Question et objectifs

La *Loi sur la Cour canadienne de l'impôt* prévoit que les règles concernant la pratique et la procédure devant la Cour canadienne de l'impôt sont établies par le comité des règles, sous réserve de leur approbation par le gouverneur en conseil.

Les règles modifiant les *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure informelle)*, les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard du Régime de pensions du Canada*, les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur l'assurance-emploi*, les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur la taxe d'accise (procédure informelle)*, les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur les douanes (procédure informelle)* et les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi de 2001 sur l'accise (procédure informelle)* ont comme objectifs principaux :

- (1) de prévoir une règle qui indique quand un jugement est prononcé et déposé au greffe;
- (2) d'effectuer des modifications d'ordre technique.

Description et justification

- (1) Prévoir une règle qui indique quand un jugement est prononcé et déposé au greffe

Il est proposé d'ajouter un nouvel article à chaque ensemble de règles afin de préciser la date du prononcé d'un jugement et de confirmer qu'un jugement et les motifs qui le fondent doivent être déposés au greffe.

(2) Making technical amendments

In 2008 (SOR/2008-302), changes were made to the Rules and some subsections dealing with the filing of documents were modified or even repealed. Some consequential amendments were overlooked and, as a result, some sections of the Rules still refer to subsections that no longer exist. The proposed technical amendments will remedy that situation.

In order to conform with the language used in the *Tax Court of Canada Rules (General Procedure)*, the proposed technical amendments will replace the reference to “relating to” with “relevant to” in the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Canada Pension Plan* and in the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Employment Insurance Act*.

Consultation

The proposed amendments were considered by the Tax Court of Canada rules committee, which is composed of judges from the Tax Court of Canada and practising lawyers from both the private and public sectors.

Implementation, enforcement and service standards

The amended rules will be incorporated into existing rules and will be implemented and enforced in the same manner as other rules.

Contact

Geneviève Salvas
Legal Counsel
Chambers of the Chief Justice
Tax Court of Canada
200 Kent Street
Ottawa, Ontario
K1A 0M1
Telephone: 613-996-2700
Fax: 613-943-8449
Email: genevieve.salvas@cas-satj.gc.ca

(2) Effectuer des modifications d'ordre technique

En 2008 (DORS/2008-302), certains paragraphes des règles concernant le dépôt des documents ont été modifiés ou même abrogés. Certaines modifications corrélatives n'ont pas été faites et, par conséquent, certains articles des règles réfèrent encore à des dispositions qui n'existent plus. Les modifications d'ordre technique ont pour but de remédier à cette situation.

Afin d'adopter la même terminologie que celle utilisée dans les *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure générale)*, les modifications d'ordre technique remplacent l'expression « se rapportant à » par l'expression « pertinents relativement à » dans les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard du Régime de pensions du Canada* et dans les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur l'assurance-emploi*.

Consultation

Les modifications proposées ont été examinées par le comité des règles de la Cour canadienne de l'impôt, qui est composé de juges de la Cour canadienne de l'impôt et d'avocats des secteurs privé et public.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les règles modifiées seront incorporées aux règles actuelles et seront mises en œuvre et appliquées de la même manière que les autres règles.

Personne-ressource

Geneviève Salvas
Conseillère juridique
Cabinet du juge en chef
Cour canadienne de l'impôt
200, rue Kent
Ottawa (Ontario)
K1A 0M1
Téléphone : 613-996-2700
Télécopieur : 613-943-8449
Courriel : genevieve.salvas@cas-satj.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 22(3)^a of the *Tax Court of Canada Act*^b, that the rules committee of the Tax Court of Canada, pursuant to section 20^c of that Act and subject to the approval of the Governor in Council, proposes to make the annexed *Rules Amending Certain Rules Made under the Tax Court of Canada Act*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Rules within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Rules Committee, Tax Court of Canada, 200 Kent Street, Ottawa, Ontario K1A 0M1.

Ottawa, November 16, 2012

THE HONOURABLE GERALD J. RIP
Chief Justice
President of the Rules Committee

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 22(3)^a de la *Loi sur la Cour canadienne de l'impôt*^b, que le comité des règles de la Cour canadienne de l'impôt, en vertu de l'article 20^c de cette loi et sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, se propose d'établir les *Règles modifiant certaines règles établies en vertu de la Loi sur la Cour canadienne de l'impôt*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règles 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 au comité des règles de la Cour canadienne de l'impôt, 200, rue Kent, Ottawa (Ontario) K1A 0M1.

Ottawa, le 16 novembre 2012

Le juge en chef
L'HONORABLE GERALD J. RIP
Président du comité des règles

^a R.S., c. 51 (4th Supp.), s. 7

^b R.S., c. T-2

^c S.C. 2002, c. 8, s. 78

^a L.R., ch. 51 (4^e suppl.), art. 7

^b L.R., ch. T-2

^c L.C. 2002, ch. 8, art. 78

RULES AMENDING CERTAIN RULES MADE UNDER THE TAX COURT OF CANADA ACT

TAX COURT OF CANADA RULES (GENERAL PROCEDURE)

1. Section 1 of the *Tax Court of Canada Rules (General Procedure)*¹ and the headings before it are replaced by the following:

DEFINITIONS, APPLICATION, INTERPRETATION,
FORMS, VIDEOCONFERENCES AND
TELECONFERENCES

2. Section 2 of the Rules is amended by adding the following in alphabetical order:

“litigation process conference” means

- (a) a status hearing under section 125,
- (b) a case management conference under subsection 126(2),
- (c) a trial management conference under section 126.1, or
- (d) a settlement conference under section 126.2; (*conférence dans le cadre d’une instance*)

3. Section 6 of the Rules and the heading before it are replaced by the following:

HEARINGS BY VIDEOCONFERENCE
OR TELECONFERENCE

6. The Court may direct that any step in a proceeding be conducted by teleconference, by videoconference or by a combination of both and may specify the party responsible for establishing the communication.

4. Section 52 of the Rules is renumbered as subsection 52(1) and is amended by adding the following:

(2) The demand for particulars shall be in Form 52 and shall be filed and served in accordance with these rules.

5. Section 53 of the Rules is replaced by the following:

53. (1) The Court may, on its own initiative or on application by a party, strike out or expunge all or part of a pleading or other document with or without leave to amend, on the ground that the pleading or other document

- (a) may prejudice or delay the fair hearing of the appeal;
- (b) is scandalous, frivolous or vexatious;
- (c) is an abuse of the process of the Court; or
- (d) discloses no reasonable grounds for appeal or opposing the appeal.

(2) No evidence is admissible on an application under paragraph (1)(d).

(3) On application by the respondent, the Court may quash an appeal if

- (a) the Court has no jurisdiction over the subject matter of the appeal;
- (b) a condition precedent to instituting an appeal has not been met; or
- (c) the appellant is without legal capacity to commence or continue the proceeding.

RÈGLES MODIFIANT CERTAINES RÈGLES ÉTABLIES EN VERTU DE LA LOI SUR LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT

RÈGLES DE LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT (PROCÉDURE GÉNÉRALE)

1. L'article 1 des *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure générale)*¹ et les intertitres le précédant sont remplacés par ce qui suit :

DÉFINITIONS, APPLICATION, PRINCIPES
D'INTERPRÉTATION, FORMULES,
VIDÉOCONFÉRENCES ET TÉLÉCONFÉRENCES

2. L'article 2 des mêmes règles est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« conférence dans le cadre d’une instance » S’entend de :

- a) toute audience sur l’état de l’instance visée à l’article 125;
- b) toute conférence sur la gestion de l’instance visée au paragraphe 126(2);
- c) toute conférence sur la gestion de l’audience visée à l’article 126.1;
- d) toute conférence de règlement visée à l’article 126.2. (*litigation process conference*)

3. L'article 6 des mêmes règles et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

AUDIENCES PAR VOIE DE VIDÉOCONFÉRENCE
OU DE TÉLÉCONFÉRENCE

6. La Cour peut ordonner que toute mesure prise dans le cadre d’une instance se tienne par voie de vidéoconférence ou de téléconférence ou des deux et préciser celle des parties qui a la responsabilité d’établir la communication.

4. L'article 52 des mêmes règles devient le paragraphe 52(1) et est modifié par adjonction de ce qui suit :

(2) La demande de précision est rédigée selon la formule 52 et elle est déposée et signifiée en conformité avec les présentes règles.

5. L'article 53 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

53. (1) La Cour peut, de son propre chef ou à la demande d’une partie, radier un acte de procédure ou tout autre document ou en supprimer des passages, en tout ou en partie, avec ou sans autorisation de le modifier parce que l’acte ou le document :

- a) peut compromettre ou retarder l’instruction équitable de l’appel;
- b) est scandaleux, frivole ou vexatoire;
- c) constitue un recours abusif à la Cour;
- d) ne révèle aucun moyen raisonnable d’appel ou de contestation de l’appel.

(2) Aucune preuve n’est admissible à l’égard d’une demande présentée en vertu de l’alinéa (1)d).

(3) À la demande de l’intimé, la Cour peut casser un appel si :

- a) elle n’a pas compétence sur l’objet de l’appel;
- b) une condition préalable pour interjeter appel n’a pas été satisfaite;
- c) l’appellant n’a pas la capacité juridique d’introduire ou de continuer l’instance.

¹ SOR/90-688a

¹ DORS/90-688a

6. Section 58 of the Rules is replaced by the following:

58. (1) On application by a party, the Court may grant an order that a question of law, fact or mixed law and fact raised in a pleading or a question as to the admissibility of any evidence be determined before the hearing.

(2) On the application, the Court may grant an order if it appears that the determination of the question before the hearing may dispose of all or part of the proceeding or result in a substantially shorter hearing or a substantial saving of costs.

(3) An order that is granted under subsection (1) shall

- (a) state the question to be determined before the hearing;
- (b) give directions relating to the determination of the question, including directions as to the evidence to be given — orally or otherwise — and as to the service and filing of documents;
- (c) fix time limits for the service and filing of a factum consisting of a concise statement of facts and law;
- (d) fix the time and place for the hearing of the question; and
- (e) give any other direction that the Court considers appropriate.

7. The heading before section 59 and sections 59 to 61 of the Rules are repealed.**8. Section 62 of the Rules and the heading before it are repealed.****9. Section 67 of the Rules is amended by adding the following after subsection (6):**

(7) Proof of service of the notice of motion shall be filed with the Court at least three days before the date on which the motion is to be heard.

10. Subsection 95(3) of the Rules is repealed.**11. Subsection 119(3) of the Rules is replaced by the following:**

(3) Before moving for leave to examine an expert witness under subsection (1), the moving party shall serve on all other parties the report of the expert witness referred to in subsection 145(7) unless the Court directs otherwise.

12. (1) Subsection 123(4) of the Rules is replaced by the following:

(4) Subject to any direction by the Court, the Registrar, or a person designated by the Registrar or by the Chief Justice, may fix the time and place for the hearing

- (a) on receipt of a joint application;
- (b) on receipt of an application and of a separate memorandum from each party; or
- (c) on receipt of an application and after the time has expired for the filing of a separate memorandum by each party.

(4.1) Despite subsection (4), the Court may, on its own initiative, fix the time and place for the hearing.

(2) Section 123 of the Rules is amended by adding the following after subsection (5):

(6) If the time and place for a hearing have been fixed on the joint application of the parties, the hearing shall not be adjourned unless the Court is satisfied that there are special circumstances that justify the adjournment and it is in the interests of justice to adjourn it.

6. L'article 58 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

58. (1) Sur requête d'une partie, la Cour peut rendre une ordonnance afin que soit tranchée avant l'audience une question de fait, une question de droit ou une question de droit et de fait soulevée dans un acte de procédure, ou une question sur l'admissibilité de tout élément de preuve.

(2) Lorsqu'une telle requête est présentée, la Cour peut rendre une ordonnance s'il appert que de trancher la question avant l'audience pourrait régler l'instance en totalité ou en partie, abrégér substantiellement celle-ci ou résulter en une économie substantielle de frais.

(3) L'ordonnance rendue en application du paragraphe (1) contient les renseignements suivants :

- a) la question à trancher avant l'audience;
- b) des directives relatives à la manière de trancher la question, y compris des directives sur la preuve à consigner, soit oralement ou par tout autre moyen, et sur la méthode de signification ou de dépôt des documents;
- c) le délai pour la signification et le dépôt d'un mémoire comprenant un exposé concis des faits et du droit;
- d) la date, l'heure et le lieu pour l'audience se rapportant à la question à trancher;
- e) toute autre directive que la Cour estime appropriée.

7. L'intertitre précédant l'article 59 et les articles 59 à 61 des mêmes règles sont abrogés.**8. L'article 62 des mêmes règles et l'intertitre le précédant sont abrogés.****9. L'article 67 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :**

(7) La preuve de la signification de l'avis de requête est déposée à la Cour au moins trois jours avant l'audition de la requête.

10. Le paragraphe 95(3) des mêmes règles est abrogé.**11. Le paragraphe 119(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

(3) Sauf directive contraire de la Cour, la partie qui désire obtenir, par voie de requête, l'autorisation d'interroger un expert en application du paragraphe (1) signifie aux autres parties, avant de présenter sa requête, le rapport de l'expert visé au paragraphe 145(7).

12. (1) Le paragraphe 123(4) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(4) Sous réserve d'une directive de la Cour, le greffier ou une personne désignée par lui ou par le juge en chef peut fixer la date, l'heure et le lieu de l'audience :

- a) sur réception d'une demande commune;
- b) sur réception d'une demande et d'un mémoire distinct de chaque partie;
- c) sur réception d'une demande et après expiration du délai de production des mémoires distincts de chaque partie.

(4.1) Toutefois, la Cour peut, de son propre chef, fixer la date, l'heure et le lieu de l'audience.

(2) L'article 123 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

(6) Si la date, l'heure et le lieu de l'audience ont été fixés sur demande commune des parties, l'audience ne peut être ajournée que si la Cour est convaincue qu'il existe des circonstances particulières justifiant l'ajournement et qu'il est dans l'intérêt de la justice de le permettre.

13. The Rules are amended by adding the following after section 123:

LITIGATION PROCESS CONFERENCE

14. (1) Subsection 125(1) of the Rules is replaced by the following:

125. (1) If an appeal has not been set down for hearing or terminated by any means within 60 days after the filing of the reply or after the last day for the filing of the reply, whichever is later, subject to any direction by the Chief Justice, the Registrar or a person designated by the Registrar or by the Chief Justice may serve on the Deputy Attorney General of Canada and on the counsel of record for the appellant or, if the appellant acts in person, on the appellant, a notice of status hearing at least 30 days before the date fixed for that hearing, and the hearing shall be held before a judge.

(2) Subsection 125(7) of the Rules is replaced by the following:

(7) Despite subsection (1), the Court may, on its own initiative or at the request of a party, at any time after the expiry of the period for serving a notice of status hearing provided in that subsection, direct counsel for the parties, either with or without the parties, and any party not represented by counsel, to appear before a judge who may

- (a) set time periods for the completion of any remaining steps before the hearing of the appeal;
- (b) determine the advisability of amending the pleadings;
- (c) attempt to identify any issue and shorten the hearing;
- (d) attempt to obtain admissions of fact or documents;
- (e) consider directing that a settlement conference be held regarding any issue in the appeal;
- (f) determine if the parties are ready to proceed with the hearing of the appeal by
 - (i) identifying the parties' potential witnesses and the documents which may be filed as exhibits,
 - (ii) confirming that all required steps in the appeal have been completed before setting down the appeal for hearing,
 - (iii) determining the approximate duration of the hearing, and
 - (iv) fixing a time and place for the hearing; or
- (g) make any other order or give any direction that the judge considers appropriate.

(8) If a party fails to comply with an order made or direction given under subsection (5) or (7) or fails to appear at a status hearing at the time and place fixed for it, the Court may, on application or on its own initiative, allow or dismiss the appeal or make any other order that is appropriate.

15. The headings before section 126 and section 126 of the Rules are replaced by the following:

CASE MANAGEMENT

126. (1) The Chief Justice may, on his or her own initiative or at the request of a party, at any time order that an appeal or a group of appeals be subject to case management and may designate one or more judges to act as the case management judge.

13. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 123, de ce qui suit :

CONFÉRENCE DANS LE CADRE D'UNE INSTANCE

14. (1) Le paragraphe 125(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

125. (1) Si un appel n'a pas été inscrit au rôle pour audition ou n'a pas pris fin de quelque manière que ce soit dans les soixante jours suivant le dépôt de la réponse ou après l'expiration du délai prévu pour le dépôt de la réponse, selon le dernier de ces événements à survenir, sous réserve d'une directive du juge en chef, le greffier ou la personne que lui ou le juge en chef désigne peut signifier au sous-procureur général du Canada et à l'avocat inscrit au dossier de l'appelant, ou à l'appelant lui-même lorsqu'il agit en son propre nom, un avis d'audience sur l'état de l'instance au moins trente jours avant la date prévue pour cette audience. Celle-ci est tenue devant un juge.

(2) Le paragraphe 125(7) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(7) Malgré le paragraphe (1), la Cour peut, de son propre chef ou à la demande d'une partie, — à tout moment après l'expiration du délai à partir duquel un avis d'audience sur l'état de l'instance peut être signifié en application du paragraphe (1) — ordonner aux avocats des parties et à toute partie non représentée par un avocat de comparaître, avec ou sans les parties s'il s'agit d'avocats, devant un juge afin que celui-ci puisse :

- a) fixer les délais pour la prise des mesures qui restent à prendre avant l'audience;
- b) déterminer s'il y a lieu de modifier les actes de procédure;
- c) tenter de cerner toute question en litige et abréger l'audience;
- d) tenter d'obtenir des aveux de fait ou des documents;
- e) examiner la possibilité d'ordonner la tenue d'une conférence de règlement relative à toute question en litige soulevée lors de l'appel;
- f) vérifier si les parties sont prêtes à passer à l'audition de l'appel, par la prise des mesures suivantes :
 - (i) identifier les témoins éventuels des parties et déterminer les documents qui pourront être déposés comme pièces,
 - (ii) confirmer que toutes les démarches obligatoires préalables à l'inscription de l'appel au rôle pour audition ont été accomplies,
 - (iii) déterminer la durée approximative de l'audience,
 - (iv) fixer la date, l'heure et le lieu de l'audience;
- g) rendre toute autre ordonnance, ou donner toute directive qu'il estime appropriée.

(8) Si une partie omet de se conformer à l'ordonnance rendue en vertu du paragraphe (5) ou (7) ou à la directive donnée en vertu de l'un ou l'autre de ces paragraphes, ou si une partie omet de comparaître à l'audience sur l'état de l'instance, à la date, à l'heure et au lieu fixés, la Cour peut, sur demande ou de son propre chef, accueillir l'appel, le rejeter ou rendre toute autre ordonnance appropriée.

15. L'article 126 des mêmes règles et les intertitres le précédant sont remplacés par ce qui suit :

GESTION DE L'INSTANCE

126. (1) De son propre chef ou à la demande d'une partie, le juge en chef peut à tout moment ordonner qu'un appel ou un groupe d'appels soit régi dans le cadre de la gestion de l'instance, et il peut désigner un ou plusieurs juges qui seront chargés de la gestion de l'instance.

(2) The case management judge shall convene a case management conference as soon as possible after the close of pleadings for the purpose of establishing, in conjunction with the parties, a timetable for the conduct of the appeal or group of appeals.

(3) The case management judge may deal with all issues that arise prior to the hearing of the appeal, including by

- (a) convening case management conferences as necessary, either on their initiative or at the request of a party;
- (b) giving any directions that are necessary for the just, most expeditious and least expensive determination of the appeal on its merits, including consolidating two or more appeals or parts of appeals that raise common issues or deal with common facts;
- (c) determining all motions that were made prior to the appeal hearing date or arranging for them to be heard by another judge;
- (d) despite any other period provided in these rules, setting the period for the completion of any steps in the appeal; and
- (e) making any order or giving any direction that the case management judge considers appropriate.

(4) If a party fails to comply with the time requirements set out in a timetable established under this section or with any requirement of these rules, or fails to attend any case management conference, the case management judge may

- (a) strike out any document or portion of a document filed by that party;
- (b) dismiss the appeal or give judgment in favour of the appellant;
- (c) amend the timetable in order to allow the party to comply with it;
- (d) order the party to pay costs, either in a fixed amount or in an amount to be taxed; or
- (e) make any other order that the case management judge considers just in the circumstances.

(5) A case management judge hearing any motion may dispense in whole or in part with the requirement to file a notice of motion together with the affidavits or other documentary material.

(6) A case management judge shall not preside at the hearing of the appeal except with the consent of the parties.

TRIAL MANAGEMENT CONFERENCE

126.1 (1) A trial management conference may be held on or after an appeal has been set down for hearing, at the request of one of the parties or on the initiative of the judge presiding at the hearing.

(2) At the trial management conference, the judge may

- (a) obtain from the parties the names and contact information of the witnesses the parties intend to call and the substance of their testimony;
- (b) consider the possibility of obtaining admissions that would facilitate proof of the non-contentious issues and the admission of documents whose authenticity is not in dispute;
- (c) consider alternative methods of adducing evidence, including the filing of affidavits or reports;
- (d) consider expeditious means for adducing evidence;

(2) Après la clôture des actes de procédure, le juge chargé de la gestion de l'instance tient, dès que possible, une conférence sur la gestion de l'instance dans le but d'établir, de concert avec les parties, un échéancier pour le déroulement de l'appel ou du groupe d'appels.

(3) Le juge chargé de la gestion de l'instance peut se pencher sur toutes les questions qui se posent avant l'audition de l'appel et peut, notamment :

- a) tenir, au besoin, de son propre chef ou à la demande d'une partie, des conférences sur la gestion de l'instance;
- b) donner toute directive nécessaire pour que l'appel soit réglé au fond de façon juste et de la façon la plus expéditive et la moins coûteuse possible, y compris par la réunion de plusieurs appels ou de parties d'appels soulevant des questions communes ou portant sur des faits communs;
- c) rendre une décision sur toutes les requêtes présentées antérieurement à la date de l'audition de l'appel, ou faire en sorte qu'elles soient entendues par un autre juge;
- d) malgré tout autre délai prescrit par les présentes règles, fixer le délai pour l'accomplissement d'une démarche dans le cadre de l'appel;
- e) rendre toute ordonnance ou donner toute directive qu'il estime appropriée.

(4) Si une partie ne respecte pas les délais fixés dans un échéancier établi en vertu du présent article, ne se conforme pas aux exigences des présentes règles ou ne se présente pas à une conférence sur la gestion de l'instance, le juge chargé de la gestion de l'instance peut selon le cas :

- a) radier en tout ou en partie tout document déposé par cette partie;
- b) soit rejeter l'appel, soit rendre jugement en faveur de l'appelant;
- c) modifier l'échéancier afin de permettre à la partie de le respecter;
- d) condamner la partie aux dépens, dont le montant est fixé par le juge ou sera à taxer;
- e) rendre toute autre ordonnance qu'il estime juste dans les circonstances.

(5) Le juge chargé de la gestion de l'instance qui entend une requête peut lever, entièrement ou en partie, l'obligation de déposer un avis de requête accompagné d'affidavits ou d'autres éléments de preuve documentaire.

(6) Le juge chargé de la gestion de l'instance ne préside pas l'audition de l'appel, à moins que les parties n'y consentent.

CONFÉRENCE SUR LA GESTION DE L'AUDIENCE

126.1 (1) À la demande d'une partie ou sur l'initiative du juge qui préside l'audience, une conférence sur la gestion de l'audience peut se tenir dès la fixation de la date de l'audition de l'appel.

(2) Lors de cette conférence, le juge peut :

- a) obtenir des parties les nom et coordonnées des témoins qu'elles entendent assigner ainsi que la teneur du témoignage de ces derniers;
- b) examiner la possibilité d'obtenir des aveux qui faciliteraient la preuve des questions non litigieuses et d'admettre des documents dont l'authenticité n'est pas contestée;
- c) examiner toute méthode alternative de présentation de la preuve, notamment le dépôt d'affidavits ou de rapports;
- d) examiner la possibilité de recourir à des méthodes expéditives de présentation de la preuve;

- (e) give directions that would facilitate the orderly and expeditious conduct of the hearing;
- (f) identify and hear, if necessary, any pre-trial motions which the judge considers ought to be dealt with and disposed of before the hearing commences;
- (g) address the issues referred to in subsection 145(9); and
- (h) give any direction for the conduct of the hearing that the judge considers just in the circumstances.

SETTLEMENT CONFERENCE

126.2 (1) The Court may, at any time, on its own initiative or at the request of a party, direct that a conference be held to consider the possibility of settling any or all of the issues.

(2) The judge who presides at a settlement conference shall not preside at the hearing of the appeal and shall not communicate with the judge hearing the appeal concerning anything that was said or done at the settlement conference.

(3) Unless otherwise directed by the settlement conference judge, the parties and their counsel, if the parties are represented by counsel, shall attend the settlement conference.

(4) Each party shall, at least 14 days before the date of the settlement conference, serve on the other parties and submit to the Court a settlement conference brief containing

- (a) an explanation of the party's theory of the case;
- (b) a statement of the material facts that the party expects to establish at the hearing of the appeal and how they will be established;
- (c) a statement of the issues to be determined at the hearing; and
- (d) a statement of the law and authorities that the party will rely on at the hearing of the appeal.

(5) A settlement conference brief shall not exceed 10 pages except with leave of the settlement conference judge, which may be applied for by informal communication with the Registry.

(6) The settlement conference judge may adjourn a settlement conference and reconvene it at a later date.

16. Section 127 of the Rules is replaced by the following:

127. (1) At the conclusion of a litigation process conference held under section 125, subsection 126(2) or section 126.1,

- (a) counsel or the parties, if they are not represented by counsel, may sign a memorandum setting out the results of the conference; and
- (b) the judge presiding at the conference may give any direction that the judge considers necessary with respect to the conduct of the appeal.

(2) Any memorandum signed by counsel or the parties, if they are not represented by counsel, or any direction given by the judge binds the parties unless the judge presiding at the hearing of the appeal directs otherwise.

17. Section 128 of the Rules is replaced by the following:

128. No communication shall be made to the judge presiding at a hearing of an appeal or a motion in an appeal with respect to matters related to settlement or settlement discussions during a litigation process conference.

e) donner des directives qui faciliteraient le déroulement ordonné et expéditif de l'audience;

f) déterminer et entendre, au besoin, les requêtes préalables à l'audience qui, selon lui, doivent être traitées et réglées avant le début de l'audience;

g) considérer toute question visée au paragraphe 145(9);

h) donner toute directive concernant le déroulement de l'audience qu'il estime juste dans les circonstances.

CONFÉRENCE DE RÈGLEMENT

126.2 (1) De son propre chef ou à la demande d'une partie, la Cour peut, à tout moment, ordonner la tenue d'une conférence pour examiner la possibilité de régler la totalité ou une partie des questions en litige.

(2) Le juge qui préside la conférence de règlement ne préside pas l'audition de l'appel ni ne communique avec le juge qui la préside concernant ce qui a été dit ou fait lors de la conférence de règlement.

(3) Sauf directive contraire du juge qui préside la conférence de règlement, les parties et leurs avocats, le cas échéant, se présentent à la conférence.

(4) Chaque partie signifie aux autres parties un mémoire relatif à la conférence et le présente à la Cour, au moins quatorze jours avant la date de la conférence de règlement. Dans ce mémoire, la partie :

- a) explique sa théorie de la cause;
- b) énonce les faits pertinents qu'elle entend établir à l'audition de l'appel et explique comment elle les établira;
- c) énonce les questions à trancher lors de l'audience;
- d) énonce les règles de droit sur lesquelles elle se fondera à l'audition de l'appel et indique la jurisprudence et la doctrine qu'elle invoquera.

(5) Le mémoire relatif à la conférence de règlement ne dépasse pas dix pages, à moins que le juge qui préside la conférence ne l'autorise. L'autorisation peut être demandée de manière informelle au greffe.

(6) Le juge qui préside la conférence de règlement peut ajourner la conférence et en reporter la tenue à une date ultérieure.

16. L'article 127 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

127. (1) À l'issue d'une conférence dans le cadre d'une instance tenue en vertu de l'article 125, du paragraphe 126(2) ou de l'article 126.1 :

- a) les avocats — ou les parties, si elles ne sont pas représentées — peuvent signer un procès-verbal exposant les résultats de la conférence;
- b) le juge qui a présidé la conférence peut donner toute directive nécessaire relativement au déroulement de l'appel.

(2) Tout procès-verbal signé par les avocats — ou les parties, si elles ne sont pas représentées — ou toute directive donnée par le juge lie les parties, sauf si le juge qui préside l'audition de l'appel en ordonne autrement.

17. L'article 128 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

128. Les questions relatives à un règlement qui sont soulevées pendant une conférence dans le cadre d'une instance ne peuvent être communiquées au juge présidant l'audition de l'appel ou l'audition d'une requête présentée dans le cadre de cet appel.

18. Section 145 of the Rules is replaced by the following:

145. (1) In this section, “expert report” means

- (a) a solemn declaration made by a proposed expert witness under section 41 of the *Canada Evidence Act*;
- (b) a written statement signed by a proposed expert witness accompanied by a certificate of counsel indicating that counsel is satisfied that the statement represents evidence that the proposed expert witness is prepared to give in the matter; or
- (c) a written statement in any other form authorized by direction of the Court in a particular case and for special reasons.

(2) An expert report shall

- (a) set out in full the evidence of the expert;
- (b) set out the expert’s qualifications and the areas in respect of which it is proposed that they be qualified as an expert witness; and
- (c) be accompanied by a certificate in Form 145(2) signed by the expert acknowledging that they have read the Code of Conduct for Expert Witnesses set out in Schedule III and agree to be bound by it.

(3) If an expert fails to comply with the Code of Conduct for Expert Witnesses, the Court may exclude some or all of their expert report.

(4) A party intending to call more than five expert witnesses at a hearing shall seek leave of the Court under section 7 of the *Canada Evidence Act*.

(5) In deciding whether to grant leave, the Court shall consider all relevant matters, including

- (a) the nature of the proceeding, its public significance and any need to clarify the law;
- (b) the number, complexity and technical nature of the issues in dispute; and
- (c) the likely expense involved in calling the expert witnesses in relation to the amounts in issue.

(6) Two or more of the parties may jointly name an expert witness.

(7) Unless otherwise directed by the Court, no evidence in chief of an expert witness shall be received at the hearing in respect of an issue unless

- (a) the issue has been defined by the pleadings or by written agreement of the parties stating the issues;
- (b) their expert report prepared in accordance with subsection (2) has been served on all other parties not less than 90 days before the commencement of the hearing; and
- (c) the expert witness is available at the hearing for cross-examination.

(8) Subject to subsection (7), evidence in chief of an expert witness may be given at the hearing

- (a) by the reading of all or part of the expert report by the witness, unless the Court, with the consent of the parties, permits it to be taken as read; and
- (b) if the party calling the witness so elects, by the verbal testimony of the expert witness
 - (i) explaining or demonstrating what is in the expert report or in the part that has been given in evidence, and
 - (ii) in respect of other matters, by special leave of the Court, if it considers it appropriate.

18. L’article 145 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

145. (1) Dans le présent article, « rapport d’expert » s’entend :

- a) soit d’une déclaration solennelle du témoin expert proposé faite en vertu de l’article 41 de la *Loi sur la preuve au Canada*;
- b) soit d’un exposé écrit, signé par le témoin expert proposé, accompagné du certificat d’un avocat dans lequel celui-ci affirme être convaincu que cet exposé représente la déposition que le témoin expert proposé est disposé à faire en la matière;
- c) soit de tout autre exposé écrit autorisé par une directive de la Cour dans l’affaire en question et pour des raisons spéciales.

(2) Le rapport d’expert :

- a) reproduit entièrement la déposition du témoin expert;
- b) indique les titres de compétence et les domaines d’expertise pour lesquels le témoin entend être reconnu comme témoin expert;
- c) est accompagné d’un certificat rédigé selon la formule 145(2), signé par le témoin expert, attestant que ce dernier a lu le Code de conduite régissant les témoins experts établi à l’annexe III et qu’il accepte de s’y conformer.

(3) La Cour peut exclure tout ou partie du rapport d’expert si le témoin expert ne se conforme pas au Code de conduite régissant les témoins experts.

(4) La partie à l’audience qui compte produire plus de cinq témoins experts en demande l’autorisation à la Cour conformément à l’article 7 de la *Loi sur la preuve au Canada*.

(5) Dans sa décision sur la demande d’autorisation, la Cour tient compte de tout facteur pertinent, notamment :

- a) la nature du litige, son importance pour le public et la nécessité de clarifier le droit;
- b) le nombre, la complexité et la nature technique des questions en litige;
- c) les coûts probables afférents à la production de témoins experts par rapport à la somme en litige.

(6) Deux parties ou plus peuvent, conjointement, désigner un témoin expert.

(7) Sauf directive contraire de la Cour, la preuve sur interrogatoire principal d’un témoin expert ne peut être reçue à l’audience au sujet d’une question que si les conditions ci-après sont réunies :

- a) cette question a été définie dans les actes de procédure ou par accord écrit des parties définissant les points en litige;
- b) le rapport d’expert établi conformément au paragraphe (2) a été signifié à toutes les autres parties au moins quatre-vingt-dix jours avant le début de l’audience;
- c) le témoin expert est disponible à l’audience pour contre-interrogatoire.

(8) Sous réserve du paragraphe (7), la preuve sur interrogatoire principal d’un témoin expert peut être présentée à l’audience :

- a) par la lecture, par le témoin expert, de la totalité ou d’une partie de son rapport, à moins que la Cour, avec le consentement de toutes les parties, ne permette de considérer le texte comme déjà lu;
- b) si la partie qui cite le témoin le désire, par déposition orale du témoin expert :
 - (i) expliquant ou démontrant ce qu’il a exprimé dans le rapport d’expert ou dans les passages du rapport d’expert qui ont été présentés en preuve,
 - (ii) à l’égard de toute autre question avec l’autorisation spéciale de la Cour, si elle l’estime approprié.

(9) A litigation process conference other than a settlement conference may address

- (a) any objection to the evidence of an adverse party's proposed expert witness and the basis of the objection;
- (b) any benefit to the conduct of the proceeding that would be achieved by ordering that the proposed expert witnesses confer with one another before the hearing in order to narrow the issues and identify the points on which their views differ;
- (c) the need for any additional or rebuttal expert witness evidence;
- (d) the number of proposed expert witnesses and the manner of presentation of their evidence; and
- (e) any other issue arising from the expert reports of proposed expert witnesses.

(10) The Court, at the request of a party or on its own initiative, may at any time order that expert witnesses confer with one another before the hearing in order to narrow the issues and identify the points on which their views differ.

(11) The parties and their counsel may attend an expert conference but the conference may take place in the parties' absence if the parties agree.

(12) The Court may order that an expert conference take place in the presence of a judge.

(13) A joint statement prepared by two or more expert witnesses following an expert conference is admissible in evidence at the hearing.

(14) Discussions in an expert conference and documents prepared for the conference are confidential and shall not be disclosed to the judge presiding at the hearing of the appeal except with consent of the parties.

(15) Unless otherwise directed by the Court, no evidence of an expert witness, including their expert report, shall be led in rebuttal of any evidence referred to in paragraph (7)(b) unless the rebuttal evidence has been reduced to writing in accordance with this section and a copy is served on the other parties not less than 60 days before the commencement of the hearing.

(16) Unless otherwise directed by the Court, no evidence of an expert witness, including an expert report, shall be led in surrebuttal of any evidence tendered under subsection (15) unless the surrebuttal evidence has been reduced to writing in accordance with this section and a copy has been served on the other parties not less than 30 days before the commencement of the hearing.

(17) The Court may require that some or all of the expert witnesses testify as a panel after the completion of the testimony of the non-expert witnesses of each party or at any other time that the Court determines.

(18) The Court may identify matters that are within the area of expertise of the panel members and pose questions to the panel members about those matters.

(19) Expert witnesses shall give their views and may be directed to comment on the views of other panel members and to make concluding statements. They may, with leave of the Court, pose questions to other panel members.

(20) On completion of the testimony of the panel, panel members may be cross-examined and re-examined in the sequence directed by the Court.

(9) Lors de toute conférence dans le cadre d'une instance autre qu'une conférence de règlement, il pourra être discuté de :

- a) toute objection à la déposition du témoin expert proposé par une partie adverse ainsi que son fondement;
- b) tout avantage qu'il y aurait pour le déroulement de l'instance à ordonner aux témoins experts proposés de s'entretenir avant l'audience afin de circonscrire les questions en litige et de dégager leurs divergences d'opinions;
- c) la nécessité d'obtenir la déposition d'un témoin expert comme preuve additionnelle ou en contre-preuve;
- d) le nombre de témoins experts proposés et le mode de présentation de leur preuve;
- e) toute autre question soulevée par tout rapport d'expert proposé.

(10) À la demande d'une partie ou de son propre chef, la Cour peut, en tout temps, ordonner aux témoins experts de s'entretenir avant l'audience afin de circonscrire les questions en litige et de dégager leurs divergences d'opinions.

(11) Les parties et leur avocat peuvent assister à une conférence d'experts mais celle-ci peut se tenir en l'absence des parties si elles y consentent.

(12) La Cour peut ordonner que la conférence d'experts se tienne en présence d'un juge.

(13) Une déclaration conjointe préparée par deux témoins experts ou plus à la suite de la conférence d'experts est admissible en preuve à l'audience.

(14) Toute discussion tenue pendant une conférence d'experts et les documents préparés pour les besoins de celle-ci sont confidentiels et ne sont pas communiqués au juge qui préside l'audition de l'appel, à moins que les parties n'y consentent.

(15) Sauf directive contraire de la Cour, une preuve présentée par un témoin expert, y compris son rapport, ne peut être présentée pour réfuter toute preuve visée à l'alinéa (7)b) que si elle est consignée par écrit conformément au présent article et qu'une copie est signifiée aux autres parties au moins soixante jours avant le début de l'audience.

(16) Sauf directive contraire de la Cour, une preuve présentée par un témoin expert, y compris son rapport, ne peut être présentée pour réfuter toute preuve visée au paragraphe (15) que si elle est consignée par écrit conformément au présent article et qu'une copie est signifiée aux autres parties au moins trente jours avant le début de l'audience.

(17) La Cour peut exiger que des témoins experts témoignent à titre de groupe d'experts après la déposition orale des témoins des faits de chaque partie ou à tout autre moment fixé par elle.

(18) La Cour peut préciser les sujets relevant du domaine de compétence du groupe d'experts et leur poser des questions sur ces sujets.

(19) Chaque témoin expert donne son point de vue et peut être contraint à formuler des observations quant aux points de vue des autres experts du groupe et à tirer des conclusions. Avec l'autorisation de la Cour, il peut leur poser des questions.

(20) Après la déposition des témoins experts du groupe, les témoins experts peuvent être contre-interrogés et réinterrogés dans l'ordre déterminé par la Cour.

19. Paragraph 146(1)(d) of the Rules is replaced by the following:

(d) serving on the adverse party or the counsel of record for the adverse party, at least five days before the commencement of the hearing, a notice of intention to call the person as a witness,

20. The Rules are amended by adding the following after section 146:

LEAD CASES

146.1 (1) This section applies if

- (a) two or more appeals have been filed before the Court;
- (b) the Court has not made a decision disposing of any of the appeals; and
- (c) the appeals give rise to one or more common or related issues of fact or law.

(2) The Court may give a direction

- (a) specifying one or more of the appeals referred to in subsection (1) as a lead case or lead cases; and
- (b) staying the related appeals.

(3) If the Court gives a direction, each party in a related appeal who agrees to be bound, in whole or in part, by the decision in the lead case shall, within 10 days, file Form 146.1 with the Court.

(4) If a party does not agree to be bound by the decision in the lead case, in whole or in part, or does not file Form 146.1 with the Court, the Court shall give a direction that the appeal is no longer stayed.

(5) The Court may, on its own initiative or at the request of a party, give directions with respect to the related appeals, provide for their disposal or take further steps with respect to those appeals.

(6) If a lead case or lead cases are withdrawn or disposed of before the Court makes a decision in relation to the common or related issues, the Court shall give directions as to

- (a) whether another appeal or other appeals are to be heard as the lead case or lead cases; and
- (b) whether any direction affecting the related appeals should be set aside or amended.

21. (1) Subsection 147(3) of the Rules is amended by adding the following after paragraph (i):

(i.1) whether the expense required to have an expert witness give evidence was justified given

- (i) the nature of the proceeding, its public significance and any need to clarify the law,
- (ii) the number, complexity or technical nature of the issues in dispute, or
- (iii) the amount in dispute; and

(2) Section 147 of the Rules is amended by adding the following after subsection (3):

(3.1) Unless otherwise ordered by the Court, if an appellant makes an offer of settlement and obtains a judgment as favourable as or more favourable than the terms of the offer of settlement, the appellant is entitled to party and party costs to the date of service of the offer and substantial indemnity costs after that date, as determined by the Court, plus reasonable disbursements and applicable taxes.

(3.2) Unless otherwise ordered by the Court, if a respondent makes an offer of settlement and the appellant obtains a judgment as favourable as or less favourable than the terms of the offer of

19. L'alinéa 146(1)d) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

d) soit en signifiant à la partie opposée ou à son avocat, au moins cinq jours avant le début de l'audience, un avis d'intention d'appeler la personne à témoigner,

20. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 146, de ce qui suit :

CAUSES TYPES

146.1 (1) Le présent article s'applique si les conditions ci-après sont réunies :

- a) au moins deux appels ont été interjetés devant la Cour;
- b) aucun de ces appels n'a fait l'objet d'une décision le réglant;
- c) ces appels soulèvent une ou plusieurs questions communes ou connexes de fait ou de droit.

(2) La Cour peut, par une directive :

- a) désigner parmi ces appels une cause type ou des causes types;
- b) suspendre les appels connexes.

(3) Si la Cour donne une directive, toute partie dans un appel connexe qui accepte d'être liée — en tout ou en partie — par le jugement rendu dans la cause type, dépose la formule 146.1 auprès de la Cour dans les dix jours.

(4) Dans le cas où une partie refuse d'être liée, en tout ou en partie, par le jugement rendu dans la cause type ou ne dépose pas la formule 146.1 auprès de la Cour, celle-ci donne une directive qui annule la suspension de l'appel.

(5) La Cour peut, de son propre chef ou à la demande d'une partie, donner des directives concernant tout appel connexe, prévoir le règlement de ces appels ou prendre toute autre mesure relative à ceux-ci.

(6) Si la cause type ou les causes types sont retirées ou réglées avant qu'elle ne rende une décision relativement aux questions communes ou connexes, la Cour donne des directives :

- a) sur la question de savoir si un autre appel ou d'autres appels doivent être entendus à titre de cause type ou de causes types;
- b) sur la question de savoir s'il convient d'annuler ou de modifier toute directive ayant une incidence sur les appels connexes.

21. (1) Le paragraphe 147(3) des mêmes règles est modifié par adjonction, après l'alinéa i), de ce qui suit :

i.1) de la question de savoir si les dépenses engagées pour la déposition d'un témoin expert étaient justifiées compte tenu de l'un ou l'autre des facteurs suivants :

- (i) la nature du litige, son importance pour le public et la nécessité de clarifier le droit,
- (ii) le nombre, la complexité ou la nature des questions en litige,
- (iii) la somme en litige;

(2) L'article 147 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(3.1) Sauf directive contraire de la Cour, lorsque l'appellant fait une offre de règlement et qu'il obtient un jugement qui est au moins aussi favorable que l'offre de règlement, l'appellant a droit aux dépens entre parties jusqu'à la date de la signification de l'offre et, après cette date, aux dépens indemnitaires substantiels que fixe la Cour, plus les débours raisonnables et les taxes applicables.

(3.2) Sauf directive contraire de la Cour, lorsque l'intimée fait une offre de règlement et que l'appellant obtient un jugement qui n'est pas plus favorable que l'offre de règlement, ou que l'appel

settlement or fails to obtain judgment, the respondent is entitled to party and party costs to the date of service of the offer and substantial indemnity costs after that date, as determined by the Court, plus reasonable disbursements and applicable taxes.

(3.3) Subsections (3.1) and (3.2) do not apply unless the offer of settlement

- (a) is in writing;
- (b) is served no earlier than 30 days after the close of pleadings and at least 90 days before the commencement of the hearing;
- (c) is not withdrawn; and
- (d) does not expire earlier than 30 days before the commencement of the hearing.

(3.4) A party who is relying on subsection (3.1) or (3.2) has the burden of proving that

- (a) there is a relationship between the terms of the offer of settlement and the judgment; and
- (b) the judgment is as favourable as or more favourable than the terms of the offer of settlement, or as favourable or less favourable, as the case may be.

(3.5) For the purposes of this section, “substantial indemnity costs” means 80% of solicitor and client costs.

(3.6) In ascertaining whether the judgment granted is as favourable as or more favourable than the offer of settlement for the purposes of applying subsection (3.1), the Court shall not have regard to costs awarded in the judgment or that would otherwise be awarded, if an offer of settlement does not provide for the settlement of the issue of costs.

(3.7) For greater certainty, if an offer of settlement that does not provide for the settlement of the issue of costs is accepted, a party to the offer may apply to the Court for an order determining the amount of costs.

(3.8) No communication respecting an offer of settlement shall be made to the Court, other than to a judge in a litigation process conference who is not the judge at the hearing, until all of the issues, other than costs, have been determined.

22. Section 153 of the Rules is amended by adding the following after subsection (2):

(3) The taxing officer may direct that the taxation of a bill of costs be conducted by teleconference, by videoconference or by a combination of both and may specify the party responsible for establishing the communication.

23. (1) Subsection 167(1) of the English version of the Rules is replaced by the following:

167. (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

(2) Subsection 167(3) of the Rules is replaced by the following:

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be deposited with the Registry without delay.

est rejeté, l’intimée a droit aux dépens entre parties jusqu’à la date de la signification de l’offre et, après cette date, aux dépens indemnitaires substantiels que fixe la Cour, plus les débours raisonnables et les taxes applicables.

(3.3) Les paragraphes (3.1) et (3.2) ne s’appliquent que si l’offre de règlement :

- a) est faite par écrit;
- b) est signifiée au moins trente jours après la clôture de la procédure écrite et au moins quatre-vingt-dix jours avant le début de l’audience;
- c) n’est pas retirée;
- d) n’expire pas moins de trente jours avant le début de l’audience.

(3.4) Il incombe à la partie qui invoque le paragraphe (3.1) ou (3.2) de prouver :

- a) qu’il existe un rapport entre la teneur de l’offre de règlement et le jugement;
- b) que le jugement est au moins aussi favorable que l’offre de règlement ou qu’il n’est pas plus favorable que l’offre de règlement, selon le cas.

(3.5) Pour l’application du présent article, les dépens « indemnitaires substantiels » correspondent à 80 % des dépens établis sur une base procureur-client.

(3.6) Lorsqu’elle détermine si le jugement accordé est au moins aussi favorable que l’offre de règlement pour l’application du paragraphe (3.1), la Cour ne tient pas compte des dépens qui sont accordés dans le jugement ou qui seraient par ailleurs accordés, si l’offre de règlement ne prévoit pas le règlement de la question des dépens.

(3.7) Il est entendu que si une offre de règlement qui ne prévoit pas le règlement des dépens est acceptée, une partie au règlement peut demander à la Cour une ordonnance quant aux dépens.

(3.8) Tant qu’une décision n’aura pas été rendue sur toutes les questions en litige, à l’exception de celle relative aux dépens, aucune communication concernant une offre de règlement n’est faite à la Cour, sauf à un juge qui préside une conférence dans le cadre d’une instance et qui n’est pas celui qui présidera l’audition de cet appel.

22. L’article 153 des mêmes règles est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) L’officier taxateur peut ordonner que la taxation d’un mémoire de frais se tienne par voie de vidéoconférence ou de téléconférence ou des deux et préciser celle des parties qui a la responsabilité d’établir la communication.

23. (1) Le paragraphe 167(1) de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

167. (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

(2) Le paragraphe 167(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) Le jugement et les motifs qui le fondent, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

24. The Table of Forms in Schedule I to the Rules is amended by adding the following after form number “45”:

FORM NUMBER	TITLE	PAGE
52	Demand for Particulars	

25. The Table of Forms in Schedule I to the Rules is amended by adding the following after form number “142”:

FORM NUMBER	TITLE	PAGE
145(2)	Certificate Concerning Code of Conduct for Expert Witnesses	
146.1	Agreement to Be Bound by Final Decision	

26. Schedule I to the Rules is amended by adding the following after Form 45:

FORM 52

DEMAND FOR PARTICULARS

TAX COURT OF CANADA

BETWEEN:

(name)

Appellant,

and

HER MAJESTY THE QUEEN,

Respondent.

DEMAND FOR PARTICULARS

TO: The (party), (name)

The (party), (name) demands particulars of the following allegations contained in your (pleading):

- 1.
- 2.
- 3.

If the particulars requested are not delivered to the undersigned within 30 days after service of this demand, an application may be made to the Court for an order requiring delivery of them.

Dated at, this day of 20.....

(Name, address for service,
telephone number and fax
number, if any, of moving party's
counsel or moving party)

27. Schedule I to the Rules is amended by adding the following after Form 142:

24. La liste des formules de l'annexe I des mêmes règles est modifiée par adjonction, après la mention « 45 » figurant dans la colonne intitulée « NUMÉRO DE LA FORMULE », de ce qui suit :

NUMÉRO DE LA FORMULE	TITRE	PAGE
52	Demande de précisions	

25. La liste des formules de l'annexe I des mêmes règles est modifiée par adjonction, après la mention « 142 » figurant dans la colonne intitulée « NUMÉRO DE LA FORMULE », de ce qui suit :

NUMÉRO DE LA FORMULE	TITRE	PAGE
145(2)	Certificat relatif au Code de conduite des témoins experts	
146.1	Acceptation d'être lié par la décision finale	

26. L'annexe I des mêmes règles est modifiée par adjonction, après la formule 45, de ce qui suit :

FORMULE 52

DEMANDE DE PRÉCISIONS

COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT

ENTRE :

(nom)

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

DEMANDE DE PRÉCISIONS

DESTINATAIRE : (Nom et désignation de la partie)

(Nom et désignation de la partie) demande des précisions sur les allégations ci-après contenues dans votre (acte de procédure) :

- 1.
- 2.
- 3.

Si les précisions demandées ne sont pas produites au soussigné dans les trente jours suivant la signification de la présente demande, une demande peut être présentée à la Cour en vue d'une ordonnance prescrivant leur production.

Fait à ce jour de 20.....

(Nom, adresse aux fins de
signification, numéro de
téléphone et numéro de
télécopieur, le cas échéant, du
requérant ou de son avocat)

27. L'annexe I des mêmes règles est modifiée par adjonction, après la formule 142, de ce qui suit :

FORM 145(2)

CERTIFICATE CONCERNING CODE OF
CONDUCT FOR EXPERT WITNESSES

TAX COURT OF CANADA

BETWEEN:

(name)

Appellant,

and

HER MAJESTY THE QUEEN,

Respondent.

CERTIFICATE CONCERNING CODE OF
CONDUCT FOR EXPERT WITNESSES

I, (name), having been named as an expert witness by the (party), certify that I have read the Code of Conduct for Expert Witnesses set out in Schedule III to the *Tax Court of Canada Rules (General Procedure)* and agree to be bound by it.

Dated at, this day of 20.....

(Signature of expert witness)

(Name, address and telephone and
fax numbers of expert witness)

FORM 146.1

AGREEMENT TO BE BOUND BY FINAL
DECISION IN A LEAD CASE

TAX COURT OF CANADA

BETWEEN:

(name)

Appellant,

and

HER MAJESTY THE QUEEN,

Respondent.

AGREEMENT TO BE BOUND BY FINAL
DECISION IN A LEAD CASE

The (party), (name), agrees to be bound by the final decision in the lead case or lead cases, in whole (*specify*) or in part (*specify*), with a final decision being defined as one from which there is no further right of appeal.

Dated at, this day of 20.....

(Signature of party)

(Signature of counsel for party)

If the Appellant is represented by counsel, counsel and the Appellant must sign this form. If the Appellant is not represented by counsel, this form is signed only by the Appellant.

FORMULE 145(2)

CERTIFICAT RELATIF AU CODE DE
CONDUITE DES TÉMOINS EXPERTS

COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT

ENTRE :

(nom)

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

CERTIFICAT RELATIF AU CODE DE
CONDUITE DES TÉMOINS EXPERTS

Je soussigné(e), (nom), témoin expert désigné(e) par l'(partie) atteste avoir pris connaissance du Code de conduite régissant les témoins experts, établi à l'annexe III des *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure générale)*, et j'accepte de m'y conformer.

Fait à ce jour de 20.....

(Signature du témoin expert)

(Nom, adresse, numéros de
téléphone et de télécopieur du
témoin expert)

FORMULE 146.1

ACCEPTATION D'ÊTRE LIÉ PAR LA DÉCISION
FINALE DANS UNE CAUSE TYPE

COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT

ENTRE :

(nom)

appellant,

et

SA MAJESTÉ LA REINE,

intimée.

ACCEPTATION D'ÊTRE LIÉ PAR LA DÉCISION
FINALE DANS UNE CAUSE TYPE

La partie (nom et désignation de la partie) accepte d'être liée par la décision finale concernant la cause type ou les causes types en tout (*préciser*) ou en partie (*préciser*), une décision finale étant définie comme étant une décision dont on ne peut plus faire appel.

Fait à ce jour de 20.....

(Signature de la partie)

(Signature de l'avocat de la partie)

Si l'appellant est représenté par un avocat, l'avocat et l'appellant signent la présente formule. Si l'appellant n'est pas représenté par un avocat, la présente formule est signée seulement par l'appellant.

28. The Rules are amended by adding, after Schedule II, the Schedule III set out in the schedule to these Rules.

28. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'annexe II, de l'annexe III figurant à l'annexe des présentes règles.

**TAX COURT OF CANADA RULES
(INFORMAL PROCEDURE)**

**RÈGLES DE LA COUR CANADIENNE DE
L'IMPÔT (PROCÉDURE INFORMELLE)**

29. The *Tax Court of Canada Rules (Informal Procedure)*² are amended by adding the following after section 8:

29. Les *Règles de la Cour canadienne de l'impôt (procédure informelle)*² sont modifiées par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

PRONOUNCING AND ENTERING OF JUDGMENTS

PRONONCÉ ET DÉPÔT DES JUGEMENTS

9. (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

9. (1) Dans le cas d'un appel, d'une requête interlocutoire ou de toute autre demande ayant pour objet de statuer au fond, en tout ou en partie, sur un droit en litige entre les parties, la Cour rend un jugement et, dans le cas de toute autre demande ou de toute autre requête interlocutoire, elle rend une ordonnance.

(2) A judgment shall be dated on the day it is signed and that day is the date of the pronouncement of the judgment.

(2) Le jugement est daté du jour de la signature, qui constitue la date du prononcé du jugement.

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be filed with the Registry without delay.

(3) Le jugement et les motifs sur lesquels il est fondé, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

30. Subsection 18(3) of the Rules is replaced by the following:

30. Le paragraphe 18(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registry, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application made to the Minister accompanied by three copies of the notice of objection or the request, as the case may be, and three copies of the Minister's decision, if any.

(3) La demande présentée en application du paragraphe (1) se fait par dépôt au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, de trois exemplaires de la demande adressée au ministre, accompagnés de trois exemplaires de l'avis d'opposition ou de la requête, selon le cas, et de trois exemplaires de la décision du ministre, le cas échéant.

31. Subsection 18.1(2) of the Rules is replaced by the following:

31. Le paragraphe 18.1(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registry, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application accompanied by three copies of the notice of appeal.

(2) Elle est déposée au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, en trois exemplaires, accompagnée de trois exemplaires de l'avis d'appel.

32. Subsection 18.3(2) of the Rules is replaced by the following:

32. Le paragraphe 18.3(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) An application under subsection (1) shall be filed in the manner provided in section 4.1 and shall include a copy of the notice of suspension as well as a copy of the notice of objection filed with the Minister.

(2) Elle est déposée de la manière prévue à l'article 4.1 et comprend une copie de l'avis de suspension et de l'avis d'opposition déposés auprès du ministre.

33. The Rules are amended by replacing subsections 4(3) and (5) with section 4.1 in the following provisions:

33. Dans les passages ci-après des mêmes règles, « aux paragraphes 4(3) et (5) » est remplacé par « à l'article 4.1 » :

- (a) the note at the end of Schedule 18(1);**
- (b) the note at the end of Schedule 18(2); and**
- (c) the note at the end of Schedule 18.1.**

- a) la note qui figure à la fin de l'annexe 18(1);**
- b) la note qui figure à la fin de l'annexe 18(2);**
- c) la note qui figure à la fin de l'annexe 18.1.**

**TAX COURT OF CANADA RULES OF PROCEDURE
RESPECTING THE CANADA PENSION PLAN**

**RÈGLES DE PROCÉDURE DE LA COUR CANADIENNE
DE L'IMPÔT À L'ÉGARD DU RÉGIME DE
PENSIONS DU CANADA**

34. Subsection 6(2) of the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Canada Pension Plan*³ is replaced by the following:

34. Le paragraphe 6(2) des *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard du Régime de pensions du Canada*³ est remplacé par ce qui suit :

(2) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 5.1, three copies of the application accompanied by three copies of the notice of appeal.

(2) Elle est déposée au greffe, de la manière prévue à l'article 5.1, en trois exemplaires, accompagnée de trois exemplaires de l'avis d'appel.

² SOR/90-688b

³ SOR/90-689

² DORS/90-688b

³ DORS/90-689

35. Subsection 12(1) of the Rules is replaced by the following:

12. (1) The Minister shall reply in writing to every notice of appeal or notice of intervention filed with or mailed to a Registry under subsection 5(4) or 9(1).

36. The Rules are amended by adding the following after section 17:

PRONOUNCING AND ENTERING OF JUDGMENTS

17.1 (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

(2) A judgment shall be dated on the day it is signed and that day is the date of the pronouncement of the judgment.

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be deposited with the Registry without delay.

37. Paragraph 18(1)(a) of the Rules is replaced by the following:

(a) any other party to the appeal to make discovery on oath of the documents that are or have been in that party's possession, control or power relevant to any matter in question between them in the appeal,

38. The note at the end of Schedule 6 to the Rules is amended by replacing subsections 5(5) and (7) with section 5.1.

TAX COURT OF CANADA RULES OF PROCEDURE RESPECTING THE EMPLOYMENT INSURANCE ACT

39. Subsection 6(2) of the *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Employment Insurance Act*⁴ is replaced by the following:

(2) The application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 5.1, three copies of the application accompanied by three copies of the notice of appeal.

40. Subsection 12(1) of the Rules is replaced by the following:

12. (1) The Minister shall reply in writing to every notice of appeal or notice of intervention filed in or mailed to a Registry under subsection 5(4) or 9(1).

41. The Rules are amended by adding the following after section 17:

PRONOUNCING AND ENTERING OF JUDGMENTS

17.1 (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

35. Le paragraphe 12(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

12. (1) Le ministre répond par écrit à chaque avis d'appel ou d'intervention déposé ou expédié par la poste à un greffe en vertu des paragraphes 5(4) ou 9(1).

36. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

PRONONCÉ ET DÉPÔT DES JUGEMENTS

17.1 (1) Dans le cas d'un appel, d'une requête interlocutoire ou de toute autre demande ayant pour objet de statuer au fond, en tout ou en partie, sur un droit en litige entre les parties, la Cour rend un jugement et, dans le cas de toute autre demande ou de toute autre requête interlocutoire, elle rend une ordonnance.

(2) Le jugement est daté du jour de la signature, qui constitue la date du prononcé du jugement.

(3) Le jugement et les motifs sur lesquels il est fondé, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

37. L'alinéa 18(1)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

a) enjoindre à toute autre partie à l'appel de donner sous serment communication de tous les documents pertinents relativement à la question en litige et qui sont ou ont été en sa possession, sous son contrôle ou sous sa garde;

38. Dans la note qui figure à la fin de l'annexe 6 des mêmes règles, « aux paragraphes 5(5) et (7) » est remplacé par « à l'article 5.1 ».

RÈGLES DE PROCÉDURE DE LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT À L'ÉGARD DE LA LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI

39. Le paragraphe 6(2) des *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur l'assurance-emploi*⁴ est remplacé par ce qui suit :

(2) Elle est déposée au greffe, de la manière prévue à l'article 5.1, en trois exemplaires, accompagnée de trois exemplaires de l'avis d'appel.

40. Le paragraphe 12(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

12. (1) Le ministre répond par écrit à chaque avis d'appel ou d'intervention déposé ou expédié par la poste à un greffe en vertu des paragraphes 5(4) ou 9(1).

41. Les mêmes règles sont modifiées par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :

PRONONCÉ ET DÉPÔT DES JUGEMENTS

17.1 (1) Dans le cas d'un appel, d'une requête interlocutoire ou de toute autre demande ayant pour objet de statuer au fond, en tout ou en partie, sur un droit en litige entre les parties, la Cour rend un jugement et, dans le cas de toute autre demande ou de toute autre requête interlocutoire, elle rend une ordonnance.

⁴ SOR/90-690; SOR/98-8, s. 2

⁴ DORS/90-690; DORS/98-8, art. 2

(2) A judgment shall be dated on the day it is signed and that day is the date of the pronouncement of the judgment.

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be deposited with the Registry without delay.

42. Paragraph 18(1)(a) of the Rules is replaced by the following:

(a) any other party to the appeal to make discovery on oath of the documents that are or have been in that party's possession, control or power relevant to any matter in question between or among them in the appeal,

43. The note at the end of Schedule 6 to the Rules is amended by replacing subsections 5(5) and (7) with section 5.1.

TAX COURT OF CANADA RULES OF PROCEDURE RESPECTING THE EXCISE TAX ACT (INFORMAL PROCEDURE)

44. The *Tax Court of Canada Rules of Procedure Respecting the Excise Tax Act (Informal Procedure)*⁵ are amended by adding the following after section 8:

PRONOUNCING AND ENTERING OF JUDGMENTS

8.1 (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

(2) A judgment shall be dated on the day it is signed and that day is the date of the pronouncement of the judgment.

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be deposited with the Registry without delay.

45. Subsection 16(3) of the Rules is replaced by the following:

(3) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application made to the Minister accompanied by three copies of the notice of objection or the request, as the case may be, and three copies of the Minister's decision, if any.

46. Subsection 16.1(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application accompanied by three copies of the notice of appeal.

47. The Rules are amended by replacing subsections 4(3) and (5) with section 4.1 in the following provisions:

- (a) the note at the end of Schedule 16(1);
- (b) the note at the end of Schedule 16(2); and
- (c) the note at the end of Schedule 16.1.

(2) Le jugement est daté du jour de la signature, qui constitue la date du prononcé du jugement.

(3) Le jugement et les motifs sur lesquels il est fondé, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

42. L'alinéa 18(1)a) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

a) enjoindre à toute autre partie à l'appel de donner sous serment communication de tous les documents pertinents relativement à la question en litige et qui sont ou ont été en sa possession, sous son contrôle ou sous sa garde;

43. Dans la note qui figure à la fin de l'annexe 6 des mêmes règles, « aux paragraphes 5(5) et (7) » est remplacé par « à l'article 5.1 ».

RÈGLES DE PROCÉDURE DE LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT À L'ÉGARD DE LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE (PROCÉDURE INFORMELLE)

44. Les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur la taxe d'accise (procédure informelle)*⁵ sont modifiées par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

PRONONCÉ ET DÉPÔT DES JUGEMENTS

8.1 (1) Dans le cas d'un appel, d'une requête interlocutoire ou de toute autre demande ayant pour objet de statuer au fond, en tout ou en partie, sur un droit en litige entre les parties, la Cour rend un jugement et, dans le cas de toute autre demande ou de toute autre requête interlocutoire, elle rend une ordonnance.

(2) Le jugement est daté du jour de la signature, qui constitue la date du prononcé du jugement.

(3) Le jugement et les motifs sur lesquels il est fondé, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

45. Le paragraphe 16(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) La demande présentée en application du paragraphe (1) se fait par dépôt au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, de trois exemplaires de la demande adressée au ministre, accompagnés de trois exemplaires de l'avis d'opposition ou de la requête, selon le cas, et de trois exemplaires de la décision du ministre, le cas échéant.

46. Le paragraphe 16.1(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Elle est déposée au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, en trois exemplaires, accompagnée de trois exemplaires de l'avis d'appel.

47. Dans les passages ci-après des mêmes règles, « aux paragraphes 4(3) et (5) » est remplacé par « à l'article 4.1 » :

- a) la note qui figure à la fin de l'annexe 16(1);
- b) la note qui figure à la fin de l'annexe 16(2);
- c) la note qui figure à la fin de l'annexe 16.1.

⁵ SOR/92-42

⁵ DORS/92-42

**TAX COURT OF CANADA RULES OF PROCEDURE
RESPECTING THE CUSTOMS ACT
(INFORMAL PROCEDURE)**

48. The *Tax Court of Canada Rules of Procedure Respecting the Customs Act (Informal Procedure)*⁶ are amended by adding the following after section 8:

PRONOUNCING AND ENTERING OF JUDGMENTS

8.1 (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

(2) A judgment shall be dated on the day it is signed and that day is the date of the pronouncement of the judgment.

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be deposited with the Registry without delay.

49. Subsection 19(3) of the Rules is replaced by the following:

(3) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application made to the Minister accompanied by three copies of the notice of objection and three copies of the Minister's decision, if any.

50. Subsection 20(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application accompanied by three copies of the notice of appeal.

51. The Rules are amended by replacing subsections 4(3) and (5) with section 4.1 in the following provisions:

(a) the note at the end of Schedule 19; and

(b) the note at the end of Schedule 20.

**TAX COURT OF CANADA RULES OF PROCEDURE
RESPECTING THE EXCISE ACT, 2001
(INFORMAL PROCEDURE)**

52. The *Tax Court of Canada Rules of Procedure respecting the Excise Act, 2001 (Informal Procedure)*⁷ are amended by adding the following after section 8:

PRONOUNCING AND ENTERING OF JUDGMENTS

8.1 (1) The Court shall dispose of an appeal or an interlocutory or other application that determines in whole or in part any substantive right in dispute between or among the parties by rendering a judgment and shall dispose of any other interlocutory or other application by issuing an order.

(2) A judgment shall be dated on the day it is signed and that day is the date of the pronouncement of the judgment.

(3) A judgment and the reasons relating to it, if any, shall be deposited with the Registry without delay.

**RÈGLES DE PROCÉDURE DE LA COUR CANADIENNE
DE L'IMPÔT À L'ÉGARD DE LA LOI SUR LES
DOUANES (PROCÉDURE INFORMELLE)**

48. Les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi sur les douanes (procédure informelle)*⁶ sont modifiées par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

PRONONCÉ ET DÉPÔT DES JUGEMENTS

8.1 (1) Dans le cas d'un appel, d'une requête interlocutoire ou de toute autre demande ayant pour objet de statuer au fond, en tout ou en partie, sur un droit en litige entre les parties, la Cour rend un jugement et, dans le cas de toute autre demande ou de toute autre requête interlocutoire, elle rend une ordonnance.

(2) Le jugement est daté du jour de la signature, qui constitue la date du prononcé du jugement.

(3) Le jugement et les motifs sur lesquels il est fondé, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

49. Le paragraphe 19(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) La demande présentée en application du paragraphe (1) se fait par dépôt au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, de trois exemplaires de la demande adressée au ministre, accompagnés de trois exemplaires de l'avis d'opposition ou de la requête, selon le cas, et de trois exemplaires de la décision du ministre, le cas échéant.

50. Le paragraphe 20(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Elle est déposée au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, en trois exemplaires, accompagnée de trois exemplaires de l'avis d'appel.

51. Dans les passages ci-après des mêmes règles, « aux paragraphes 4(3) et (5) » est remplacé par « à l'article 4.1 » :

a) la note qui figure à la fin de l'annexe 19;

b) la note qui figure à la fin de l'annexe 20.

**RÈGLES DE PROCÉDURE DE LA COUR CANADIENNE
DE L'IMPÔT À L'ÉGARD DE LA LOI DE 2001 SUR
L'ACCISE (PROCÉDURE INFORMELLE)**

52. Les *Règles de procédure de la Cour canadienne de l'impôt à l'égard de la Loi de 2001 sur l'accise (procédure informelle)*⁷ sont modifiées par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

PRONONCÉ ET DÉPÔT DES JUGEMENTS

8.1 (1) Dans le cas d'un appel, d'une requête interlocutoire ou de toute autre demande ayant pour objet de statuer au fond, en tout ou en partie, sur un droit en litige entre les parties, la Cour rend un jugement et, dans le cas de toute autre demande ou de toute autre requête interlocutoire, elle rend une ordonnance.

(2) Le jugement est daté du jour de la signature, qui constitue la date du prononcé du jugement.

(3) Le jugement et les motifs sur lesquels il est fondé, le cas échéant, sont déposés sans délai au greffe.

⁶ SOR/2004-99

⁷ SOR/2004-102

⁶ DORS/2004-99

⁷ DORS/2004-102

53. Subsection 19(3) of the Rules is replaced by the following:

(3) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application made to the Minister accompanied by three copies of the notice of objection and three copies of the Minister's decision, if any.

54. Subsection 20(2) of the Rules is replaced by the following:

(2) An application under subsection (1) shall be made by filing with the Registrar, in the manner provided in section 4.1, three copies of the application accompanied by three copies of the notice of appeal.

55. The Rules are amended by replacing subsections 4(3) and (5) with section 4.1 in the following provisions:

- (a) the note at the end of Schedule 19; and
- (b) the note at the end of Schedule 20.

SCHEDULE
(Section 30)

TAX COURT OF CANADA RULES
(GENERAL PROCEDURE)

SCHEDULE III
(Paragraph 145(2)(c) and Form 145(2) of Schedule I)

CODE OF CONDUCT FOR EXPERT WITNESSES

GENERAL DUTY TO THE COURT

1. An expert witness has an overriding duty to assist the Court impartially on matters relevant to his or her area of expertise.

2. This duty overrides any duty to a party to the proceeding, including the person retaining the expert witness. An expert witness must be independent and objective and must not be an advocate for a party.

EXPERT REPORTS

3. An expert report referred to in subsection 145(1) of the Rules shall include

- (a) a statement of the issues addressed;
- (b) a description of the qualifications of the expert on the issues addressed;
- (c) the expert's current curriculum vitae attached as a schedule;
- (d) the facts and assumptions on which the opinions in the report are based;
- (e) a summary of the opinions expressed;
- (f) in the case of a report that is provided in response to another expert's report, an indication of the points of agreement and disagreement with the other expert's opinions;
- (g) the reasons for each opinion expressed;
- (h) any literature or other materials specifically relied on in support of the opinions;
- (i) a summary of the methodology used, including any examinations, tests or other investigations on which the expert has relied, including details of the qualifications of the person who

53. Le paragraphe 19(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(3) La demande présentée en application du paragraphe (1) se fait par dépôt au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, de trois exemplaires de la demande adressée au ministre, accompagnés de trois exemplaires de l'avis d'opposition ou de la requête, selon le cas, et de trois exemplaires de la décision du ministre, le cas échéant.

54. Le paragraphe 20(2) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :

(2) Elle est déposée au greffe, de la manière prévue à l'article 4.1, en trois exemplaires, accompagnée de trois exemplaires de l'avis d'appel.

55. Dans les passages ci-après des mêmes règles, « aux paragraphes 4(3) et (5) » est remplacé par « à l'article 4.1 » :

- a) la note qui figure à la fin de l'annexe 19;
- b) la note qui figure à la fin de l'annexe 20.

ANNEXE
(article 30)

RÈGLES DE LA COUR CANADIENNE DE L'IMPÔT
(PROCÉDURE GÉNÉRALE)

ANNEXE III
(alinéa 145(2)c) et formule 145(2) de l'annexe I)

CODE DE CONDUITE RÉGISSANT
LES TÉMOINS EXPERTS

DEVOIR GÉNÉRAL ENVERS LA COUR

1. Le témoin expert a l'obligation primordiale d'aider la Cour avec impartialité quant aux questions qui relèvent de son domaine de compétence.

2. Cette obligation l'emporte sur toute autre qu'il a envers une partie à l'instance notamment envers la personne qui retient ses services. Le témoin expert se doit d'être indépendant et objectif. Il ne plaide pas le point de vue d'une partie.

RAPPORT D'EXPERT

3. Le rapport d'expert visé au paragraphe 145(1) des présentes règles comprend :

- a) un énoncé des questions traitées;
- b) une description des compétences de l'expert quant aux questions traitées dans le rapport;
- c) un curriculum vitae récent de l'expert en annexe;
- d) les faits et les hypothèses sur lesquels les opinions figurant dans le rapport sont fondées;
- e) un résumé des opinions exprimées;
- f) dans le cas du rapport qui est produit en réponse au rapport d'un autre expert, une mention des points sur lesquels les deux auteurs sont en accord et en désaccord;
- g) les motifs de chacune des opinions exprimées;
- h) les ouvrages ou les documents invoqués à l'appui des opinions;
- i) un résumé de la méthode utilisée, notamment des examens, des vérifications ou autres enquêtes sur lesquels l'expert se fonde, des détails sur les qualifications de la personne qui les a

carried them out, and whether a representative of any other party was present; and

(j) any caveats or qualifications necessary to render the report complete and accurate, including those relating to any insufficiency of data or research and an indication of any matters that fall outside the expert's field of expertise.

4. An expert witness must report without delay to persons in receipt of the expert report any material changes affecting the expert's qualifications or the opinions expressed or the data contained in the expert report.

EXPERT CONFERENCES

5. An expert witness who is ordered by the Court to confer with another expert witness shall

(a) exercise independent, impartial and objective judgment on the issues addressed;

(b) endeavour to clarify with the other expert witness the points on which they agree and those on which their views differ; and

(c) not act on any instruction or request to withhold or avoid agreement with another expert witness.

effectués et une mention quant à savoir si un représentant de l'autre partie était présent;

j) les mises en garde ou réserves nécessaires pour rendre le rapport complet et précis, notamment celles qui ont trait à une insuffisance de données ou de recherches et la mention des questions qui ne relèvent pas du domaine de compétence de l'expert.

4. Le témoin expert signale immédiatement aux personnes qui ont reçu le rapport tout changement important ayant une incidence sur ses qualifications et les opinions exprimées ou sur les données figurant dans le rapport.

CONFÉRENCE D'EXPERTS

5. Un témoin expert à qui la Cour ordonne de s'entretenir avec un autre témoin expert :

a) fait preuve d'un jugement indépendant, impartial et objectif quant aux questions traitées;

b) s'efforce de clarifier avec les autres témoins experts les points sur lesquels ils sont en accord et ceux sur lesquels ils sont en désaccord;

c) ne se conforme pas à des directives ou à des demandes de ne pas s'entendre ou d'éviter de s'entendre avec un autre témoin expert.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5