

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 5, 2014

OTTAWA, LE SAMEDI 5 JUILLET 2014

NOTICE TO READERS

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

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

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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 requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 1^{er} janvier 2014 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le site Web de la *Gazette du Canada* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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 obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l'adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Vol. 148, No. 27 — July 5, 2014

Government notices	1772
Notice of vacancies	1772
Parliament	
House of Commons	1780
Bills assented to	1780
Commissions	1782
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	1787
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	1788
(including amendments to existing regulations)	
Index	1840

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 148, n° 27 — Le 5 juillet 2014

Avis du gouvernement	1772
Avis de postes vacants	1772
Parlement	
Chambre des communes	1780
Projets de loi sanctionnés	1780
Commissions	1782
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	1787
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	1788
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	1841

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

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Code of Practice for 2-Butanone, oxime (Butanone oxime)
Associated with the Interior Application of Consumer Alkyd Paint
and Coating Products*

Notice is hereby given that the notice bearing the above-mentioned title published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 148, No. 26, Saturday, June 28, 2014, on page 1612, contained an error.

The signature of the Minister of the Environment should have appeared at the end of the notice as follows:

LEONA AGLUKKAQ
Minister of the Environment

[27-1-o]

NOTICE OF VACANCY

CANADA INDUSTRIAL RELATIONS BOARD

Chairperson (full-time position)

Salary range: From \$228,400 to \$268,700
Location: National Capital Region

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

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

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

The ideal candidate would have management experience, preferably at the senior executive level, in a private or public sector organization, including managing financial and human resources, as well as experience and expertise in the field of industrial

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

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

*Code de pratique sur le 2-butanone, oxime (butanone-oxime)
dans le cadre de l'application intérieure de peintures et de
revêtements alkydes destinés aux consommateurs*

Avis est par les présentes donné qu'une erreur s'est glissée dans l'avis portant le titre susmentionné publié le samedi 28 juin 2014 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 148, n^o 26, à la page 1612.

La signature de la ministre de l'Environnement aurait dû figurer à la fin de l'avis comme suit :

La ministre de l'Environnement
LEONA AGLUKKAQ

[27-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

CONSEIL CANADIEN DES RELATIONS INDUSTRIELLES

Président(e) [poste à temps plein]

Échelle salariale : De 228 400 \$ à 268 700 \$
Endroit : Région de la capitale nationale

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

Le président est responsable de mener et de diriger des processus d'arbitrage et de médiation qui permettent de régler de manière définitive et inconditionnelle les litiges en matière de relations industrielles. Il doit en outre contribuer à établir et à valoriser des relations industrielles efficaces dans toute entreprise qui relève de la compétence du Parlement du Canada. Pour ce faire, il doit interpréter et appliquer le *Code canadien du travail* et les autres dispositions législatives et normes pertinentes en matière de relations industrielles.

Le candidat idéal aurait un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent, ou une combinaison acceptable d'études équivalentes, de formation et/ou d'expérience relative au poste. Un diplôme en droit serait considéré comme un atout.

Le candidat idéal aurait une expérience de la gestion, de préférence au niveau de la haute gestion, dans un organisme public ou privé, y compris la gestion des ressources humaines et financières, ainsi qu'une expérience et une expertise dans le domaine des

relations. The candidate for the position would have experience in the interpretation and application of labour legislation and experience in mediating disputes between labour and management. Experience in rendering decisions or in presenting cases before an adjudicative tribunal would be considered an asset, as would experience on a quasi-judicial tribunal, preferably as a chairperson.

The ideal candidate would possess knowledge of the *Canada Labour Code* and applicable regulations, as well as other related legislation at the federal and provincial levels. He or she would possess a broad understanding of labour-management relations and knowledge of the practices and principles underlying collective bargaining, mediation and alternative dispute resolution. Knowledge of the industrial sectors subject to the *Canada Labour Code* and the environment within which employers and trade unions operate as well as knowledge of the procedures and practices involved in conducting an administrative hearing and the legal principles involved, particularly as they relate to evidence, legal interpretation and natural justice, is also desired.

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

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidate must be a Canadian citizen or permanent resident within the meaning of subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act* and must not hold any other employment or office in respect of which he or she receives any remuneration.

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

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

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

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a confidential report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict

relations industrielles. Le candidat désirant occuper ce poste aurait une expérience de l'interprétation et de l'application des dispositions législatives en matière de travail et une expérience en matière d'arbitrage de différends entre les travailleurs et les employeurs. L'expérience de rendre des décisions ou de présenter des dossiers devant un tribunal d'arbitrage, ainsi que l'expérience de siéger au sein d'un tribunal quasi judiciaire, de préférence en tant que président, seraient considérées comme des atouts.

Le candidat idéal posséderait une connaissance du *Code canadien du travail* et des règlements applicables ainsi que des lois fédérales ou provinciales connexes. Il doit avoir une vaste compréhension des relations patronales-syndicales et connaître les pratiques et les principes régissant la négociation collective, l'arbitrage et le mode de rechange de règlement des litiges. Une connaissance des secteurs industriels assujettis au *Code canadien du travail* et de l'environnement dans lequel évoluent les employeurs et les syndicats ainsi qu'une connaissance des procédures et des pratiques relatives à la tenue d'une audience administrative et aux principes juridiques applicables, notamment en ce qui concerne la preuve, l'interprétation des lois et la justice naturelle, sont également souhaitées.

Le candidat idéal aurait la capacité d'interpréter les dispositions des lois, des règlements et d'autres documents pertinents dans un contexte judiciaire, et d'évaluer la pertinence des précédents afin de rendre des décisions justes et équitables. Il aurait également la capacité d'analyser une grande quantité d'information diverse et complexe, des opinions divergentes et des situations complexes, en plus de la capacité de tenir efficacement des audiences administratives, et de rendre rapidement des décisions et de prévoir leurs conséquences à court et à long terme. Il aurait également la capacité de développer des relations de travail efficaces et d'établir des consensus, ainsi que la capacité de communiquer efficacement de vive voix et par écrit et de rédiger des décisions claires et bien argumentées. Le candidat idéal devrait posséder des normes éthiques élevées et un bon jugement, être intègre, avoir des aptitudes supérieures en relations interpersonnelles et faire preuve de tact et de discrétion.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Le candidat retenu doit être un citoyen canadien ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* et ne peut exercer un autre emploi ou une autre charge rémunérée.

La personne choisie doit demeurer ou être disposée à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail et être disposée à voyager régulièrement pour prendre part aux audiences et aux diverses autres conférences et réunions qui se tiendront dans tout le Canada.

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

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

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus

of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=en>.

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

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

Interested candidates should forward their curriculum vitae by July 28, 2014, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format upon request. For further information, please contact GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

[27-1-o]

NOTICE OF VACANCY

PUBLIC SERVICE LABOUR RELATIONS AND EMPLOYMENT BOARD

Chairperson (full-time position)

Salary range: \$198,900–\$233,900
Location: National Capital Region

The Public Service Labour Relations and Employment Board (the Board) is a new independent adjudicative tribunal established under the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act* to replace the Public Service Labour Relations Board and the Public Service Staffing Tribunal.

The Board will be responsible for the interpretation and application of the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act*, the *Public Service Labour Relations Act*, the *Public Service Employment Act*, the *Canadian Human Rights Act*, the *Parliamentary Employment and Staff Relations Act*, the *Public Sector Equitable Compensation Act*, the *Yukon Public Service Staff Relations Act* and the *Yukon Education Staff Relations Act*, as well as certain provisions of Part II of the *Canada Labour Code* and other relevant legal and labour relations standards.

The mandate of the Board is to protect the integrity of the staffing, promotion and layoff function, to protect federal public sector employees' human rights, and to contribute to and promote effective labour relations in the federal public sector across Canada. The Board's authority impacts all employees engaged in the federal public sector, which are critical to the well-being of the country and its citizens.

The Board is accountable to Parliament and reports on its activities through the Minister of Canadian Heritage.

The Chairperson provides strategic leadership, direction, supervision, and oversees the conduct of arbitration, mediation, and other processes in order to promote the Board's objectivity and integrity.

d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=fr>.

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

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

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 28 juillet 2014 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez envoyer votre demande à GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

[27-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

COMMISSION DES RELATIONS DE TRAVAIL ET DE L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Président(e) [poste à temps plein]

Échelle de salaire : De 198 900 \$ à 233 900 \$
Lieu : Région de la capitale nationale

La Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique (la Commission) est un nouveau tribunal indépendant d'arbitrage établi par la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique* pour remplacer la Commission des relations de travail dans la fonction publique et le Tribunal de la dotation de la fonction publique.

La Commission sera responsable de l'interprétation et de l'application de la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, de la *Loi sur les relations de travail au Parlement*, de la *Loi sur l'équité dans la rémunération du secteur public*, de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique du Yukon* et de la *Loi sur les relations de travail dans le secteur de l'éducation* du Yukon ainsi que de certaines dispositions de la partie II du *Code canadien du travail* et d'autres normes juridiques et de relations du travail pertinentes.

Le mandat de la Commission est de protéger l'intégrité de la fonction de dotation, de promotion et de mise en disponibilité, de protéger les droits de la personne des employés du secteur public fédéral et de contribuer à des relations de travail efficaces dans le secteur public fédéral partout au Canada et de les promouvoir. L'autorité de la Commission a un impact sur tous les employés travaillant dans le secteur public fédéral, qui sont essentiels au bien-être du pays et de ses citoyens.

La Commission rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre du Patrimoine canadien.

Le président assure le leadership stratégique, la direction, la supervision et la conduite des services d'arbitrage, de médiation et d'autres processus de façon à promouvoir l'objectivité et l'intégrité de la Commission.

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

The ideal candidate would possess significant leadership experience at a senior executive level within the private or public sector as well as experience in the operation of an adjudicative tribunal. The ideal candidate would possess experience in the interpretation and application of legislation within the context of an administrative proceeding, as well as experience in rendering decisions or in presenting cases before an adjudicative tribunal. Experience in financial and human resources management is also desired. Experience in labour, employment and human rights law and experience in setting up a new organization or leading a transition within an existing organization would be considered assets.

The ideal candidate would possess knowledge of the procedures and practices involved in conducting an administrative hearing and the legal principles involved, particularly as they relate to evidence, legal interpretation and natural justice. Knowledge of the mandate of the Board is desired, as is knowledge of the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act*, the *Public Service Labour Relations Act*, the *Public Service Employment Act*, the *Canadian Human Rights Act* and other related federal legislation governing labour relations in the federal public service and in Parliament. The ideal candidate would possess knowledge of employment matters, generally or specific to the public sector, as well as knowledge of the practices and principles underlying collective bargaining, mediation and alternate dispute resolution processes. He or she would also be financially literate and possess knowledge of sound governance and management principles and practices.

The ideal candidate would be able to lead and manage a public sector tribunal and to define its strategies and objectives. He or she would also be able to lead organizational change in a manner that instils vision and collaboration, and guide the Board in carrying out its mandate in accordance with the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act*. The ability to effectively conduct hearings of an adjudicative tribunal and to write clear decisions on complex legal issues is sought. The ideal candidate would possess the ability to interpret the provisions of various statutes, regulations, policies and other documents in an adjudicative context, and to assess the relevance of precedents in order to render decisions that are fair and equitable. The ability to develop and conduct alternate dispute resolution and adjudicative processes is also desired. The ideal candidate would be able to analyze differing opinions and complex situations with a view to making appropriate recommendations, as well as be able to negotiate and build consensus. He or she would also be able to manage a diverse and heavy caseload, and to perform his or her duties under pressure and tight deadlines. Superior communication skills, both written and oral, are sought, as is the ability to appear before Parliamentary Committees and to develop effective working relationships with key stakeholders.

The ideal candidate would be an innovative leader who is motivated by challenge and change and possesses strong analytical skills. He or she would be a person of sound judgment, integrity and impartiality. In addition, the ideal candidate would possess high ethical standards and superior interpersonal skills, discretion, tact and diplomacy.

La personne idéale détiendrait un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable d'études, de formation liée au poste et/ou d'expérience. Un diplôme en droit serait considéré comme un atout.

La personne idéale détiendrait une expérience considérable au niveau de la haute direction dans le secteur privé ou le secteur public ainsi qu'une expérience du fonctionnement d'un tribunal d'arbitrage. La personne idéale détiendrait une expérience dans l'interprétation et dans l'application des lois dans un contexte d'une audition administrative, ainsi qu'une expérience à rendre des décisions ou à présenter des dossiers devant un tribunal d'arbitrage. Une expérience en gestion des ressources humaines et financières est aussi désirée. L'expérience dans le domaine du droit du travail, de l'emploi et des droits de la personne et l'expérience de la création d'un nouvel organisme ou de la supervision d'une transition au sein d'un organisme existant seraient considérées comme des atouts.

La personne idéale posséderait une connaissance des procédures et des pratiques applicables à la tenue d'une audition administrative et des principes juridiques en cause, particulièrement ceux qui portent sur la preuve, l'interprétation des lois et la justice naturelle. Une connaissance du mandat de la Commission, ainsi que de la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et d'autres textes législatifs fédéraux connexes régissant les relations de travail dans la fonction publique fédérale et au Parlement, est désirée. La personne idéale posséderait une connaissance des enjeux en matière d'emploi, dans un contexte général ou spécifique au secteur public, ainsi qu'une connaissance des pratiques et des principes sous-jacents à la négociation collective, à la médiation et aux processus liés au règlement extrajudiciaire des différends. Elle posséderait aussi une connaissance du domaine financier et des principes et des pratiques de saine gouvernance et de saine gestion.

La personne idéale serait capable de diriger et de gérer un tribunal du secteur public et de définir ses stratégies et ses objectifs. Elle serait aussi capable de diriger le changement organisationnel de manière à inspirer la vision et la collaboration, ainsi que de guider la Commission pour qu'elle exerce son mandat conformément à la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique*. La capacité de tenir efficacement les audiences d'un tribunal d'arbitrage et de rédiger des décisions claires sur des questions de droit complexes est recherchée. La personne idéale posséderait la capacité d'interpréter les dispositions de diverses lois, les règlements, les politiques et d'autres documents dans un contexte d'arbitrage et d'évaluer la pertinence de la jurisprudence afin de rendre des décisions justes et équitables. La capacité de développer et de mener des processus liés au règlement extrajudiciaire des différends et à l'arbitrage est aussi désirée. La personne idéale serait capable d'analyser des opinions divergentes et des situations complexes afin de formuler des recommandations appropriées, ainsi que de négocier et d'obtenir des consensus. Elle serait aussi capable de gérer une charge de travail lourde et diversifiée, et de s'acquitter de ses tâches sous pression et dans des délais serrés. Des capacités de communication supérieures, à l'écrit et à l'oral, sont recherchées, ainsi que la capacité de comparaître devant des comités parlementaires et de développer des relations efficaces avec les intervenants clés.

La personne idéale serait un leader novateur qui est motivé par les défis et le changement et posséderait des aptitudes supérieures en analyse. Elle ferait preuve d'un jugement sûr, d'intégrité et d'impartialité. De plus, elle posséderait des normes d'éthique élevées et des compétences supérieures en relations interpersonnelles, et agirait avec discrétion, tact et diplomatie.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The selected candidate must be a Canadian citizen within the meaning of the *Citizenship Act* or a permanent resident within the meaning of subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*. The successful candidate must not hold any other office or employment under the employer, must not be a member of or hold an office or employment under an employee organization certified as a bargaining agent, and must not accept any office or employment or carry on any activity that is inconsistent with the person's duties or functions.

The successful candidate must reside in or be prepared to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance and be prepared to travel regularly across Canada.

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

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

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

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

Further details about the organization and its activities can be found on its Web site at www.pslrb-crtfp.gc.ca/intro_e.asp.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by July 25, 2014, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format upon request. For further information, please contact GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

[27-1-o]

NOTICE OF VACANCIES

PUBLIC SERVICE LABOUR RELATIONS AND EMPLOYMENT BOARD

Vice-Chairperson (two full-time positions)

Salary range: \$141,300–\$166,200
Location: National Capital Region

The Public Service Labour Relations and Employment Board (the Board) is a new independent adjudicative tribunal established

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Le candidat choisi doit être un citoyen canadien au sens de la *Loi sur la citoyenneté* ou un résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. La personne retenue ne doit pas occuper une autre charge ou un autre emploi relevant de l'employeur; elle ne doit pas adhérer à une organisation syndicale accréditée à titre d'agent négociateur ni occuper une charge ou un emploi relevant d'une telle organisation et elle ne doit pas accepter de charge ou d'emploi ni exercer d'activités incompatibles avec ses fonctions.

La personne choisie doit demeurer ou être disposée à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail et consentir à voyager régulièrement dans l'ensemble du Canada.

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

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

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

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

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur l'organisme et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.pslrb-crtfp.gc.ca/intro_f.asp.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 25 juillet 2014 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez envoyer votre demande à GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

[27-1-o]

AVIS DE POSTES VACANTS

COMMISSION DES RELATIONS DE TRAVAIL ET DE L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Vice-président (deux postes à temps plein)

Échelle de salaire : De 141 300 \$ à 166 200 \$
Lieu : Région de la capitale nationale

La Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique (la Commission) est un nouveau tribunal

under the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act* to replace the Public Service Labour Relations Board and the Public Service Staffing Tribunal.

The Board will be responsible for the interpretation and application of the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act*, the *Public Service Labour Relations Act*, the *Public Service Employment Act*, the *Canadian Human Rights Act*, the *Parliamentary Employment and Staff Relations Act*, the *Public Sector Equitable Compensation Act*, the *Yukon Public Service Staff Relations Act* and the *Yukon Education Staff Relations Act*, as well as certain provisions of Part II of the *Canada Labour Code* and other relevant legal and labour relations standards.

The mandate of the Board is to protect the integrity of the staffing, promotion and layoff function, to protect federal public sector employees' human rights, and to contribute to and promote effective labour relations in the federal public sector across Canada. The Board's authority impacts all employees engaged in the federal public sector, which are critical to the well-being of the country and its citizens.

The Board is accountable to Parliament and reports on its activities through the Minister of Canadian Heritage.

Reporting to the Chairperson of the Board, the Vice-Chairpersons are responsible for providing leadership with respect to responsibilities delegated by the Chairperson in relation to certain aspects of the Board's mandate and assisting the Chairperson in the management and delivery of the Board's mandate in those areas. The Vice-Chairpersons provide functional direction and leadership to members on Board panels convened to deal with certain matters before the Board.

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

The ideal candidates would possess experience in the operation of an organization in the public or private sector, preferably an adjudicative tribunal. Experience in the interpretation and application of legislation, preferably within the context of an administrative proceeding, as well as experience in rendering decisions or in presenting cases before an adjudicative tribunal is desired. Experience in financial and human resources management, experience in providing corporate direction and leadership, and experience in labour, employment or human rights law would be considered assets.

The ideal candidates would possess knowledge of the procedures and practices involved in conducting an administrative hearing and the legal principles involved, particularly as they relate to evidence, legal interpretation and natural justice. Knowledge of the mandate of the Board is desired, as is knowledge of the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act*, the *Public Service Labour Relations Act*, the *Public Service Employment Act*, the *Canadian Human Rights Act* and other related federal legislation governing labour relations in the federal public service and in Parliament. The ideal candidates would possess knowledge of employment matters, generally or specific to the public sector, as well as knowledge of the practices and principles underlying collective bargaining, mediation and alternate dispute resolution processes.

indépendant d'arbitrage établi par la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique* pour remplacer la Commission des relations de travail dans la fonction publique et le Tribunal de la dotation de la fonction publique.

La Commission sera responsable de l'interprétation et de l'application de la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, de la *Loi sur les relations de travail au Parlement*, de la *Loi sur l'équité dans la rémunération du secteur public*, de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique du Yukon* et de la *Loi sur les relations de travail dans le secteur de l'éducation du Yukon* ainsi que de certaines dispositions de la partie II du *Code canadien du travail* et d'autres normes juridiques et de relations du travail pertinentes.

Le mandat de la Commission est de protéger l'intégrité de la fonction de dotation, de promotion et de mise en disponibilité, de protéger les droits de la personne des employés du secteur public fédéral et de contribuer à des relations de travail efficaces dans le secteur public fédéral partout au Canada et de les promouvoir. L'autorité de la Commission a un impact sur tous les employés travaillant dans le secteur public fédéral, qui sont essentiels au bien-être du pays et de ses citoyens.

La Commission rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre du Patrimoine canadien.

Relevant du président de la Commission, les vice-présidents sont responsables d'assurer le leadership en matière de responsabilités déléguées par le président par rapport à certains aspects du mandat de la Commission, et d'aider le président dans la gestion et l'exécution du mandat de la Commission dans ces domaines. Les vice-présidents fournissent une orientation et un leadership fonctionnel aux membres siégeant à des comités de la Commission, convoqués pour traiter de certaines affaires devant la Commission.

Les personnes idéales détiendraient un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable d'études, de formation liée au poste et/ou d'expérience. Un diplôme en droit serait considéré comme un atout.

Les personnes idéales détiendraient une expérience du fonctionnement d'une organisation du secteur public ou privé, de préférence d'un tribunal d'arbitrage. L'expérience dans l'interprétation et dans l'application des lois, de préférence dans un contexte d'une audition administrative, ainsi que l'expérience de rendre des décisions ou de présenter des dossiers devant un tribunal d'arbitrage, sont souhaitées. L'expérience en gestion des ressources humaines et financières, l'expérience dans l'établissement de l'orientation d'une entreprise et d'un leadership organisationnel et l'expérience dans le domaine du droit du travail, de l'emploi ou des droits de la personne seraient considérées comme des atouts.

Les personnes idéales posséderaient une connaissance des procédures et des pratiques applicables à la tenue d'une audition administrative et des principes juridiques en cause, particulièrement ceux qui portent sur la preuve, l'interprétation des lois et la justice naturelle. Une connaissance du mandat de la Commission, ainsi que de la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, de la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et d'autres textes législatifs fédéraux connexes régissant les relations de travail dans la fonction publique fédérale et au Parlement, est désirée. Les personnes idéales posséderaient une connaissance des enjeux en matière d'emploi, dans un contexte général ou spécifique au secteur public, ainsi qu'une connaissance des pratiques et des

The ideal candidates would be able to provide guidance to the Board in carrying out its mandate in accordance with the *Public Service Labour Relations and Employment Board Act*. The ability to effectively conduct hearings of an adjudicative tribunal and to write clear decisions on complex legal issues is sought. The ideal candidates would possess the ability to interpret the provisions of various statutes, regulations, policies and other documents in an adjudicative context, and to assess the relevance of precedents in order to render decisions that are fair and equitable. The ability to develop and conduct alternate dispute resolution and adjudicative processes is also desired. The ideal candidates would be able to analyze differing opinions and complex situations with a view to making appropriate recommendations, as well as be able to negotiate and build consensus. They would also be able to manage a diverse and heavy caseload, and to perform their duties under pressure and tight deadlines. The ideal candidates would be able to work independently and as team players, as well as be able to communicate effectively, both orally and in writing.

The ideal candidates would possess strong analytical skills and be persons of sound judgment, integrity and impartiality. In addition, the ideal candidates would possess high ethical standards and superior interpersonal skills, discretion, tact and diplomacy.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The selected candidates must be Canadian citizens within the meaning of the *Citizenship Act* or permanent residents within the meaning of subsection 2(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act*. The successful candidates must not hold any other office or employment under the employer, must not be a member of or hold an office or employment under an employee organization certified as a bargaining agent, and must not accept any office or employment or carry on any activity that is inconsistent with their duties or functions.

The successful candidates must reside in or be prepared to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance and be prepared to travel regularly across Canada.

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

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

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

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for these

principes sous-jacents à la négociation collective, à la médiation et aux processus liés au règlement extrajudiciaire des différends.

Les personnes idéales seraient capables d'orienter la Commission pour qu'elle exerce son mandat conformément à la *Loi sur la Commission des relations de travail et de l'emploi dans la fonction publique*. La capacité de tenir efficacement les audiences d'un tribunal d'arbitrage et de rédiger des décisions claires sur des questions de droit complexes est recherchée. Les personnes idéales possèderaient la capacité d'interpréter les dispositions de diverses lois, les règlements, les politiques et d'autres documents dans un contexte d'arbitrage et d'évaluer la pertinence de la jurisprudence afin de rendre des décisions justes et équitables. La capacité de développer et de mener des processus liés au règlement extrajudiciaire des différends et à l'arbitrage est aussi désirée. Les personnes idéales seraient capables d'analyser des opinions divergentes et des situations complexes afin de formuler des recommandations appropriées, ainsi que de négocier et d'obtenir des consensus. Elles seraient aussi capables de gérer une charge de travail lourde et diversifiée, et de s'acquitter de leurs tâches sous pression et dans des délais serrés. Les personnes idéales seraient capables de travailler seules ou en équipe, ainsi que de communiquer de façon efficace, tant de vive voix que par écrit.

Les personnes idéales possèderaient des aptitudes supérieures en analyse. Elles feraient preuve d'un jugement sûr, d'intégrité et d'impartialité. De plus, elles possèderaient des normes d'éthique élevées et des compétences supérieures en relations interpersonnelles, et agirait avec discrétion, tact et diplomatie.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Les candidats choisis doivent être des citoyens canadiens au sens de la *Loi sur la citoyenneté* ou des résidents permanents au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*. Les personnes retenues ne doivent pas occuper une autre charge ou un autre emploi relevant de l'employeur, ne doivent pas adhérer à une organisation syndicale accréditée à titre d'agent négociateur ni occuper une charge ou un emploi relevant d'une telle organisation, et ne doivent pas accepter de charge ou d'emploi ni exercer d'activités incompatibles avec leurs fonctions.

Les personnes choisies doivent demeurer ou être disposées à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail et consentir à voyager régulièrement dans l'ensemble du Canada.

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

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

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

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes

positions. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

Further details about the organization and its activities can be found on its Web site at www.pslrb-crtfp.gc.ca/intro_e.asp.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by July 25, 2014, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format upon request. For further information, please contact GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

qualifiées pour ces postes. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur l'organisme et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.pslrb-crtfp.gc.ca/intro_f.asp.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 25 juillet 2014 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez envoyer votre demande à GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

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

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

ROYAL ASSENT

Thursday, June 19, 2014

On Thursday, June 19, 2014, His Excellency the Governor General signified assent in Her Majesty's name to the Bill 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, June 19, 2014.

The House of Commons was notified of the written declaration on Thursday, June 19, 2014.

An Act to amend the Citizenship Act and to make consequential amendments to other Acts
(Bill C-24, chapter 22, 2014)

GARY W. O'BRIEN
*Clerk of the Senate and
Clerk of the Parliaments*

[27-1-o]

ROYAL ASSENT

Thursday, June 19, 2014

This day at five forty-five in the afternoon, His Excellency the Governor General proceeded to the Chamber of the Senate, in the Parliament Buildings, and took his seat at the foot of the Throne. The Members of the Senate being assembled, His Excellency the Governor General was pleased to command the attendance of the House of Commons, and that House being present, the following Bills were assented to in Her Majesty's name by His Excellency the Governor General:

An Act to amend the Criminal Code (mischief relating to war memorials)
(Bill C-217, chapter 9, 2014)

An Act to amend the Criminal Code (personating peace officer or public officer)
(Bill C-444, chapter 10, 2014)

An Act to give effect to the Tla'amin Final Agreement and to make consequential amendments to other Acts
(Bill C-34, chapter 11, 2014)

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 19 octobre 2013.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

SANCTION ROYALE

Le jeudi 19 juin 2014

Le jeudi 19 juin 2014, Son Excellence le Gouverneur général a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté au projet de loi mentionné 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 19 juin 2014.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le jeudi 19 juin 2014.

Loi modifiant la Loi sur la citoyenneté et d'autres lois en conséquence
(Projet de loi C-24, chapitre 22, 2014)

*Le greffier du Sénat et
greffier des Parlements*
GARY W. O'BRIEN

[27-1-o]

SANCTION ROYALE

Le jeudi 19 juin 2014

Aujourd'hui à dix-sept heures quarante-cinq, Son Excellence le Gouverneur général est venu à la Chambre du Sénat, en l'Hôtel du Parlement, et a pris place au pied du Trône. Les membres du Sénat étant assemblés, il a plu à Son Excellence le Gouverneur général d'ordonner à la Chambre des communes d'être présente, et, cette Chambre étant présente, Son Excellence le Gouverneur général, au nom de Sa Majesté, a sanctionné les projets de loi suivants :

Loi modifiant le Code criminel (méfaits à l'égard des monuments commémoratifs de guerre)
(Projet de loi C-217, chapitre 9, 2014)

Loi modifiant le Code criminel (fausse représentation à titre d'agent de la paix ou de fonctionnaire public)
(Projet de loi C-444, chapitre 10, 2014)

Loi portant mise en vigueur de l'accord définitif concernant les Tlaamins et modifiant certaines lois en conséquence
(Projet de loi C-34, chapitre 11, 2014)

- An Act to amend the Canada Elections Act and other Acts and to make consequential amendments to certain Acts
(Bill C-23, chapter 12, 2014)
- An Act to amend the Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act, the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Resources Accord Implementation Act and other Acts and to provide for certain other measures
(Bill C-5, chapter 13, 2014)
- An Act to implement the Free Trade Agreement between Canada and the Republic of Honduras, the Agreement on Environmental Cooperation between Canada and the Republic of Honduras and the Agreement on Labour Cooperation between Canada and the Republic of Honduras
(Bill C-20, chapter 14, 2014)
- An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the financial year ending March 31, 2015
(Bill C-38, chapter 15, 2014)
- An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the federal public administration for the financial year ending March 31, 2015
(Bill C-39, chapter 16, 2014)
- An Act to amend the Criminal Code and the National Defence Act (criminal organization recruitment)
(Bill C-394, chapter 17, 2014)
- An Act respecting the Qalipu Mi'kmaq First Nation Band Order
(Bill C-25, chapter 18, 2014)
- An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act
(Bill C-37, chapter 19, 2014)
- An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures
(Bill C-31, chapter 20, 2014)
- An Act to amend the Criminal Code and the Corrections and Conditional Release Act (restrictions on offenders)
(Bill C-489, chapter 21, 2014)
- Loi modifiant la Loi électorale du Canada et d'autres lois et modifiant certaines lois en conséquence
(Projet de loi C-23, chapitre 12, 2014)
- Loi modifiant la Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve et la Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada — Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et d'autres lois, et comportant d'autres mesures
(Projet de loi C-5, chapitre 13, 2014)
- Loi portant mise en œuvre de l'Accord de libre-échange entre le Canada et la République du Honduras, de l'Accord de coopération dans le domaine de l'environnement entre le Canada et la République du Honduras et de l'Accord de coopération dans le domaine du travail entre le Canada et la République du Honduras
(Projet de loi C-20, chapitre 14, 2014)
- Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2015
(Projet de loi C-38, chapitre 15, 2014)
- Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2015
(Projet de loi C-39, chapitre 16, 2014)
- Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur la défense nationale (recrutement : organisations criminelles)
(Projet de loi C-394, chapitre 17, 2014)
- Loi concernant le Décret constituant la bande appelée Première Nation Qalipu Mi'kmaq
(Projet de loi C-25, chapitre 18, 2014)
- Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales
(Projet de loi C-37, chapitre 19, 2014)
- Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures
(Projet de loi C-31, chapitre 20, 2014)
- Loi modifiant le Code criminel et la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition (conditions imposées aux délinquants)
(Projet de loi C-489, chapitre 21, 2014)

GARY W. O'BRIEN
*Clerk of the Senate and
Clerk of the Parliaments*

[27-1-o]

*Le greffier du Sénat et
greffier des Parlements*
GARY W. O'BRIEN

[27-1-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
888215845RR0001	CHILDHOPE FOUNDATION CANADA, BRAMPTON, ONT.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[27-1-o]

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

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below revoking them 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)(c), 168(1)(d), 168(1)(e) and 149.1(2)(b) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organizations 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
865020432RR0001	THE INTERNATIONAL JOINT-HEIRS MISSION CHURCH OF GOD INC., LAVAL, QUE.
873398267RR0001	CENTRE D'AIDE HUMANITAIRE COHÉRITIERS, MONTRÉAL (QC)

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[27-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**APPEAL***Notice No. HA-2014-012*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should

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

[27-1-o]

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

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas 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)(c), 168(1)(d), 168(1)(e) et 149.1(2)(b) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement des organismes mentionnés ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis. »

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[27-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**APPEL***Avis n° HA-2014-012*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention

contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

Customs Act

BSH Home Appliance Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: August 7, 2014
 Appeal No.: AP-2013-057
 Goods in Issue: Bosch washing machines and dryers
 Issue: Whether the goods in issue are entitled to the benefit of tariff item No. 9979.00.00 as goods specifically designed to assist persons with disabilities in alleviating the effects of those disabilities, and articles and materials for use in such goods, as claimed by BSH Home Appliance Ltd.

Tariff Item at Issue: BSH Home Appliance Ltd.—9979.00.00

June 26, 2014

By order of the Tribunal
 GILLIAN BURNETT
 Secretary

[27-1-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**

ADMINISTRATIVE DECISION

23 June 2014

FreeHD Canada Inc.
 Across Canada

Approved — Extension of time limit to commence operations to 26 August 2015.

[27-1-o]

d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

Loi sur les douanes

BSH Home Appliance Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : 7 août 2014
 Appel n° : AP-2013-057
 Marchandises en cause : Machines à laver et sècheuses Bosch
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause peuvent bénéficier des avantages du numéro tarifaire 9979.00.00 à titre de marchandises conçues spécifiquement pour assister les personnes handicapées en allégeant les effets de leurs handicaps, et articles et matières devant servir dans ces marchandises, comme le soutient BSH Home Appliance Ltd.

Numéro tarifaire en cause : BSH Home Appliance Ltd. — 9979.00.00

Le 26 juin 2014

Par ordre du Tribunal
 La secrétaire
 GILLIAN BURNETT

[27-1-o]

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

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets 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**

DÉCISION ADMINISTRATIVE

Le 23 juin 2014

FreeHD Canada Inc.
 L'ensemble du Canada

Approuvé — Prorogation jusqu'au 26 août 2015 de la date butoir de mise en exploitation.

[27-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

2014-343 25 June 2014

Various licensees
Across Canada

Approved — Applications to renew the broadcasting licences for the national terrestrial and direct-to-home pay-per-view services set out in the decision.

2014-344 25 June 2014

Mountain Cablevision Limited and Fido Solutions Inc.,
partners in a general partnership carrying on business as
Rogers Communications Partnership
Across Canada

Approved — Applications to renew the broadcasting licences for the national terrestrial pay-per-view service Rogers Sportsnet PPV and the national direct-to-home pay-per-view service Rogers Sportsnet PPV.

2014-345 26 June 2014

R.B. Communications Ltd.
Welland, Ontario

Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Welland.

[27-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

Great Bay Energy VI, LLC

By an application dated June 25, 2014, Great Bay Energy VI, LLC (the “Applicant”) has applied to the National Energy Board (the “Board”), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the “Act”), for authorization to export up to 550 000 MWh of interruptible energy annually for a period of 10 years. The applicant, or its affiliates, has no interest in generation or transmission facilities in Canada.

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

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at Great Bay Energy VI, LLC, 207 Calle del Parque, 9th Floor, San Juan, Puerto Rico 00912, 1-787-497-4001 (telephone), 1-800-878-8565 (fax), esanchez@greatbayenergy.com (email), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board’s library, at 517 Tenth Avenue SW, Calgary, Alberta T2R 0A8, or online at www.neb-one.gc.ca.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

2014-343 Le 25 juin 2014

Divers titulaires
L’ensemble du Canada

Approuvé — Demandes en vue de renouveler les licences de radiodiffusion des services nationaux de télévision à la carte terrestres et par satellite de radiodiffusion directe énoncés dans la décision.

2014-344 Le 25 juin 2014

Mountain Cablevision Limited et Fido Solutions Inc., associés
dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom
de Rogers Communications Partnership
L’ensemble du Canada

Approuvé — Demandes en vue de renouveler les licences de radiodiffusion du service national de télévision à la carte terrestre Rogers Sportsnet PPV et du service national de télévision à la carte par satellite de radiodiffusion directe Rogers Sportsnet PPV.

2014-345 Le 26 juin 2014

R.B. Communications Ltd.
Welland (Ontario)

Approuvé — Demande en vue d’obtenir une licence de radiodiffusion afin d’exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Welland.

[27-1-o]

OFFICE NATIONAL DE L’ÉNERGIE

DEMANDE VISANT L’EXPORTATION D’ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS

Great Bay Energy VI, LLC

Great Bay Energy VI, LLC (le « demandeur ») a déposé auprès de l’Office national de l’énergie (l’« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l’Office national de l’énergie* (la « Loi »), une demande datée du 25 juin 2014 en vue d’obtenir l’autorisation d’exporter jusqu’à 550 000 MWh par année d’énergie interruptible pendant une période de 10 ans. Le demandeur, directement ou par l’entremise de ses sociétés affiliées, ne détient pas de participation dans les installations de production ou de transport au Canada.

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

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d’examen public pendant les heures normales d’ouverture, à ses bureaux situés à l’adresse suivante : Great Bay Energy VI, LLC, 207 Calle del Parque, 9^e étage, San Juan, Porto Rico 00912, 1-787-497-4001 (téléphone), 1-800-878-8565 (télécopieur), esanchez@greatbayenergy.com (courriel), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d’ouverture, à la bibliothèque de l’Office, située au 517 Tenth Avenue SW, Calgary (Alberta) T2R 0A8, ou en ligne à l’adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 517 Tenth Avenue SW, Calgary, Alberta T2R 0A8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by August 4, 2014.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board is interested in the views of submitters with respect to

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported; and
- (b) whether the Applicant has
 - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
 - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by August 19, 2014.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board at 403-292-4800 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

SHERI YOUNG
Secretary

[27-1-o]

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 517 Tenth Avenue SW, Calgary (Alberta) T2R 0A8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 4 août 2014.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office s'intéressera aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

- a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) si le demandeur :
 - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
 - (ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 19 août 2014.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-292-4800 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
SHERI YOUNG

[27-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Gavin, Linda)

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 Linda Gavin, Deputy Comptroller (FI-2), 4th Canadian Division Support Group, Department of National Defence, Petawawa, Ontario, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Mayor for the Township of Killaloe-Hagarty-Richards, Ontario, in a municipal election to be held on October 27, 2014.

June 19, 2014

KATHY NAKAMURA
Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[27-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Rudy, William)

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

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Gavin, Linda)

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 Linda Gavin, contrôleur adjointe (FI-2), Groupe de soutien de la 4^e Division du Canada, ministère de la Défense nationale, Petawawa (Ontario), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de mairesse du Canton de Killaloe-Hagarty-Richards (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 27 octobre 2014.

Le 19 juin 2014

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

[27-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Rudy, William)

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 William Rudy, opérateur de

said Act, to William Rudy, Communications Operator (CM-4), Communications Centre, 17 Wing Winnipeg, Department of National Defence, Winnipeg, Manitoba, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Reeve for the Rural Municipality of St. Laurent, Manitoba, in a municipal election to be held on October 22, 2014.

June 26, 2014

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

[27-1-o]

SAHTU LAND USE PLANNING BOARD

MACKENZIE VALLEY RESOURCE MANAGEMENT ACT

Sahtu Land Use Plan

Notice is hereby given, pursuant to subsection 31(2) of the *Mackenzie Valley Resource Management Act*, that the Sahtu Land Use Plan has been approved. Copies of the Plan are available to the public at the offices of the Sahtu Land Use Planning Board in Fort Good Hope, Northwest Territories, and at www.sahtulanduseplan.org.

June 24, 2014

SCOTT PASZKIEWICZ
Executive Director

[27-1-o]

SAHTU LAND USE PLANNING BOARD

MACKENZIE VALLEY RESOURCE MANAGEMENT ACT

Sahtu Land Use Planning Board — Rules of procedure

Notice is hereby given, pursuant to subsection 30(2) of the *Mackenzie Valley Resource Management Act*, that copies of the Sahtu Land Use Planning Board's proposed Rules of Procedure are available to the public at the offices of the Sahtu Land Use Planning Board in Fort Good Hope, Northwest Territories, and at www.sahtulanduseplan.org.

Interested parties are invited to submit written representations to the Board with respect to the proposed Rules. To ensure consideration, parties should submit their comments no later than August 6, 2014. Respondents are asked to provide their comments in electronic format (Microsoft Word or Adobe PDF) to the following email address: exec_director@sahtulanduseplan.org. Written submissions should be addressed to the Executive Director, Sahtu Land Use Planning Board, P.O. Box 235, Fort Good Hope, Northwest Territories X0E 0H0.

June 24, 2014

SCOTT PASZKIEWICZ
Executive Director

[27-1-o]

communications (CM-4), Centre des communications, 17^e Escadre Winnipeg, ministère de la Défense nationale, Winnipeg (Manitoba), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidat, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseiller et de sous-préfet de la Municipalité rurale de St. Laurent (Manitoba), à l'élection municipale prévue pour le 22 octobre 2014.

Le 26 juin 2014

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

[27-1-o]

OFFICE D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL DU SAHTU

LOI SUR LA GESTION DES RESSOURCES DE LA VALLÉE DU MACKENZIE

Plan d'utilisation des terres du Sahtu

Avis est donné par les présentes, conformément au paragraphe 31(2) de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*, que le Plan d'utilisation des terres du Sahtu a été approuvé. Des exemplaires du Plan sont mis à la disposition du public aux bureaux de l'Office d'aménagement territorial du Sahtu à Fort Good Hope, dans les Territoires du Nord-Ouest et à l'adresse www.sahtulanduseplan.org.

Le 24 juin 2014

Le directeur général
SCOTT PASZKIEWICZ

[27-1-o]

OFFICE D'AMÉNAGEMENT TERRITORIAL DU SAHTU

LOI SUR LA GESTION DES RESSOURCES DE LA VALLÉE DU MACKENZIE

Office d'aménagement territorial du Sahtu — Règles de procédure

Avis est donné par les présentes, conformément au paragraphe 30(2) de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*, que des exemplaires des règles de procédure proposées par l'Office d'aménagement territorial du Sahtu sont mis à la disposition du public aux bureaux de l'Office d'aménagement territorial du Sahtu à Fort Good Hope, dans les Territoires du Nord-Ouest et à l'adresse www.sahtulanduseplan.org.

Les personnes intéressées sont invitées à soumettre des représentations écrites à l'Office concernant les règles proposées. Pour être pris en considération, les commentaires devraient être soumis au plus tard le 6 août 2014. Prière de soumettre les commentaires en format électronique (Microsoft Word ou Adobe PDF) en les adressant au exec_director@sahtulanduseplan.org. Les commentaires écrits doivent être adressés au Directeur général, Office d'aménagement territorial du Sahtu, Case postale 235, Fort Good Hope (Territoires du Nord-Ouest) X0E 0H0.

Le 24 juin 2014

Le directeur général
SCOTT PASZKIEWICZ

[27-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

UNITED WAY - CENTRAIDE CANADA ACROSS BORDERS

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that United Way - Centraide Canada Across Borders intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

June 26, 2014

JACQUES BÉRUBÉ
Secretary-Treasurer

[27-1-o]

AVIS DIVERS

UNITED WAY - CENTRAIDE CANADA ACROSS BORDERS

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que United Way - Centraide Canada Across Borders demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 26 juin 2014

Le secrétaire-trésorier
JACQUES BÉRUBÉ

[27-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Railway Safety Management System Regulations	1789	Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire.....	1789
Regulations Amending the Transportation Information Regulations	1826	Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport.....	1826

Railway Safety Management System Regulations

Statutory authority

Railway Safety Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues: The *Railway Safety Management System Regulations* (SMS Regulations), made under the *Railway Safety Act* (the Act), came into force in 2001 as a complement to Transport Canada's rail safety legislative framework. The SMS Regulations require railway companies to develop and maintain a safety management system for integrating safety into their day-to-day operations. In 2008, the reports of the *Railway Safety Act* Review and of the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (SCOTIC) study on rail safety made several recommendations with regard to improving the implementation of safety management systems in the rail industry. Those recommendations resulted in amendments to the Act, which came into force on May 1, 2013. These amendments, as well as the Rail Safety Program's more than 10 years' worth of lessons learned from regulatory oversight of safety management systems, resulted in the need to revise and modernize the SMS Regulations. Specifically, three key areas required attention: additional detail and clarity to facilitate more effective implementation and enforceability; expansion of the scope of application to local railway companies that operate on federal track; and the inclusion of new provisions stemming from amendments to the Act that authorize the Governor in Council to establish regulations for an accountable executive, continuous monitoring and regular assessment of safety, non-punitive internal reporting by employees, as well as increased involvement of employees and their unions to enhance rail safety management systems.

Description: Due to the volume of amendments and the significant restructuring of the Regulations, the proposed *Railway Safety Management System Regulations* (proposed Regulations) would repeal and replace the SMS Regulations and would include the following revisions and restructuring:

- Application of the proposed Regulations to include local railway companies operating on federally regulated track;
- Inclusion of new requirements pursuant to revised authorities in the Act;

Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire

Fondement législatif

Loi sur la sécurité ferroviaire

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux : Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (ci-après le *Règlement*), pris en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (ci-après la *Loi*), est entré en vigueur en 2001 à titre de complément au cadre législatif de la sécurité ferroviaire de Transports Canada. En vertu du *Règlement*, les compagnies de chemin de fer sont tenues de mettre en œuvre et de tenir à jour un système de gestion de la sécurité pour intégrer la sécurité dans leurs activités quotidiennes. En 2008, de nombreuses recommandations visant à améliorer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité au sein de l'industrie ferroviaire ont été formulées dans les rapports de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de l'étude sur la sécurité ferroviaire du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (CPTIC). Ces recommandations ont été à l'origine des modifications apportées à la *Loi*, qui sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2013. Ces modifications, ainsi que les leçons que le Programme de la sécurité ferroviaire a tirées de la surveillance réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité pendant plus d'une décennie, ont donné lieu au besoin de réviser et de moderniser le *Règlement*. Une attention particulière devait notamment être accordée à trois principaux aspects : l'ajout de détails dans le *Règlement* et l'amélioration de la clarté de ses dispositions afin de rendre la mise en œuvre et l'application du *Règlement* plus efficaces; l'extension du champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale; l'ajout de nouvelles dispositions découlant des modifications à la *Loi* permettant au gouverneur en conseil d'établir des règlements visant la désignation d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur, la surveillance continue et les évaluations du niveau de sécurité atteint, la mise en œuvre d'un système de production de rapports internes par les employés sans mesures de représailles ainsi que la participation accrue des employés et leurs représentants syndicaux afin d'améliorer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

Description : Compte tenu du nombre élevé de modifications qui seront apportées au *Règlement* et de la restructuration importante de celui-ci, il est proposé de l'abroger et de le remplacer par le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (règlement proposé), qui apporterait les modifications suivantes :

- l'application du règlement proposé aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale;

- Revision and expansion of existing requirements by providing more detail on regulatory objectives in order to enhance compliance and enforceability of the proposed Regulations;
- Revision of existing requirements to provide a clearer explanation of the expectations for industry; and
- Addition of new definitions.

Cost-benefit statement: The overall cost of the proposed Regulations is estimated to have a present value of \$26.8 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$3.8 million. In the long term, the proposed Regulations would be expected to increase railway safety by enhancing requirements that compel companies to take responsibility for managing the safety of their operations, including improving their abilities to identify hazards, as well as assess and mitigate risks. These benefits are qualitative in nature and are difficult to monetize given that both the risk and impact (baseline and proposal) are uncertain. It is expected that a safety management system would help reduce the number of accidents, fatalities and injuries, as well as property damage. Therefore, even if the benefits cannot be monetized, it is expected that the proposed Regulations would result in a net benefit to Canadians.

“One-for-One” Rule and small business lens: Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed Regulations on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply with the annualized cost to be offset estimated at \$255 (total annualized average administrative costs) among 35 local railway companies.

The proposed Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, so that costs disproportionate to risk were not imposed on the six companies that would be considered small businesses. The flexible approach taken would result in an annual average cost per small business of \$33,710 rather than \$56,747.

Domestic and international coordination and cooperation: Transport Canada has consulted with provincial counterparts as the proposed Regulations would expand their application to include local railway companies. Local railway companies are provincial railways and commuter trains that, when operating on federal track, fall under the requirements of the Act. The addition of local railway companies to federal rail safety jurisdiction occurred when the amendments to the Act came into force on May 1, 2013. In addition, many provinces have harmonized their rail safety legislative framework with that of the federal government. As a result, the provinces were consulted to ensure they were aware of proposed changes to the federal approach to safety management systems.

- l'établissement de nouvelles exigences visant à mettre en œuvre les modifications récemment apportées à la Loi;
- la révision et l'application des exigences actuelles en fournissant plus de détails au sujet des objectifs qu'elles visent afin d'améliorer l'application du règlement proposé et la conformité à celui-ci;
- la révision des exigences réglementaires actuelles pour clarifier les attentes à l'égard de l'industrie;
- l'établissement de nouvelles définitions.

Énoncé des coûts et avantages : La valeur actualisée du coût total du règlement proposé est estimée à 26,8 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 3,8 millions de dollars. À long terme, le règlement proposé devrait accroître la sécurité ferroviaire en renforçant les exigences qui obligent les compagnies à assumer la responsabilité de gérer la sécurité de leur exploitation, y compris d'améliorer leur capacité de déterminer les dangers ainsi que d'évaluer et d'atténuer les risques. Ces avantages sont de nature qualitative, et il est difficile de les exprimer en termes monétaires puisque les risques et les incidences (de référence et de la proposition) sont incertains. Un système de gestion de la sécurité devrait contribuer à réduire le nombre d'accidents, de décès, de blessures et de biens matériels endommagés; par conséquent, on peut s'attendre à ce que le règlement proposé procure des avantages nets aux Canadiens même s'ils ne peuvent pas être exprimés en termes monétaires.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Transports Canada a pris en considération les incidences potentielles de toutes les dispositions du projet de règlement sur le fardeau administratif, et il a conclu que la règle du « un pour un » serait appliquée et que le coût annuel estimé à 255 \$ (le total des coûts administratifs annuels moyens) serait neutralisé en le répartissant entre les 35 compagnies de chemin de fer locales.

Le règlement proposé a été conçu pour harmoniser les coûts de conformité avec les risques sous-jacents afin que des coûts disproportionnés par rapport aux risques ne soient pas imposés aux six compagnies qui seraient considérées comme des petites entreprises. La souplesse de cette approche entraînerait un coût annuel moyen par petite entreprise de 33 710 \$ plutôt que de 56 747 \$.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Transports Canada a consulté des homologues provinciaux, car le règlement proposé s'appliquerait à des compagnies de chemin de fer locales. Celles-ci comprennent des compagnies de chemin de fer de compétence provinciale et des trains de banlieue qui sont assujettis aux exigences de la Loi lorsqu'ils exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale. Les compagnies de chemin de fer locales ont été soumises à la compétence fédérale sur la sécurité ferroviaire lorsque les modifications à la Loi sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2013. En outre, bon nombre de provinces ont harmonisé leur cadre législatif sur la sécurité ferroviaire avec celui du gouvernement fédéral. Les provinces ont par conséquent été consultées afin qu'elles soient au courant des changements proposés à l'approche du gouvernement fédéral à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité.

Background

The *Railway Safety Management System Regulations* (SMS Regulations), created under the *Railway Safety Act* (the Act), came into force on March 31, 2001, with the objective of establishing, within the rail industry, a more comprehensive way of managing

Contexte

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (ci-après le Règlement), pris en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (ci-après la Loi), est entré en vigueur le 31 mars 2001 afin d'instaurer au sein de l'industrie ferroviaire une manière plus

safety. The SMS Regulations were designed to supplement the existing legislative framework, and require railway companies to take responsibility for managing the safety of their operations, identifying hazards, assessing and mitigating risks, while building a safety consciousness into their day-to-day operations. Basic components of a safety management system include a safety policy, safety targets, a risk assessment process, and internal audit and evaluation procedures. The introduction of the SMS Regulations in 2001 resulted in all federal railway companies implementing and maintaining a safety management system, based on regulatory requirements.

In 2008, the reports of the *Railway Safety Act* Review and of the SCOTIC review on rail safety made a series of recommendations to further enhance the safety of the rail transportation system in Canada. While the reports expressed support and commendation for safety management systems, several recommendations focused on how to improve their implementation and effectiveness.

The bulk of the recommendations made in the 2008 reports resulted in amendments to the *Railway Safety Act* that came into force on May 1, 2013. The amendments comprise the addition of many new specific authorities to make regulations requiring the establishment by companies of a safety management system that includes the following:

- Identification of an executive responsible for the company's operations and accountable for the extent to which the requirements of the company's safety management system are met;
- Implementation of remedial actions as a result of a risk assessment required to maintain the highest level of safety;
- Continuous monitoring and regular assessment of the level of safety achieved;
- Implementation of non-punitive internal reporting by the railway company's employees of contraventions of the Act or of any regulations, rules, certificates, orders or emergency directives under the Act relating to safety;
- Involvement of employees and their bargaining agents in the ongoing operation of the railway company's safety management system; and
- The establishment of the criteria to which the safety management system must conform as well as the components, including the principle of fatigue science applicable to scheduling, that must be included in a safety management system.

Among other changes, the amendments to the Act also expanded the scope of the application to include local railway companies.

Issues

Legislative amendments, including the addition of local railway companies to the federal regime, as well as more than 10 years' worth of lessons learned from providing regulatory oversight of safety management systems, have resulted in the need to revise and modernize the SMS Regulations.

Specifically, three key areas require attention: additional detail and increased clarity to allow for more effective implementation

exhaustive de gérer la sécurité. Le Règlement vise à compléter le cadre législatif existant, et les compagnies de chemin de fer doivent assumer la responsabilité de gérer la sécurité de leur exploitation, de déterminer les dangers et d'évaluer et d'atténuer les risques, tout en intégrant dans leurs activités quotidiennes une sensibilisation à l'égard de la sécurité. Les principales composantes d'un système de gestion de la sécurité (SGS) comprennent notamment une politique en matière de sécurité, des objectifs de rendement en matière de sécurité, un processus d'évaluation des risques et des procédures de vérifications internes et d'évaluation du rendement. Toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont dû mettre en œuvre et tenir à jour un système de gestion de la sécurité en fonction des exigences réglementaires lorsque le Règlement est entré en vigueur en 2001.

En 2008, de nombreuses recommandations ont été formulées dans les rapports de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de l'examen de la sécurité ferroviaire du CPTIC afin d'améliorer davantage la sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada. Même si les comités se sont dits satisfaits des systèmes de gestion de la sécurité et les ont appuyés dans leur rapport, ils ont néanmoins formulé plusieurs recommandations sur la façon d'améliorer leur mise en œuvre et leur efficacité.

La grande majorité des recommandations formulées dans les rapports de 2008 se sont concrétisées par des modifications à la Loi qui sont entrées en vigueur le 1^{er} mai 2013. Ces modifications comprennent l'ajout de plusieurs pouvoirs spécifiques pour prendre des règlements exigeant des compagnies qu'elles établissent des systèmes de gestion de la sécurité concernant ce qui suit :

- la désignation d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur chargé des activités d'une compagnie et tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
- la mise en œuvre, en réponse à une analyse de gestion de risque, d'une mesure corrective suffisante pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé;
- une surveillance continue et des évaluations régulières du niveau de sécurité atteint;
- la mise en œuvre d'un système de signalement interne par les employés d'une compagnie de chemin de fer sans mesures de repréailles, relativement à des infractions à la Loi ou à tout règlement, toute règle, tout certificat ou arrêté ou toute injonction ministérielle — pris en vertu de la Loi — en matière de sécurité;
- la participation des employés d'une compagnie de chemin de fer et de leurs représentants syndicaux au fonctionnement continu du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer;
- l'établissement des critères auxquels le système de gestion de la sécurité de la compagnie doit se conformer ainsi que les composantes qui doivent être incluses dans un système de gestion de la sécurité notamment les principes de la science de la fatigue applicables à l'établissement des horaires.

Parmi d'autres changements, les modifications à la Loi ont également étendu le champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales.

Enjeux

Les modifications législatives, y compris l'intégration des compagnies de chemin de fer locales au régime fédéral, ainsi que les leçons tirées de la surveillance réglementaire des systèmes de gestion de la sécurité pendant plus d'une décennie, ont donné lieu au besoin de réviser et de moderniser le Règlement.

Une attention particulière devait notamment être accordée à trois principaux aspects : l'ajout de renseignements supplémentaires et

and enforceability; expansion of the scope of application to local railway companies that operate on federal track; and inclusion of requirements stemming from amendments to the Act that clarified the Governor in Council's regulatory authority in order to enhance rail safety management systems.

Objectives

The key objectives of the proposed Regulations are to

- Expand the scope of application of safety management system requirements to ensure all companies under federal jurisdiction have such a system.
- Expand the regulatory regime related to safety management systems by including new provisions under the revised authorities of the Act.
- Clarify the overall objectives of the safety management system regulations, and the regulatory provisions in relation to safety management systems, in order to facilitate more effective compliance and enforcement.

By addressing these objectives, the proposed Regulations are expected to improve the quality of safety management systems, in general, by improving the implementation by the rail industry and enhancing Transport Canada's oversight consequently, leading to the improved safety of Canada's rail transportation system.

Description

The proposed Regulations would repeal the SMS Regulations and replace them, including the following changes:

- Inclusion of new requirements pursuant to revised authorities in the Act;
- Expansion of the scope of application to include local railway companies operating on federally regulated track;
- Revision of existing requirements by providing more detail to regulatory objectives in order to enhance compliance and enforceability; and
- Amendments to definitions for increased clarity.

Application of amendments to the Act

In response to the amendments to the Act, the proposed Regulations would include new requirements for a company's safety management system, such as the following:

- The appointment of an accountable executive who is responsible for the operations and activities of the railway company and accountable for compliance with the proposed safety management system requirements.
- The inclusion, by railway companies, of a procedure that would enable employees to report safety contraventions to the railway company without the fear of reprisal, and the establishment of a policy for protecting its employees from reprisals for reporting contraventions.
- The inclusion of a process for establishing the schedules of locomotive engineers, conductors, persons involved in switching operations, and operators of remote control locomotives, taking into consideration the applicable principles of fatigue science.

la précision accrue des dispositions afin de rendre la mise en œuvre et l'application du Règlement plus efficaces et efficientes; l'extension du champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées réglementées par le gouvernement fédéral; l'ajout de dispositions découlant des modifications à la Loi et qui donnent des précisions sur les pouvoirs réglementaires attribués au gouverneur en conseil visant à améliorer les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire.

Objectifs

Les objectifs clés du règlement proposé consistent à :

- étendre le champ d'application des exigences liées aux systèmes de gestion de la sécurité pour veiller à ce que toutes les compagnies de compétence fédérale possèdent un tel système;
- étendre le cadre réglementaire associé aux systèmes de gestion de la sécurité réglementés conformément aux modifications apportées à la Loi;
- donner des précisions sur les objectifs globaux des exigences réglementaires liées aux systèmes de gestion de la sécurité afin de veiller à la conformité et à l'application efficaces des systèmes de gestion de la sécurité.

En tenant compte de ces objectifs globaux, le règlement proposé devrait améliorer la qualité générale des systèmes de gestion de la sécurité en améliorant leur mise en œuvre par l'industrie ferroviaire et en facilitant la surveillance par Transports Canada, ce qui devrait par conséquent accroître la sécurité du réseau de transport ferroviaire du Canada.

Description

Le règlement proposé abrogerait et remplacerait le Règlement, et il inclurait les changements ci-après :

- l'ajout de nouvelles exigences en vertu des pouvoirs révisés de la Loi;
- l'application élargie pour inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferroviaires de compétence fédérale;
- la révision des exigences actuelles en fournissant plus de détails au sujet des objectifs de la réglementation qu'elles visent afin d'améliorer la conformité et l'application du règlement proposé;
- la modification de définitions par souci de clarté.

Mise en œuvre des modifications à la Loi

Pour donner suite aux modifications à la Loi, le règlement proposé comprendrait de nouvelles exigences pour le système de gestion de la sécurité d'une compagnie, notamment :

- la désignation d'un gestionnaire supérieur chargé des opérations et des activités de la compagnie et tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
- l'obligation pour la compagnie de chemin de fer d'inclure dans son système de gestion de la sécurité une procédure pour permettre aux employés de lui signaler des infractions liées à la sécurité sans crainte de représailles ainsi qu'une politique pour protéger les employés contre les représailles;
- l'obligation pour la compagnie de chemin de fer d'inclure dans son système de gestion de la sécurité un processus pour que les horaires des mécaniciens de locomotive, des chefs de train, des personnes qui participent aux manœuvres d'aiguillage et des opérateurs de systèmes de télécommande soient établis en prenant en considération les principes de la science de la fatigue.

Proposed revisions and expansions of the Regulations

The full suite of safety management systems components in the proposed Regulations would include the following requirements:

- The identification of an accountable executive responsible for the company's operations and accountable for the extent to which the requirements of company's safety management system have been met;
- A railway safety policy showing the company's commitment to safety;
- A process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments;
- A process for managing railway occurrences which includes procedures for the reporting of occurrences by employees to the company's management;
- A process for identifying safety concerns from collected data for the purpose of risk assessments;
- A process for risk management which includes an evaluation of the level of risk of safety concerns identified;
- The implementation and evaluation of remedial actions for the purpose of mitigating risks;
- A process for employees to report contraventions and safety concerns to the company without the fear of reprisal;
- A process for managing knowledge to ensure that employees of the company as well as any other persons carrying out activities that may affect railway safety property have the knowledge they need to perform their duties safely;
- A process for establishing the schedules of certain employees, taking into account applicable principles of fatigue science;
- A process for continual improvement of the company's safety management system; and
- A process for establishing annual targets and developing initiatives to achieve the targets.

In addition, the Regulations would require, at the Minister's request, the filing of specific information with the Minister upon request for the purpose of assessing the effectiveness and improvement of the company's safety management system.

Scope of application

The SMS Regulations apply only to railway companies that hold a certificate of fitness. As the amendments to the Act include the addition of local railway companies to the federal regime, the proposed Regulations would also apply to those companies.

The scope of application of the proposed Regulations is divided into three parts:

1. Federal railway companies, to which the SMS Regulations apply, would have to comply with the requirements under Part 1 of the proposed Regulations.
2. Local railway companies that operate on federal main track would have to comply with the requirements under Part 2, Division 1, of the proposed Regulations.
3. Local railway companies that operate solely on federal non-main tracks would have to comply with the requirements under

Révisions proposées et extension du Règlement

La gamme complète des composantes du système de gestion de la sécurité qui seraient exigées par le règlement proposé inclurait ce qui suit :

- la désignation d'un gestionnaire supérieur chargé de l'exploitation de la compagnie et tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
- l'inclusion d'une politique en matière de sécurité ferroviaire qui refléterait l'engagement de la compagnie envers la sécurité;
- un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments;
- un processus pour gérer les accidents ferroviaires, y compris des procédures afin que les employés signalent les accidents à la direction de la compagnie;
- un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité en examinant les données recueillies pour les évaluations des risques;
- un processus de gestion des risques comprenant les évaluations des risques pour mesurer le niveau de risque des préoccupations en matière de sécurité cernées;
- la mise en œuvre et l'évaluation des mesures correctives pour réduire les risques;
- un processus afin que les employés puissent signaler les infractions et les préoccupations en matière de sécurité à la compagnie sans crainte de représailles;
- un processus de gestion du savoir afin de veiller à ce que les employés de la compagnie ainsi que toute personne dont les activités peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire possèdent les connaissances requises pour exercer leurs fonctions en toute sécurité;
- un processus pour établir les horaires de certains employés en tenant compte des principes de la science de la fatigue;
- un processus visant l'amélioration continue du système de la gestion de la sécurité de la compagnie;
- un processus pour établir des objectifs annuels et élaborer des initiatives visant à atteindre les objectifs.

De plus, le règlement proposé exigerait la présentation au ministre de renseignements particuliers, à la demande de celui-ci, pour évaluer l'efficacité et les améliorations du système de gestion de la sécurité de la compagnie.

Champ d'application

Le Règlement vise uniquement les compagnies de chemin de fer qui détiennent un certificat d'aptitude. Puisque les modifications à la Loi ont également intégré les compagnies de chemin de fer locales dans le régime du gouvernement fédéral, le règlement proposé viserait également ces nouvelles compagnies.

Le champ d'application du règlement proposé serait divisé en trois parties :

1. Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, qui sont visées par le Règlement, auraient à se conformer aux exigences prévues à la partie 1 du règlement proposé.
2. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale auraient à se conformer aux exigences prévues à la section 1 de la partie 2 du règlement proposé.
3. Les exigences proposées pour les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités seulement sur des voies

Part 2, Division 2, of the proposed Regulations, which would focus on the following provisions:

- a safety policy;
- a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments;
- a process for identifying safety concerns;
- a risk assessment process;
- a process for implementing and evaluating remedial actions; and
- filing those remedial actions with the Minister upon request.

More detailed objectives to enhance safety management systems

The proposed Regulations would build on the framework established in the SMS Regulations by regulating specific matters for companies to address in their safety management systems and setting regulatory requirements for companies to act in a manner that demonstrates implementation of the safety management system that they develop.

Under the SMS Regulations, the components are listed, with details and expectations outlined in guidance material. The proposed Regulations would list the components required in a safety management system, and the procedures to be documented, implemented and maintained. The proposed Regulations contain much of the detail previously found in the guidance material to better establish the intent of the requirements in order to improve compliance and contribute to more effective enforcement by Transport Canada. For example, while the SMS Regulations require a process for evaluating and classifying risks by means of a risk assessment, the proposed Regulations would set out the components of the risk assessment, such as the circumstances that trigger a risk assessment; a description of the circumstances that triggered the risk assessment; a description of the risks associated with the circumstances; the factors included in the assessment, including whether the public or the company's employees are impacted and whether property or the environment are impacted; an indication of the likelihood of occurrence and the severity of the consequences of any risk; and an identification of required remedial action, as well as remaining risk after the remedial actions have been taken into account. Articulating the components of a risk assessment would facilitate effective compliance and enforcement.

Amendments to definitions

The proposed Regulations would update the definitions by moving some of the detail previously contained in the definition section of the SMS Regulations into the provisions containing obligations in the proposed Regulations, and would add to the definitions in the SMS Regulations to increase clarity and respond to amendments to the Act. Definitions that would be added are

- accountable executive;
- main track; and
- railway occurrence.

Regulatory and non-regulatory options considered

The proposed approach aims to continue and improve upon the regulated approach first introduced in 2001. Given the lessons learned and the changes to the Act since the introduction of the SMS Regulations, a regulatory approach is needed to address

ferrées non principales de compétence fédérale, prévues à la section 2 de la partie 2 du règlement proposé, seraient concentrées sur les dispositions suivantes :

- une politique en matière de sécurité;
- un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments;
- un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité;
- un processus pour effectuer les évaluations des risques;
- un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives;
- le dépôt des mesures correctives auprès du ministre sur demande.

Des objectifs plus détaillés pour améliorer les systèmes de gestion de la sécurité

Le règlement proposé s'appuierait sur le cadre établi par le Règlement pour régir des éléments précis que les compagnies doivent traiter dans leur système de gestion de la sécurité et établir des exigences réglementaires afin que les compagnies agissent de manière à démontrer que le système de gestion de la sécurité qu'elles ont élaboré a été mis en œuvre.

Une liste des composantes est dressée dans le Règlement, et les attentes ainsi que les détails sont décrits dans un document d'orientation. Dans le règlement proposé, la liste des composantes obligatoires d'un système de gestion de la sécurité est dressée, de même que les procédures à consigner par écrit, à mettre en œuvre et à tenir à jour. Plusieurs des renseignements contenus dans le document d'orientation ont été intégrés dans le règlement proposé pour clarifier l'intention des exigences afin d'améliorer la conformité et permettre une application plus efficace par Transports Canada. À titre d'exemple, le Règlement exige qu'un processus soit élaboré pour mesurer et classifier les risques au moyen d'une évaluation des risques. Toutefois, le règlement proposé établirait les composantes de l'évaluation des risques, telles que les circonstances dans lesquelles une évaluation des risques doit être effectuée; une description des circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques; le détail des risques associés aux circonstances; les facteurs qui ont été pris en considération dans l'évaluation, notamment si le public ou les employés de la compagnie seraient touchés ou si les biens ou l'environnement seraient touchés; une indication de la probabilité que le risque se produise et de la gravité de ses conséquences; l'identification des mesures correctives nécessaires; le risque subsistant après avoir tenu compte des mesures correctives. La description des composantes de l'évaluation des risques améliorerait la conformité aux exigences et la mise en application de celles-ci.

Modification des définitions

Les définitions du Règlement seraient mises à jour et plusieurs détails qui s'y trouvent seraient intégrés dans les dispositions du règlement proposé contenant des exigences pour accroître la clarté et tenir compte des modifications à la Loi. Les définitions ci-après seraient ajoutées :

- gestionnaire supérieur responsable;
- voie ferrée principale;
- accident ferroviaire.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

L'approche proposée vise à maintenir et à améliorer l'approche réglementée qui a été adoptée pour la première fois en 2001. Compte tenu des leçons retenues et des changements à la Loi depuis l'entrée en vigueur du Règlement, une approche de

legislative amendments and provide greater clarity to regulated entities to facilitate more effective and efficient compliance.

The approach would also facilitate enforcement by avoiding undue reliance on unenforceable guidance material in applying and interpreting requirements. Therefore, a voluntary approach was not considered. Regulated requirements for railway companies to identify their risks and document, coordinate, and oversee the safety of operations, including risk mitigation efforts, were considered the most appropriate and effective approach. Voluntary safety assessments, internal audits and remedial actions could not have been considered as options, as there would be no assurance that safety systems and processes would be optimally managed to mitigate risks and improve safety.

Benefits and costs

Costs

The proposed Regulations would apply to 28 federal railway companies and to 35 local railway companies. A distinction is made between local railway companies that operate on federal main track (18 companies) and local railway companies that operate on federal non-main track (17 companies). The regulatory provisions applicable to local railway companies that operate on federal main track would include the minimum requirements of a safety management system but not those requirements that affect labour relations, as these are under the jurisdiction of the province. The focus of the proposed Regulations for local railway companies that do not operate on federal main track would be on five safety management system components.

The level of compliance with the proposed Regulations has been estimated in consultation with the stakeholders and varies according to the requirements for federal railway companies, local railway companies operating on federal main track and local railway companies operating on federal non-main track. Costs are associated with new roles and responsibilities for company employees and the possible creation of new positions. Assuming an average wage rate of \$35.70 (this includes 25% overhead), the present value of the cost to federal railway companies is estimated to be \$13.8 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$2 million. The present value of the cost to local railway companies that operate on federal main track is estimated to be \$9.9 million with an annualized value of \$1.4 million, and the present value of the cost to local railway companies that operate on federal non-main track is estimated to be \$3.1 million with an annualized value of \$438,000. Therefore, the present value of the total cost to industry is estimated to be \$26.8 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$3.8 million.

réglementation est nécessaire pour tenir compte des modifications législatives et apporter des précisions supplémentaires à l'intention des entités réglementées afin de contribuer à une conformité plus efficace et efficiente.

En outre, l'approche permettrait une meilleure mise en application en évitant un recours inapproprié aux documents d'orientation qui n'ont aucune force exécutoire dans l'application et l'interprétation des exigences. Aucune approche volontaire n'a, par conséquent, été envisagée. Des exigences réglementaires visant à obliger les compagnies de chemin de fer à cerner leurs risques, à consigner par écrit, à coordonner et à surveiller la sécurité de leur exploitation, y compris les efforts d'atténuation des risques, ont été considérées comme l'approche la plus adéquate et efficace. Les évaluations de la sécurité, les vérifications internes et les mesures correctives facultatives ne pouvaient pas être envisagées à titre d'option, car rien n'aurait garanti que les processus et les systèmes en matière de sécurité seraient gérés de façon optimale pour atténuer les risques et améliorer la sécurité.

Avantages et coûts

Coûts

Le règlement proposé s'appliquerait à 28 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 35 compagnies de chemin de fer locales. Une distinction est établie entre les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale (18 compagnies) et les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale (17 compagnies). Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale seraient assujetties aux exigences minimums d'un système de gestion de la sécurité, à l'exception des dispositions qui ont une incidence sur les relations de travail, car ces questions sont de compétence provinciale. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale seraient plutôt assujetties à cinq composantes du système de gestion de la sécurité du règlement proposé.

Le niveau de conformité au projet de règlement a été estimé en consultant les intervenants, et il varie en fonction des exigences pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales réglementées par le gouvernement fédéral et les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale. Les coûts sont reliés aux nouveaux rôles et aux nouvelles responsabilités des employés des compagnies ainsi qu'à la création potentielle de nouveaux postes. En supposant un taux de rémunération moyen de 35,70 \$/heure (qui comprend 25 % de coûts indirects), la valeur actualisée des coûts pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale est estimée à 13,8 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 2 millions de dollars. La valeur actualisée des coûts pour les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale est estimée à 9,9 millions de dollars et la valeur annuelle s'élève à 1,4 million de dollars. La valeur actualisée des coûts pour les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale est estimée à 3,1 millions de dollars et la valeur annuelle s'élève à 438 000 \$. Par conséquent, la valeur actualisée du coût total pour l'industrie est estimée à 26,8 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 3,8 millions de dollars.

Table of estimated costs by provision

Total incremental costs				
Proposed Regulatory Provision	Federal (PV)	Local Main Track (PV)	Local Non-Main Track (PV)	Total (PV)
Attestation of accountable executive	\$10,158	\$6,530	N/A	\$16,687
Railway safety policy	\$0	\$28,186	\$26,620	\$54,805
Process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments	\$443,101	\$331,677	\$313,250	\$1,088,027
Process for managing railway occurrences	\$1,622,822	\$1,066,281	N/A	\$2,689,103
Process for identifying safety concerns	\$1,235,713	\$1,850,841	\$1,748,016	\$4,834,570
Risk assessment process	\$2,124,282	\$825,093	\$779,255	\$3,728,629
Process for the implementation and evaluation of remedial actions	\$102,703	\$65,380	\$61,747	\$229,830
Annual safety targets and associated initiatives	\$0	\$141,951	N/A	\$141,951
Process for reporting contraventions and safety concerns	\$76,981	N/A	N/A	\$76,981
Process for managing knowledge	\$1,337,315	N/A	N/A	\$1,337,315
Process for establishing schedules	\$228,100	N/A	N/A	\$228,100
Process for continual improvement (internal audits)	\$4,665,134	\$4,654,127	N/A	\$9,319,262
Continual evaluation	\$1,722,638	\$775,187	N/A	\$2,497,825
Recording instances of consultation, communication or collaboration with employees*	\$249,266	\$160,242	\$151,340	\$560,848
Total costs to industry	\$13,818,211	\$9,905,494	\$3,080,228	\$26,803,934

* The cost estimate reflects the compliance burden of documenting instances of consultation, communication or collaboration with employees to demonstrate compliance; it is not an estimated cost of keeping records.

There would be a cost to Transport Canada to update the existing Rail Safety Integrated Gateway (RSIG) system, which is the Rail Safety Program's national database used to inform risk-based business planning, with the new safety management system (SMS) requirements. This would require the costs for two to three consultants over a two-week period. The present value of the cost to Government is estimated to be \$42,000 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$6,000.

The overall cost of the proposed Regulations is estimated to have a present value of \$26.8 million over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$3.8 million.

Tableau des coûts estimés par disposition

Total des coûts additionnels				
Disposition réglementaire proposée	Compagnie de compétence fédérale (VA)	Compagnie locale — voie principale (VA)	Compagnie locale — voie non principale (VA)	Total (VA)
Attestation d'un gestionnaire supérieur responsable	10 158 \$	6 530 \$	s.o.	16 687 \$
Politique en matière de sécurité ferroviaire	0 \$	28 186 \$	26 620 \$	54 805 \$
Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments	443 101 \$	331 677 \$	313 250 \$	1 088 027 \$
Processus pour gérer les accidents ferroviaires	1 622 822 \$	1 066 281 \$	s.o.	2 689 103 \$
Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité	1 235 713 \$	1 850 841 \$	1 748 016 \$	4 834 570 \$
Processus pour effectuer les évaluations des risques	2 124 282 \$	825 093 \$	779 255 \$	3 728 629 \$
Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives	102 703 \$	65 380 \$	61 747 \$	229 830 \$
Processus pour établir des objectifs annuels et élaborer des initiatives connexes	0 \$	141 951 \$	s.o.	141 951 \$
Processus pour signaler les contraventions et les préoccupations en matière de sécurité	76 981 \$	s.o.	s.o.	76 981 \$
Processus pour gérer le savoir	1 337 315 \$	s.o.	s.o.	1 337 315 \$
Processus pour établir les horaires	228 100 \$	s.o.	s.o.	228 100 \$
Processus visant l'amélioration continue (vérifications internes)	4 665 134 \$	4 654 127 \$	s.o.	9 319 262 \$
Évaluation continue	1 722 638 \$	775 187 \$	s.o.	2 497 825 \$
Consigner par écrit les cas de consultation, de communication ou de collaboration auprès des employés*	249 266 \$	160 242 \$	151 340 \$	560 848 \$
Total des coûts pour l'industrie	13 818 211 \$	9 905 494 \$	3 080 228 \$	26 803 934 \$

* L'estimation des coûts reflète le fardeau de la conformité à l'exigence de consigner par écrit les cas de consultation, de communication ou de collaboration auprès des employés afin de démontrer la conformité; il ne s'agit pas des coûts estimés pour tenir à jour les registres.

L'intégration des nouvelles exigences liées au système de gestion de la sécurité dans le système de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF), qui est la base de données nationale que le Programme de la sécurité ferroviaire utilise pour éclairer la planification des activités fondée sur les risques, entraînerait des coûts pour Transports Canada. Ce dernier devrait recourir au service de deux ou trois experts-conseils pendant deux semaines. La valeur actualisée du coût pour le gouvernement est estimée à 42 000 \$ sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 6 000 \$.

Par conséquent, la valeur actualisée du coût total du règlement proposé est estimée à 26,8 millions de dollars sur une période de 10 ans, ce qui correspond à une valeur annuelle de 3,8 millions de dollars.

Benefits

The main benefits of the proposed Regulations would be to provide greater safety to the Canadian rail transportation system by establishing the minimum requirements with respect to the safety management system that a company must develop and implement for the purpose of achieving the highest level of safety and by expanding the scope of its application to local railway companies. The proposed Regulations would also provide more details regarding the various safety management system components that companies must implement and facilitate enforcement.

Safety management is based on the premise that there will always be safety hazards and human errors. A safety management system establishes processes to improve information and communication about these risks and take action to minimize them. It therefore facilitates more informed decision making. Furthermore, risk assessments can allow an organization to evaluate and plan for the mitigation of risk of accidents and could enable better resource allocation, which would result in increased efficiencies and reduced costs. Safety management systems also strengthen corporate safety culture and demonstrate corporate due diligence, thus improving an organization's overall level of safety in the long term.

The proposed Regulations would be expected to increase railway safety in the long term by requiring railway companies to take additional responsibility for managing the safety of their operations, including refining their ability to identify hazards, assess and mitigate risks, and build a safety consciousness into their day-to-day operations, which would lead to a reduced number of accidents. Additionally, the benefits include fewer resources being spent by anticipating issues and solving problems earlier to avoid costly derailments and accidents.

These benefits are qualitative in nature and are difficult to monetize given that both the risk and impact (baseline and proposal) are subjective and uncertain. However, not only have qualitative benefits been identified, but statistics reflect a correlation between the introduction of the safety management system approach in 2001 and improved safety statistics. Statistical analysis using linear regression indicates a downward trend in accident rates (statistically significant at the $p < .05$ level) over the past 10 years.¹ Moreover, since 2007, train accidents have decreased by 23% and passenger train accidents have decreased by 19%. This decrease can be linked to increased levels of consultation and communication between the three largest railway companies and Transport Canada, enhanced focus on safety management systems, and a variety of new safety initiatives related to operations and infrastructure. It is therefore expected that updates to safety management systems would help further reduce the number of accidents, fatalities and injuries, and property damage. As a result, even if the benefits cannot be monetized, those benefits could be significant.

The 2007 *Railway Safety Act Review Panel Final Report* asserts that “[a] strong SMS can lead to economic benefits because safety and economic performance are linked . . . [with] direct and indirect

Avantages

Le règlement proposé procurerait principalement l'avantage d'accroître encore plus la sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada en établissant les exigences minimales à l'égard du système de gestion de la sécurité qu'une compagnie doit élaborer et mettre en œuvre en vue d'atteindre le niveau de sécurité le plus élevé dans son exploitation ferroviaire et en étendant son champ d'application pour inclure les compagnies de chemin de fer locales. Le règlement proposé décrirait plus en détail les diverses composantes du système de gestion de la sécurité que les compagnies sont tenues de mettre en œuvre et améliorerait l'application du Règlement.

La gestion de la sécurité est fondée sur le fait que le danger pour la sécurité et l'erreur humaine seront toujours présents. Un système de gestion de la sécurité établit des processus pour améliorer l'information et la communication relatives à ces risques et pour prendre des mesures afin de les réduire au minimum, ce qui favorise ainsi la prise de décisions plus éclairées. Les évaluations des risques permettent à un organisme d'évaluer et de planifier l'atténuation des risques d'accident, et elles peuvent même offrir la possibilité de mieux allouer les ressources afin de réaliser des gains d'efficacité et de réduire les coûts. Le système de gestion de la sécurité renforce également la culture de sécurité et met en évidence la diligence raisonnable de la compagnie, ce qui permet d'améliorer à long terme le niveau général de sécurité de cette dernière.

À long terme, le règlement proposé devrait accroître la sécurité ferroviaire en obligeant les compagnies de chemin de fer à assumer une plus grande part de responsabilité quant à la gestion de la sécurité de leur exploitation, y compris améliorer leur capacité de déterminer les dangers, évaluer et atténuer les risques, ainsi qu'intégrer une sensibilisation à l'égard de la sécurité dans leur exploitation quotidienne. Le nombre d'accidents et l'utilisation de ressources pourraient ainsi être réduits si les préoccupations sont cernées et les problèmes sont réglés plus tôt pour éviter les coûts engendrés par les déraillements et les accidents.

Ces avantages sont de nature qualitative, et il est difficile de les exprimer en termes monétaires puisque les risques et les impacts (de référence et de la proposition) sont subjectifs et incertains. Toutefois, il n'y a pas que des avantages qualitatifs qui ont été relevés, mais des statistiques montrent un lien entre l'introduction de l'approche du système de gestion de la sécurité en 2001 et une amélioration des statistiques liées à la sécurité. L'analyse statistique par régression linéaire indique une tendance à la baisse des taux d'accidents (statistiquement significatif à $p < 0,05$) au cours des 10 dernières années¹. Aussi, depuis 2007, les accidents de trains ont diminué de 23 % et les accidents de trains voyageurs ont diminué de 19 %. On peut lier cette baisse au fait qu'on a augmenté les consultations et la communication entre les trois plus grandes compagnies de chemin de fer et Transports Canada, on a mis l'accent sur les systèmes de gestion de la sécurité et on a instauré de nouvelles initiatives de sécurité liées aux opérations et aux infrastructures. On peut donc s'attendre à ce que les mises à jour des systèmes de gestion de la sécurité aient pour résultat de réduire encore davantage le nombre d'accidents, de décès et de blessures et de dommages aux biens. Même si les avantages ne peuvent être exprimés en termes monétaires, ils pourraient être néanmoins importants.

Dans son rapport final de 2007, le Comité consultatif sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* a indiqué qu'un « puissant SGS peut présenter des avantages économiques, car il y a un

¹ Transportation Safety Board of Canada — Statistical Summary, Railway Occurrences 2013: www.tsb.gc.ca/eng/stats/rail/2013/ssro-2013.asp.

¹ Bureau de la sécurité des transports du Canada — Sommaire statistique des événements ferroviaires 2013 : www.tsb.gc.ca/fra/stats/rail/2013/ssro-2013.asp.

cost savings when accidents are prevented . . .” The Final Report also listed a number of benefits including the following:

- improved decision making;
- improved safety performance;
- customized mitigation strategies;
- possibly exceeding safety standards set by regulation;
- improved public and customer confidence;
- increased competitive advantage;
- demonstrated due diligence;
- enhanced relationships and collaboration; and
- improved economic performance.²

Overall, it is expected that the proposed Regulations would have a positive impact on Canadians.

Cost-benefit statement

Cost-benefit statement		Base Year (2015)	2019	Final Year (2024)	Total (PV)	Annualized Cost
A. Quantified impacts (\$)						
Costs	Federal railway companies	\$2,373,390	\$1,903,881	\$1,906,880	\$13,818,211	\$1,967,402
	Local railway companies on federal main track	\$1,250,178	\$1,434,123	\$1,436,050	\$9,905,494	\$1,410,320
	Local railway companies on federal non-main track	\$700,970	\$398,278	\$398,278	\$3,080,228	\$438,555
	Industry total	\$4,324,537	\$3,736,282	\$3,741,208	\$26,803,934	\$3,816,277
	Government	\$45,000			\$42,056	\$5,988
Total	\$4,369,537	\$3,736,282	\$3,741,208	\$26,845,990	\$3,822,265	
B. Qualitative benefits						
<ul style="list-style-type: none"> • Regulatory requirements are more easily understood and implemented by industry; • Increased safety information and communication improves risk-based decision making by industry; and • Safety of the rail transportation system in Canada is further enhanced. 						

Énoncé des coûts-avantages

Énoncé des coûts-avantages		Année de référence (2015)	2019	Dernière année (2024)	Total (VA)	Coût annuel
A. Incidences quantifiées (\$)						
Coûts	Compagnies de chemin fer de compétence fédérale	2 373 390 \$	1 903 881 \$	1 906 880 \$	13 818 211 \$	1 967 402 \$
	Compagnies de chemin fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale	1 250 178 \$	1 434 123 \$	1 436 050 \$	9 905 494 \$	1 410 320 \$
	Compagnies de chemin fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale	700 970 \$	398 278 \$	398 278 \$	3 080 228 \$	438 555 \$
	Total pour l'industrie	4 324 537 \$	3 736 282 \$	3 741 208 \$	26 803 934 \$	3 816 277 \$
	Gouvernement	45 000 \$			42 056 \$	5 988 \$
Total	4 369 537 \$	3 736 282 \$	3 741 208 \$	26 845 990 \$	3 822 265 \$	
B. Avantages qualitatifs						
<ul style="list-style-type: none"> • Les exigences réglementaires sont mieux comprises et mises en œuvre par l'industrie. • L'augmentation des données liées à la sécurité et une meilleure communication favorisent la prise de décisions éclairées fondées sur le risque au sein de l'industrie. • La sécurité du réseau de transport ferroviaire au Canada est accrue. 						

The approach taken to the proposed Regulations focuses on efficiency, capacity, and proportionality with requirements for either processes or outcomes rather than prescriptive requirements for “how” the objectives of safety management systems should be

rapport entre le bilan de sécurité et les résultats économiques » étant donné que « ...des économies directes et indirectes... » peuvent être réalisées « ...grâce à la prévention des accidents ». Le rapport final du Comité énumère de plus les avantages suivants :

- amélioration des décisions;
- amélioration du bilan de sécurité;
- établissement de stratégies d'atténuation sur mesure;
- dépassement possible des normes de sécurité établies par voie de règlement;
- amélioration de la confiance du public et des clients;
- augmentation de l'avantage concurrentiel;
- diligence raisonnable avérée;
- resserrement des rapports et de la collaboration;
- amélioration des résultats économiques².

Dans l'ensemble, nous nous attendons à ce que le règlement proposé ait une incidence positive sur les Canadiens.

² Stronger Ties, Review of the Railway Safety Act, November 2007, p. 65.

² Renforcer les liens : Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, novembre 2007, p. 65.

achieved. This would promote accountability and timely remedial actions in the management of safety, without Transport Canada prescribing one-size-fits-all requirements. An exclusively prescriptive regulatory approach would only ensure compliance with regulations rather than providing for proactive risk assessments and remedial action. Therefore, industry-developed and -monitored safety management systems are intended to more efficiently and effectively supplement the existing regulatory framework by formally requiring companies to be proactive and responsible for safety.

In an effort to minimize the burden on stakeholders, while continuing improvement of safety management system implementation to further increase safety, local railway companies that operate solely on federal non-main track would be required to have fewer requirements, including a safety policy and a process for each of the following: ensuring compliance, identifying safety concerns, assessing risk, and implementing and evaluating remedial actions.

“One-for-One” Rule

Transport Canada has considered the potential impacts of all provisions of the proposed Regulations on administrative burden, and has determined that the “One-for-One” Rule would apply with the annualized cost to be offset estimated at \$255 (total annualized average administrative costs) among 35 local railway companies (18 on federal track and 17 on federal non-main track). When consulted, federal railway companies agreed that despite updates, there would be no incremental effort needed to comply with the requirement to submit information annually to the Minister. This determination was based on the following assumptions: an applicable wage rate of \$23.84/hour (2012 dollars), and a time estimate of 0.3 hours per regulated company annually (once a year, ongoing) to submit the required safety management system information to Transport Canada.

Small business lens

The proposed Regulations were designed to align compliance costs with underlying risks, so that costs disproportionate to risk were not imposed on small businesses. For the application of these Regulations to local railway companies, a distinction between main track and non-main track was used to represent the area of highest risk to address. Non-main track includes sidings and rail yards, and main track represents tracks that run across the country through cities and towns. For the proposed Regulations, a distinction would be made between local railway companies that operate on federal main track and local railway companies that operate solely on federal non-main track. Regulatory provisions applicable to local railway companies that operate on federal main track would include all the same obligations as those that apply to railway companies with the exception of those that affect labour relations, as they are under the jurisdiction of the province. The proposed Regulations would encompass 18 local railway companies that operate on federal main track. Requirements for local railway companies that do not operate on main track would focus on the minimum safety management system provisions.

objectifs du système de gestion de la sécurité devraient être atteints. La reddition de compte et la prise de mesures correctives en temps opportun seraient ainsi promues dans le cadre de la gestion de la sécurité sans que Transports Canada soit obligé d'imposer une approche uniformisée. Une approche réglementaire uniquement normative veillerait seulement à la conformité à la réglementation plutôt que de permettre la prise de mesures correctives et la réalisation d'évaluations de risques de façon proactive. Par conséquent, les systèmes de gestion de la sécurité conçus et surveillés par l'industrie visent à compléter de façon plus efficace et efficiente le cadre de réglementation existant en exigeant officiellement que les compagnies de chemin de fer soient proactives et responsables de la sécurité.

Pour réduire le fardeau imposé aux intervenants, tout en continuant d'améliorer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité afin d'accroître la sécurité, on imposerait moins d'exigences auxquelles les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités seulement sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale devraient se conformer. Figurent parmi ces exigences une politique en matière de sécurité et un processus pour chacun des éléments suivants : veiller à la conformité, cerner les préoccupations en matière de sécurité, effectuer les évaluations des risques et mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives.

Règle du « un pour un »

Transports Canada a pris en considération les incidences potentielles de toutes les dispositions du règlement proposé sur le fardeau administratif, et il a conclu que la règle du « un pour un » serait appliquée et que le coût annuel estimé à 255 \$ (le total des coûts administratifs annuels moyens) serait neutralisé en le répartissant entre les 35 compagnies de chemin de fer locales (18 exploitant leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale et 17 exploitant leurs activités sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale). Lorsque les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont été consultées, elles ont reconnu que malgré les mises à jour, aucun effort supplémentaire ne devrait être déployé pour se conformer à l'exigence de déposer chaque année des renseignements auprès du ministre. Cette conclusion a été fondée sur les hypothèses suivantes : un taux salarial applicable de 23,84 \$/heure (dollars de 2012) et un temps estimé à 0,3 heure par année, par compagnie réglementée (une fois par année sur une base continue) pour déposer auprès de Transports Canada l'information liée au système de gestion de la sécurité.

Lentille des petites entreprises

Le règlement proposé a été conçu pour harmoniser les coûts de conformité aux risques sous-jacents afin que les coûts disproportionnés par rapport aux risques ne soient pas imposés aux petites entreprises. En ce qui concerne le champ d'application du règlement proposé pour les compagnies de chemin de fer locales, une distinction entre les voies ferrées principales et les voies ferrées non principales a été faite pour représenter le secteur de risque le plus élevé. Les voies ferrées non principales comprennent les voies d'évitement et les gares de triage, tandis que les voies ferrées principales traversent les villes et les villages à l'échelle du pays. Une distinction serait établie dans le règlement proposé entre les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités uniquement sur des voies ferrées non principales de compétence fédérale. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale seraient assujetties aux mêmes exigences que celles qui sont imposées aux compagnies de chemin de fer, à l'exception des dispositions qui ont une incidence sur les relations de travail, car ces

The total scope of application includes at least six small businesses as defined by the Treasury Board Secretariat guidance (having fewer than 100 employees and between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues). Due to the nature of safety management systems, the proposed Regulations would be proportional to the size and risk of the operations.

With the expanded scope in the Act, Transport Canada could have taken a broader approach to the scope of application for local railway companies. However, this would have imposed a burden disproportionate to the risk associated with local non-main track railway company operations. During consultations, both industry and Transport Canada's Rail Safety inspectors and officials recommended and/or supported this approach. Industry pointed out that requiring local railway companies who operate on non-main track to comply with the full suite of regulatory requirements would be overly burdensome and costly for what would usually be a smaller or limited railway operation. Rail Safety inspectors and officials acknowledged that the risk represented by such companies on non-main track did not warrant the development and implementation of a full safety management system, but that certain core aspects be applied as a means of instilling a safety culture in those companies.

Short description	Initial Option		Flexible Option	
	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)	Annualized Average (\$ 2012)	Present Value (\$ 2012)
Small businesses (6 out of 17 local railways that do not operate on main track) face the same requirements as federal railways and local railways that operate on main track.				
Small businesses (6 out of 17 local railways that do not operate on main track) do not face the same requirements as federal railways and local railways that operate on main track.				
Maximum number of small businesses impacted	6		6	
Compliance costs	\$48,433	\$340,173	\$28,754	\$201,953
Administrative costs	\$44	\$308	\$44	\$308
Total costs	\$48,477	\$340,480	\$28,797	\$202,260
Average cost per small business	\$8,079	\$56,747	\$4,800	\$33,710

Consultation

The *Railway Safety Act* Review Panel and SCOTIC, during their study of rail safety in 2007–08, consulted a wide range of stakeholders across Canada including railway companies, railway

questions sont de compétence provinciale. Le règlement proposé viserait 18 compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales de compétence fédérale. Les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités uniquement sur des voies ferrées non principales seraient plutôt assujetties aux dispositions minimales du système de gestion de la sécurité.

Le champ d'application comprend au moins six petites entreprises selon la définition donnée dans le guide du Secrétariat du Conseil du Trésor (qui comptent moins de 100 employés ou dont les revenus bruts sont compris entre 30 000 \$ et 5 000 000 \$). En raison de la nature des systèmes de gestion de la sécurité, le règlement proposé serait proportionnel à la taille et aux risques de l'exploitation.

En raison de l'extension du champ d'application de la Loi, Transports Canada aurait pu adopter une approche plus vaste en ce qui concerne l'intégration des compagnies de chemin de fer locales, mais une telle approche aurait été à l'origine d'un fardeau non proportionnel aux risques associés à l'exploitation des compagnies de chemin de fer locales sur des voies ferrées non principales. Au cours des consultations, les représentants de l'industrie, de même que les inspecteurs et les gestionnaires de la Sécurité ferroviaire de Transports Canada, ont recommandé ou ont appuyé cette approche. Selon l'industrie, si toute la gamme d'exigences était imposée aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités que sur des voies non principales, cela représenterait pour ces compagnies un fardeau administratif disproportionnel et entraînerait des coûts élevés pour une compagnie normalement considérée comme une petite compagnie ou une compagnie dont l'exploitation ferroviaire est de petite envergure. Les inspecteurs et les gestionnaires de la Sécurité ferroviaire ont reconnu que le risque que représentaient ces compagnies exploitant leurs activités sur des voies non principales ne justifiait pas l'élaboration et la mise en œuvre d'un SGS complet, mais ils ont dit souhaiter que certains éléments fondamentaux soient appliqués comme moyen d'inculquer une culture de sécurité de base au sein de ces compagnies.

Courte description	Option initiale		Option flexible	
	Moyenne annuelle (\$ en 2012)	Valeur actualisée (\$ en 2012)	Moyenne annuelle (\$ en 2012)	Valeur actualisée (\$ en 2012)
Les petites entreprises (6 des 17 compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales) sont tenues de respecter les mêmes exigences que celles imposées aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales.				
Les petites entreprises (6 des 17 compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées non principales) ne sont pas tenues de respecter les mêmes exigences que celles imposées aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées principales.				
Nombre maximal de petites entreprises touchées	6		6	
Coûts de conformité	48 433 \$	340 173 \$	28 754 \$	201 953 \$
Coûts administratifs	44 \$	308 \$	44 \$	308 \$
Total des coûts	48 477 \$	340 480 \$	28 797 \$	202 260 \$
Coût moyen par petite entreprise	8 079 \$	56 747 \$	4 800 \$	33 710 \$

Consultation

Durant leur étude sur la sécurité ferroviaire en 2007-2008, le Comité consultatif de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et le CPTIC ont tenu des consultations auprès d'un large éventail

employees, unions, municipalities, provincial governments, as well as a host of others. As a result, stakeholders have been aware of the initiative, and corresponding details, to revise and modernize the SMS Regulations for a number of years.

In developing the proposed Regulations, Transport Canada's Rail Safety Program followed an established and formalized stakeholder consultation process. Consultative activities have included the following:

- Dissemination of consultation documents by email to industry stakeholders and to employees of Transport Canada's Rail Safety Program;
- A face-to-face meeting with the Advisory Council on Railway Safety (ACRS) Working Group on Regulatory Development (with representatives from Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, VIA Rail, the province of British Columbia, Railway Association of Canada, GO Transit and Agence métropolitaine de transport);
- A face-to-face meeting with unions (including UNIFOR, Teamsters, United Steelworkers Local 2004);
- A teleconference with the Federal-Provincial Working Group; and
- Two additional teleconferences with the Regulatory Development Working Group comprising representatives from railway companies, local railway companies, provinces and unions to explain the proposed Regulations.

The comments submitted by industry in these initial consultations were considered and addressed during policy development and regulatory drafting processes. No outstanding issues remain. Examples of the issues raised include the following:

- Preventing overlap with the *Canada Labour Code* with regard to requirements for employee involvement in safety management systems development and implementation.
- How railway companies are to inform employees regarding corrective actions resulting from the non-punitive reporting process.
- Ensuring that when companies create employee schedules, principles of fatigue science are taken into account as part of their overall safety management system.

Transport Canada also worked closely with industry to develop the cost assumptions for the cost-benefit analysis. Specifically, Transport Canada consulted the Regulatory Development Working Group of the Advisory Council on Rail Safety in its cost assumptions, both secretarially and through conference calls. The comments received from industry were considered and addressed and played a large role in Transport Canada's development of the cost-benefit analysis.

Regulatory cooperation

The recent amendments to the Act change its application to now include local railway companies operating on federal track. Before the changes to the Act, those local railway companies operating on federally regulated track were only indirectly subject to federal rules and standards through contract agreements with their host railway companies; however, the requirement for a safety management system did not apply to them. Different provinces took

d'intervenants au Canada, y compris des compagnies de chemin de fer, des employés de compagnies de chemin de fer, des syndicats, des municipalités, des gouvernements provinciaux ainsi que bien d'autres tierces parties. Par conséquent, les intervenants connaissent depuis de nombreuses années l'initiative, ainsi que les renseignements correspondants, qui consiste à réviser et à moderniser le Règlement.

Durant l'élaboration du règlement proposé, le Programme de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a respecté un processus de consultation des intervenants qui est bien établi et officiel. Les activités de consultation comprenaient notamment :

- la diffusion de documents de consultation par courriel aux intervenants de l'industrie et aux employés du Programme de la sécurité ferroviaire de Transports Canada;
- une réunion en personne avec le Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (avec des représentants de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, du Chemin de fer Canadien Pacifique, de VIA Rail, de la province de la Colombie-Britannique, de l'Association des chemins de fer du Canada, de GO Transit et de l'Agence métropolitaine de transport);
- une réunion en personne avec les syndicats (y compris UNIFOR, Teamsters, et la section locale 2004 du Syndicat des métallos);
- une téléconférence avec le Groupe de travail fédéral-provincial;
- deux téléconférences supplémentaires avec le Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation qui est composé de représentants des compagnies de chemin de fer, des compagnies de chemin de fer locales, des provinces et des syndicats pour expliquer le projet de règlement.

Les commentaires que l'industrie a formulés au cours des consultations initiales ont été pris en considération durant les processus de l'élaboration de la politique et de la rédaction du projet de règlement. Tous les enjeux ont été réglés. Les enjeux soulevés comprenaient notamment ce qui suit :

- l'évitement du chevauchement avec le *Code canadien du travail* en ce qui concerne les exigences liées à la participation des employés à l'élaboration et à la mise en œuvre du système de gestion de sécurité;
- la façon dont les compagnies de chemin de fer doivent informer les employés en ce qui concerne les mesures correctives découlant du processus de signalement sans mesures de repréailles;
- s'assurer que dans leur système de gestion de la sécurité, les compagnies de chemin de fer prennent en considération les principes de la science de la fatigue en établissant les horaires des employés.

Transports Canada a également collaboré étroitement avec l'industrie pour émettre les hypothèses en matière de coûts aux fins de l'analyse coûts-avantages. Transports Canada a consulté en particulier les membres du Groupe de travail sur l'élaboration de règlements établi par le Comité consultatif de la sécurité ferroviaire (CCSF) au sujet de ses hypothèses, par écrit et par téléconférence. Les commentaires reçus de l'industrie ont été pris en considération et traités. Ils ont été d'un apport important dans l'élaboration de l'analyse des coûts et avantages qu'a effectuée Transports Canada.

Coopération en matière de réglementation

Les modifications récemment apportées à la Loi changent son application pour y inclure dès lors les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées réglementées par le gouvernement fédéral. Avant ces modifications à la Loi, les compagnies de chemin de fer locales qui exploitaient leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale n'étaient assujetties qu'indirectement aux normes et aux règles fédérales au

different approaches with respect to adoption of the federal SMS Regulations. The proposed Regulations would support the change in scope of the Act by applying the regulatory provisions to these local railway companies. This would also increase national consistency, and reduce complexity in implementation and oversight.

During regulatory development, Transport Canada has been consulting with the provinces through the Federal-Provincial Working Group and through the Regulatory Development Working Group. Transport Canada would continue to work with the provinces to facilitate implementation of the proposed Regulations.

Rationale

The proposed Regulations would replace the SMS Regulations to respond to the analysis and recommendations of the *Railway Safety Act Review* in 2008 and the SCOTIC review of 2008. The proposed Regulations would further address oversight issues in order to

- Improve the implementation and oversight of regulated safety management systems with clearer, more detailed requirements that enhance enforcement by clarifying what can be enforced.
- Enable consistent and predictable implementation and compliance by providing sufficient detail to ensure regulatory objectives are understood and met.

The proposed Regulations would also improve the overall consistency and quality of companies' safety management systems by providing

- Certainty as to the regulatory requirement related to each safety management system component;
- Clarified expectations, adding clear rules of conduct;
- Added provisions requiring demonstration of implementation; and
- A structure to the requirements that is more logically organized, facilitating compliance.

Furthermore, the proposed Regulations also apply the new regulatory authorities in the Act that regulate requirements for the identification of an accountable executive and for a process for non-punitive reporting for employees.

While Transport Canada continues to conduct inspections, the intention of safety management systems is not to replace the existing regulatory and oversight framework, but rather to increase safety by having companies put formal systems in place to identify and address safety concerns before Transport Canada inspections, and before major safety issues arise. In addition, companies implementing safety management systems should not only be looking to comply with the Act and its related instruments, but, moreover, should be working to build a safety culture throughout their organization to achieve the highest level of safety.

As an early adopter of the safety management systems approach, Transport Canada, with the help of the third-party reports, has learned lessons about how to improve safety through further progressing safety management system implementation. The proposed

moyen d'accords contractuels conclus avec les compagnies de chemin de fer hôtes. Elles n'étaient toutefois pas tenues de posséder un système de gestion de la sécurité. Les provinces ont pris diverses approches à l'égard de l'adoption du Règlement du gouvernement fédéral. Le règlement proposé appuierait la mise en œuvre intégrale des modifications à la Loi en appliquant les dispositions réglementaires aux compagnies de chemin de fer locales. Les révisions permettraient également d'accroître l'uniformité à l'échelle nationale et de réduire toute complexité quant à la mise en œuvre et la surveillance.

Durant l'élaboration du règlement proposé, Transports Canada a tenu des consultations auprès des provinces grâce au Groupe de travail fédéral-provincial et au Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation. Transports Canada continuerait de collaborer avec les provinces aux fins de la mise en œuvre du règlement proposé.

Justification

Le règlement proposé remplacerait le Règlement pour donner suite à l'analyse et aux recommandations de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2008 et de l'examen du CPTIC de 2008. Le règlement proposé tiendrait également compte des enjeux liés à la surveillance afin :

- d'améliorer la mise en œuvre et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité réglementés grâce à des exigences plus claires et détaillées qui visent à accroître son application en précisant ce qui peut être mis en application;
- de faciliter la mise en œuvre et la conformité de façon uniforme et prévisible en fournissant suffisamment de renseignements pour garantir que les objectifs du règlement sont compris et atteints.

Le règlement proposé améliorerait également l'uniformité et la qualité générales des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies comme suit :

- une certitude quant à l'exigence réglementaire liée à chacune des composantes du système de gestion de la sécurité;
- des attentes plus claires, ajoutant ainsi des règles de conduite claires;
- des dispositions supplémentaires visant à exiger une démonstration de la mise en œuvre;
- la structuration plus logique des exigences pour simplifier la conformité.

De plus, le règlement proposé met en application les nouveaux pouvoirs de la Loi permettant la prise d'un règlement qui exige la désignation d'un gestionnaire supérieur responsable et un processus permettant aux employés de signaler des infractions sans crainte de représailles.

Même si Transports Canada continuera d'effectuer des inspections, l'objectif des systèmes de gestion de la sécurité n'est pas de remplacer le cadre de surveillance et de réglementation existant; les systèmes de gestion de la sécurité visent plutôt à accroître la sécurité en exigeant que les compagnies mettent en place un système officiel pour cerner et résoudre les préoccupations en matière de sécurité avant que Transports Canada n'effectue des inspections et que des problèmes majeurs liés à la sécurité ne surviennent. En outre, les compagnies qui mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité ne devraient pas seulement chercher à se conformer à la Loi et à ses textes connexes; elles devraient de plus déployer des efforts pour instaurer une culture de sécurité au sein de leur organisation pour atteindre le niveau de sécurité le plus élevé.

En étant parmi les premiers à avoir adopté l'approche des systèmes de gestion de la sécurité, Transports Canada a retenu des leçons, grâce aux rapports de tierces parties, quant à la manière de renforcer la sécurité en améliorant davantage la mise en œuvre des

Regulations would address those opportunities for improvement by expanding the scope of application to local railway companies operating on federally regulated track, as well as by strengthening and clarifying the regulatory provisions, and by adding new provisions to improve employee involvement in, and awareness of, safety management systems. The proposed Regulations are intended to increase railway safety by providing more details related to the requirements for implementation of safety management systems by companies and by facilitating Transport Canada oversight and enforcement.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed Regulations would come into force for all companies on April 1, 2015.

The proposed Regulations would provide more detail and clarity than the 2001 SMS Regulations. As Transport Canada continues to enhance its approach to oversight of safety management systems, it would continue to develop and refine its methodology for identifying safety risks, performance indicators and safety performance information needed from companies so that oversight activities can be targeted to areas of greatest risk. Transport Canada would also work to update and enhance inspector/auditor training and tools to ensure oversight is undertaken by properly trained staff with the appropriate tools.

Transport Canada would develop non-regulatory elements such as guidance material, templates, tools and best practices in consultation with industry to support the proposed Regulations. Transport Canada would be committed to developing materials in collaboration with industry, including guidance material to facilitate implementation and compliance.

Performance measurement and evaluation

In keeping with the life-cycle approach to regulating under the Cabinet Directive on Regulatory Management, the effectiveness of the proposed Regulations would be measured through the oversight activities of the Rail Safety Program. Rail Safety Program officials will monitor whether the proposed Regulations continue to meet policy objectives via results stemming from inspections and audits. The oversight activities consist of a combination of inspections to verify compliance and audits to verify the effectiveness of a company's safety management system. Once the proposed Regulations are in force, Transport Canada would continue to conduct a minimum baseline audit every five years for both railway and local railway companies. This audit cycle would be complemented by an emergent audit program where audits are conducted at any time during a year. Analyses would be based on the results of inspections and audits to both continually inform the oversight activities of the Rail Safety Program to achieve regulatory compliance, as expressed in Transport Canada's Report on Plans and Priorities, and to identify whether the intended results of the proposed Regulations are being achieved. For example, industry trends in non-compliance or SMS deficiencies would be analyzed to determine if increased oversight would be necessary, or if the regulatory requirement should be amended to clarify objectives or whether the requirement no longer enhanced safety and would warrant repeal.

systèmes de gestion de la sécurité. Le règlement proposé tirerait profit de ces possibilités d'amélioration en étendant le champ d'application pour y inclure les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent leurs activités sur des voies ferrées de compétence fédérale, en renforçant et en précisant les dispositions réglementaires et en ajoutant de nouvelles dispositions pour améliorer la sensibilisation et la participation des employés aux systèmes de gestion de la sécurité. Le règlement proposé a pour objet d'accroître la sécurité ferroviaire en fournissant plus de détails quant aux exigences liées à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité par les compagnies et en améliorant la surveillance et l'application par Transports Canada.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le règlement proposé entrerait en vigueur le 1^{er} avril 2015 pour toutes les compagnies.

Le règlement proposé serait en majeure partie plus clair et détaillé que le Règlement de 2001. À mesure que Transports Canada continuera d'améliorer sa surveillance des systèmes de gestion de la sécurité, il poursuivra l'élaboration et le perfectionnement de sa méthode pour cerner les risques compromettant la sécurité, les indicateurs de rendement et les renseignements sur le rendement en matière de sécurité qui sont exigés des compagnies afin d'orienter les activités de surveillance vers les secteurs posant un risque plus élevé. Transports Canada déploiera également des efforts pour mettre à jour et améliorer les outils et la formation à l'intention des inspecteurs et des vérificateurs afin de garantir que la surveillance sera assurée par un personnel adéquatement formé qui dispose des outils appropriés.

Transports Canada créerait des outils non réglementaires comme des documents d'orientation, des modèles et des pratiques exemplaires en consultant l'industrie pour appuyer le règlement proposé. Transports Canada s'engagerait à concevoir des documents de concert avec l'industrie, y compris des documents d'orientation pour simplifier la mise en œuvre et la conformité.

Mesure de rendement et évaluation

Conformément à l'approche de la réglementation fondée sur le cycle de vie de la Directive du Cabinet sur la gestion de la réglementation, l'efficacité du règlement proposé serait mesurée au moyen des activités de surveillance du Programme de la sécurité ferroviaire. Les responsables du Programme de la sécurité ferroviaire assureront le suivi pour vérifier si le règlement proposé continue de satisfaire aux objectifs de la politique en se basant sur les résultats découlant des inspections et des vérifications. Dans le cadre des activités de surveillance, on utilise des inspections pour vérifier la conformité et des vérifications pour vérifier l'efficacité du SGS d'une compagnie. Une fois que le règlement proposé sera en place, Transports Canada continuerait de mener des vérifications de base tous les cinq ans, autant pour les compagnies de chemin de fer que pour les compagnies de chemin de fer locales. Ce cycle de vérifications serait assorti d'un nouveau programme de vérification où les vérifications seraient menées à n'importe quel temps au cours d'une année. Des analyses seraient entreprises conséquemment aux résultats d'inspections et de vérifications dans le but d'enrichir sur une base continue les activités de surveillance du Programme de la sécurité ferroviaire et de déterminer si le règlement proposé atteint les résultats escomptés tels qu'ils sont décrits dans le Rapport sur les plans et priorités de Transports Canada. Par exemple, on analyserait les tendances de l'industrie liées à la non-conformité ou les défaillances des systèmes de gestion de la sécurité afin d'établir si une surveillance accrue est nécessaire ou si les exigences réglementaires ont besoin d'amélioration, comme plus de détails aux fins de clarifications, ou même vérifier si les exigences devraient être abrogées.

Contact

Any questions related to the proposed Regulations should be directed to

Susan Archer
Director
Regulatory Affairs
Rail Safety
Transport Canada
427 Laurier Avenue West
Ottawa, Ontario
K1R 7Y2
Telephone: 613-990-8690
Email: susan.archer@tc.gc.ca

Personne-ressource

Toute question liée au règlement proposé doit être communiquée à :

Susan Archer
Directrice
Affaires réglementaires
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
427, avenue Laurier Ouest
Ottawa (Ontario)
K1R 7Y2
Téléphone : 613-990-8690
Courriel : susan.archer@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 50(1)^a of the *Railway Safety Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to sections 37^c, 47 and 47.1^d of that Act, proposes to make the annexed *Railway Safety Management System Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 90 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Susan Archer, Director, Regulatory Affairs, Rail Safety Directorate, Department of Transport, 427 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1R 7Y2 (tel.: 613-990-8690; fax: 613-990-7767; email: susan.archer@tc.gc.ca).

Ottawa, June 12, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

RAILWAY SAFETY MANAGEMENT SYSTEM REGULATIONS**INTERPRETATION****Definitions**

1. The following definitions apply in these Regulations.

“accountable executive” « gestionnaire supérieur responsable »	“accountable executive” means the executive referred to in subsection 8(1) or 39(1), as the case may be.
“Act” « Loi »	“Act” means the <i>Railway Safety Act</i> .
“dangerous goods” « marchandises dangereuses »	“dangerous goods” has the meaning assigned in section 2 of the <i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i> .
“main track” « voie ferrée principale »	“main track” means a line of railway on which the movement of railway equipment is authorized by a railway company.

^a S.C. 2012, c. 19, s. 485

^b R.S., c. 32 (4th Supp.)

^c S.C. 2012, c. 7, s. 30

^d S.C. 2012, c. 7, s. 37

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 50(1)^a de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 37^c, 47 et 47.1^d de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Susan Archer, directrice, Affaires réglementaires, Direction générale de la sécurité ferroviaire, ministère des Transports, 427, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1R 7Y2 (tél. : 613-990-8690; téléc. : 613-990-7767; courriel : susan.archer@tc.gc.ca).

Ottawa, le 12 juin 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

RÈGLEMENT SUR LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE**DÉFINITIONS**

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« accident ferroviaire »	Tout accident ferroviaire dont il doit être fait rapport en application de l’article 5 du <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> .
« gestionnaire supérieur responsable »	Le gestionnaire supérieur visé aux paragraphes 8(1) ou 39(1), selon le cas.
« Loi »	La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> .
« marchandises dangereuses »	S’entend au sens de l’article 2 de la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i> .

Définitions

« accident ferroviaire »	“railway occurrence”
« gestionnaire supérieur responsable »	“accountable executive”
« Loi »	“Act”
« marchandises dangereuses »	“dangerous goods”

^a L.C. 2012, ch. 19, art. 485

^b L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

^c L.C. 2012, ch. 7, art. 30

^d L.C. 2012, ch. 7, art. 37

“non-main track”
« voie ferrée non principale »

“railway occurrence”
« accident ferroviaire »

“non-main track” means a line of railway other than a main track.

“railway occurrence” means a railway occurrence that is reportable under section 5 of the *Transportation Safety Board Regulations*.

« voie ferrée non principale » Voie ferrée autre qu’une voie ferrée principale.

« voie ferrée principale » Voie ferrée sur laquelle le mouvement de matériel ferroviaire est autorisé par une compagnie de chemin de fer.

« voie ferrée non principale »
“non-main track”

« voie ferrée principale »
“main track”

OVERVIEW

Purpose

2. These Regulations establish the minimum requirements with respect to the safety management system that a company must develop and implement for the purpose of achieving the highest level of safety in its railway operations.

Organization

3. These Regulations are divided into three parts:

(a) Part 1 sets out the requirements applicable to a railway company with respect to its safety management system and with respect to record-keeping and the filing of information;

(b) Part 2 sets out

(i) in Division 1, the requirements applicable to a local railway company that operates railway equipment on main track with respect to its safety management system and with respect to record-keeping and the filing of information, and

(ii) in Division 2, the requirements applicable to a local railway company that operates railway equipment exclusively on non-main track with respect to its safety management system and with respect to record-keeping and the filing of information; and

(c) Part 3 provides for the repeal of the *Railway Safety Management System Regulations* and sets out the date on which these Regulations come into force.

APERÇU

2. Le présent règlement établit les exigences minimales à l’égard du système de gestion de la sécurité que toute compagnie doit élaborer et mettre en œuvre en vue d’atteindre le niveau de sécurité le plus élevé dans son exploitation ferroviaire.

3. Le présent règlement est divisé en trois parties :

a) la partie 1 prévoit les exigences applicables à toute compagnie de chemin de fer à l’égard de son système de gestion de la sécurité et à l’égard de la garde des registres et du dépôt des renseignements;

b) la partie 2 prévoit :

(i) à la section 1, les exigences applicables à toute compagnie de chemin de fer locale qui exploite du matériel ferroviaire sur des voies ferrées principales à l’égard de son système de gestion de la sécurité et à l’égard de la garde des registres et du dépôt des renseignements,

(ii) à la section 2, les exigences applicables à toute compagnie de chemin de fer locale qui exploite du matériel ferroviaire exclusivement sur des voies ferrées non principales à l’égard de son système de gestion de la sécurité et à l’égard de la garde des registres et du dépôt des renseignements;

c) la partie 3 prévoit l’abrogation du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* et établit la date d’entrée en vigueur du présent règlement.

PART 1

RAILWAY COMPANIES

APPLICATION

Railway company

4. (1) This Part applies to a railway company.

Delayed application

(2) In the case of a railway company that begins railway operations after the day on which these Regulations come into force, sections 21 to 23 do not apply until the day that is six months after the day on which the railway company begins railway operations.

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

Components

Policy and processes

5. A railway company must develop and implement a safety management system that includes

(a) a process for accountability;

(b) a railway safety policy;

PARTIE 1

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER

CHAMP D’APPLICATION

4. (1) La présente partie s’applique à toute compagnie de chemin de fer.

(2) Dans le cas d’une compagnie de chemin de fer qui commence son exploitation ferroviaire après la date d’entrée en vigueur du présent règlement, les articles 21 à 23 s’appliquent à compter de l’expiration des six mois qui suivent la date à laquelle elle commence de son exploitation ferroviaire.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Composantes

5. La compagnie de chemin de fer élabore et met en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comprend :

a) un processus visant la responsabilité et l’obligation de rendre compte;

Objet

Contenu

Compagnie de chemin de fer

Application retardée

Politique et processus

	<p>(c) a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments;</p> <p>(d) a process for managing railway occurrences;</p> <p>(e) a process for identifying safety concerns;</p> <p>(f) a risk assessment process;</p> <p>(g) a process for implementing and evaluating remedial action;</p> <p>(h) a process for establishing targets and developing initiatives;</p> <p>(i) a process for reporting contraventions and safety concerns;</p> <p>(j) a process for managing knowledge;</p> <p>(k) a process for establishing schedules; and</p> <p>(l) a process for continual improvement of the safety management system.</p>	<p>b) une politique en matière de sécurité ferroviaire;</p> <p>c) un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments;</p> <p>d) un processus pour gérer les accidents ferroviaires;</p> <p>e) un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité;</p> <p>f) un processus visant les évaluations des risques;</p> <p>g) un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives;</p> <p>h) un processus pour établir les objectifs et élaborer des initiatives;</p> <p>i) un processus pour signaler les infractions et les préoccupations en matière de sécurité;</p> <p>j) un processus pour gérer la connaissance;</p> <p>k) un processus pour établir les horaires;</p> <p>l) un processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité.</p>	
Index	6. (1) A railway company must keep an up-to-date index of all the processes included in its safety management system that it has implemented.	6. (1) La compagnie de chemin de fer tient à jour un répertoire de tous les processus du système de gestion de la sécurité qu'elle a mis en œuvre.	Répertoire
Content of index	(2) The index must indicate, for each process, (a) the position in the railway company that has the responsibility for the development and implementation of the process; and (b) the procedures required by this Part that are associated with the process, and the date of their last revision.	(2) Le répertoire indique, pour chaque processus : a) d'une part, le poste, dans la compagnie de chemin de fer, dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre du processus; b) d'autre part, les procédures exigées par la présente partie qui sont associées au processus et la date de leur dernière révision.	Contenu du répertoire
Procedures	7. (1) For each procedure developed by a railway company under this Part, the railway company must (a) identify the position in the railway company that has the responsibility for development and implementation of the procedure; and (b) specify how the railway company is ensuring that the persons involved in the procedure are carrying out their responsibilities in accordance with the procedure.	7. (1) Pour chaque procédure qu'elle a élaborée en application de la présente partie, la compagnie de chemin de fer est tenue : a) d'indiquer le poste, dans la compagnie de chemin de fer, duquel relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre de la procédure; b) de préciser la manière dont elle veille à ce que les personnes qui participent à la procédure s'acquittent de leurs responsabilités conformément à celle-ci.	Procédures
Written procedures	(2) Every procedure required by this Part must be in writing and must indicate the date of its last revision.	(2) Chaque procédure exigée par la présente partie est établie par écrit et indique la date de sa dernière révision.	Procédure écrite
	<i>Process for Accountability — Accountable Executive</i>	<i>Processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte — gestionnaire supérieur responsable</i>	
Designation	8. (1) A railway company must designate an executive who is responsible for the operations and activities of the railway company to be accountable for the extent to which the requirements of the safety management system are met.	8. (1) La compagnie de chemin de fer désigne un gestionnaire supérieur chargé des opérations et des activités de la compagnie de chemin de fer qui est responsable, et est tenu de rendre compte, du respect des exigences du système de gestion de la sécurité.	Désignation
Notice to Minister	(2) The railway company must provide the Minister with the name of the accountable executive as soon as possible after he or she has been designated.	(2) Elle fournit au ministre le nom du gestionnaire supérieur responsable aussitôt que possible après sa désignation.	Avis au ministre
Declaration to the Minister	(3) Within 30 days after the day on which the railway company designates an accountable executive, the railway company must ensure that the accountable executive provides the Minister with a signed declaration accepting accountability for the extent to which the requirements of the safety management system have been met.	(3) Elle veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable fournisse au ministre, dans les trente jours suivant la date de sa désignation, une déclaration signée par laquelle il accepte d'être responsable et d'être tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité.	Déclaration au ministre

Designation of managers	(4) The railway company may, in its safety management system, permit the accountable executive to designate persons to develop and implement one or more of the processes required by this Part. The designated persons must occupy management positions within the railway company that are at an appropriate level and that include responsibilities relevant to the process or processes.	(4) Elle peut, dans son système de gestion de la sécurité, permettre au gestionnaire supérieur responsable de désigner des personnes pour élaborer et mettre en œuvre un ou plusieurs des processus exigés par la présente partie. Les personnes désignées doivent occuper, dans la compagnie de chemin de fer, des postes de gestion qui sont d'un niveau approprié et comprennent des responsabilités se rapportant aux processus.	Désignation de gestionnaires
<i>Railway Safety Policy</i>		<i>Politique en matière de sécurité ferroviaire</i>	
Safety policy	9. (1) A railway company must include, in its safety management system, a railway safety policy that reflects the railway company's commitment to promoting railway safety. The policy must be approved by the accountable executive.	9. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique en matière de sécurité ferroviaire qui reflète son engagement à promouvoir la sécurité ferroviaire. La politique est approuvée par le gestionnaire supérieur responsable.	Politique en matière de sécurité
Annual review	(2) The railway company must ensure that its railway safety policy is reviewed annually and that the date of the review is indicated in the policy document.	(2) Elle veille à ce que sa politique en matière de sécurité ferroviaire soit révisée chaque année et à ce que la date de la révision soit indiquée dans le document établissant l'énoncée de politique.	Révision annuelle
Communication	(3) The railway company must communicate its railway safety policy, and any changes to the policy, to its employees.	(3) Elle communique à ses employés sa politique en matière de sécurité ferroviaire ainsi que toute modification apportée à celle-ci.	Communication
<i>Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments</i>		<i>Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments</i>	
List of instruments	10. (1) A railway company must include, in its safety management system, a list of the following instruments relating to railway safety: (a) any regulations made under the Act that apply to the railway company and that are in force; (b) any rules approved or established by the Minister under section 19 of the Act that apply to the railway company and that are in force; (c) any notices sent to the railway company under section 31 of the Act and that contain an order that is in effect; (d) any documents in effect by which the Minister has ordered the railway company to do or to not do something, including a ministerial order issued under section 32 of the Act and an emergency directive sent under section 33 of the Act; (e) any exemptions granted under section 22 or 22.1 of the Act that apply to the railway company and that are in effect; and (f) any standards approved by the Minister under section 7 of the Act or established by the Minister under subsection 19(7) of the Act.	10. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une liste des instruments ci-après en matière de sécurité ferroviaire : a) les règlements pris en vertu de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur; b) les règles approuvées ou établies par le ministre en vertu de l'article 19 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur; c) les avis transmis à la compagnie de chemin de fer en vertu de l'article 31 de la Loi qui contiennent un ordre en vigueur; d) les documents en vigueur par lesquels le ministre a ordonné à la compagnie de chemin de fer de faire ou de ne pas faire quelque chose, notamment les ordres ministériels visés à l'article 32 de la Loi et les injonctions ministérielles visées à l'article 33 de la Loi; e) les exemptions visées aux articles 22 ou 22.1 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer et sont en vigueur; f) les normes approuvées par le ministre en application de l'article 7 de la Loi ou les normes établies par le ministre conformément au paragraphe 19(7) de la Loi.	Liste des instruments
Date and subject-matter	(2) The list of instruments must include (a) in the case of a rule, the date on which it was approved, established or revised; and (b) in the case of a notice, a document referred to in paragraph (1)(d), or an exemption, the date and subject-matter.	(2) La liste des instruments comprend : a) dans le cas d'une règle, la date à laquelle elle a été approuvée, établie ou modifiée; b) dans le cas d'un avis, d'un document visé à l'alinéa (1)d) ou d'une exemption, la date et l'objet.	Date et objet
Update	(3) The list of instruments must be kept up to date and must indicate the date of its last revision.	(3) Elle est tenue à jour et indique la date de sa dernière révision.	Mise à jour

Availability of list	(4) The railway company must make an up-to-date version of the list of instruments available to its employees.	(4) La compagnie de chemin de fer met à la disposition de ses employés une version à jour de la liste des instruments.	Disponibilité de la liste des instruments
Procedures	<p>11. (1) A railway company must include, in its safety management system, a procedure for</p> <p>(a) reviewing and updating the list of instruments referred to in subsection 10(1); and</p> <p>(b) verifying compliance with</p> <p>(i) the requirements of the regulations, rules, notices and documents that contain an order, and standards, referred to in the list of instruments, and</p> <p>(ii) the terms of the exemptions referred to in the list of instruments.</p>	<p>11. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour :</p> <p>a) examiner et mettre à jour la liste des instruments visés au paragraphe 10(1);</p> <p>b) vérifier le respect :</p> <p>(i) d'une part, des exigences des règlements, règles, des avis et documents contenant un ordre et des normes qui sont mentionnés dans la liste des instruments,</p> <p>(ii) d'autre part, des conditions des exemptions qui sont mentionnées dans la liste des instruments.</p>	Procédure
Communication	(2) The railway company must specify, in its safety management system, the manner in which any change to the list of instruments, or to the instruments set out in the list, will be communicated to its employees.	(2) Elle précise, dans son système de gestion de la sécurité, la manière dont seront communiquées à ses employés les modifications apportées à la liste des instruments et aux instruments qui y figurent.	Communication
	<i>Process for Managing Railway Occurrences</i>	<i>Processus pour gérer les accidents ferroviaires</i>	
Procedures	<p>12. (1) A railway company must include, in its safety management system, a procedure for</p> <p>(a) reporting a railway occurrence to the railway company's management;</p> <p>(b) reviewing a railway occurrence; and</p> <p>(c) verifying that the employees of the railway company are reporting railway occurrences and that the reporting is in accordance with the procedure referred to in paragraph (a).</p>	<p>12. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour :</p> <p>a) signaler les accidents ferroviaires à la direction de la compagnie de chemin de fer;</p> <p>b) effectuer l'examen des accidents ferroviaires;</p> <p>c) vérifier que ses employés signalent les accidents ferroviaires et que les signalements sont faits conformément à la procédure visée à l'alinéa a).</p>	Procédure
Communication	(2) The railway company must communicate to its employees the procedure for reporting railway occurrences.	(2) Elle communique à ses employés la procédure pour signaler les accidents ferroviaires.	Communication
	<i>Process for Identifying Safety Concerns</i>	<i>Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité</i>	
Analyses	<p>13. A railway company must, on a continual basis, conduct analyses of its railway operations to identify safety concerns, including any trends or emerging trends, or any repetitive situations. The analyses must, at a minimum, be based on</p> <p>(a) any reports of railway occurrences;</p> <p>(b) any internal documentation relating to railway occurrences;</p> <p>(c) any reports of injuries;</p> <p>(d) the results of any inspections conducted by the railway company or by a railway safety inspector;</p> <p>(e) any reports of contraventions or safety concerns that are received by the railway company from its employees;</p> <p>(f) any complaints relating to safety that are received by the railway company;</p> <p>(g) any data from safety monitoring technologies;</p> <p>(h) the findings of any audit reports; and</p> <p>(i) the results of any evaluation of the procedures included in the railway company's safety management system.</p>	<p>13. La compagnie de chemin de fer effectue, de façon continue, l'analyse de son exploitation ferroviaire pour cerner les préoccupations en matière de sécurité, y compris toute tendance actuelle, nouvelle tendance ou situation répétitive. L'analyse repose, à tout le moins, sur les éléments suivants :</p> <p>a) tout signalement d'accidents ferroviaires;</p> <p>b) tout document interne relatif aux accidents ferroviaires;</p> <p>c) tout signalement de blessures;</p> <p>d) les résultats de toute inspection effectuée par la compagnie de chemin de fer ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire;</p> <p>e) tout signalement, fait par les employés de la compagnie de chemin de fer et reçu par elle, des infractions ou des préoccupations en matière de sécurité;</p> <p>f) toute plainte relative à la sécurité qui est reçue par la compagnie de chemin de fer;</p> <p>g) toute donnée provenant de technologies de surveillance de la sécurité;</p> <p>h) les constatations figurant dans tout rapport d'audit;</p>	Analyse

Procedure	<p>14. A railway company must include, in its safety management system, a procedure for conducting the analyses referred to in section 13.</p>	<p>i) les résultats de toute évaluation des procédures du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer.</p>	Procédure
	<i>Risk Assessment Process</i>	<i>Processus visant les évaluations des risques</i>	
Risk assessment	<p>15. (1) A railway company must conduct a risk assessment in the following circumstances:</p> <p>(a) when it identifies a safety concern in its railway operations;</p> <p>(b) when it proposes to begin transporting dangerous goods, or to begin transporting dangerous goods different from those it already transports; and</p> <p>(c) when it proposes to make a significant change to its railway operations that may affect the safety of the public or personnel or the protection of property or the environment, for example</p> <p>(i) the introduction or elimination of a technology, or a change to a technology,</p> <p>(ii) the addition or elimination of a railway work, or a change to a railway work,</p> <p>(iii) an increase in the volume of dangerous goods it transports,</p> <p>(iv) a change to the route on which dangerous goods are transported, or</p> <p>(v) a change affecting personnel, including an increase or decrease in the number of employees or a change in their responsibilities or duties.</p>	<p>15. (1) La compagnie de chemin de fer effectue une évaluation des risques dans les circonstances suivantes :</p> <p>a) elle cerne une préoccupation en matière de sécurité dans son exploitation ferroviaire;</p> <p>b) elle se propose d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses ou le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà;</p> <p>c) elle se propose d'apporter d'importantes modifications à son exploitation ferroviaire qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens et de l'environnement, par exemple :</p> <p>(i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie,</p> <p>(ii) l'ajout ou l'élimination d'une installation ferroviaire ou une modification apportée à une installation ferroviaire,</p> <p>(iii) une augmentation du volume des marchandises dangereuses qu'elle transporte,</p> <p>(iv) une modification apportée au trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses,</p> <p>(v) une modification touchant le personnel, notamment une augmentation ou une réduction du nombre d'employés ou une modification apportée à leurs responsabilités ou à leurs fonctions.</p>	Évaluation des risques
Components	<p>(2) The risk assessment must</p> <p>(a) describe the circumstances that triggered the requirement to conduct the risk assessment;</p> <p>(b) identify and describe the risks associated with those circumstances;</p> <p>(c) identify the factors taken into account in the risk assessment, including</p> <p>(i) whether the railway company's employees or the public are affected, and</p> <p>(ii) whether property or the environment are affected;</p> <p>(d) indicate, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences;</p> <p>(e) identify the risks that require remedial action;</p> <p>(f) identify the remedial action for the risks that require remedial action; and</p> <p>(g) evaluate the likelihood that residual risks will occur and the severity of their consequences.</p>	<p>(2) L'évaluation des risques, à la fois :</p> <p>a) décrit les circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques;</p> <p>b) cerne et décrit les risques associés à ces circonstances;</p> <p>c) cerne les facteurs dont il est tenu compte dans l'évaluation des risques, notamment :</p> <p>(i) si les employés de la compagnie de chemin de fer ou le public sont touchés,</p> <p>(ii) si les biens ou l'environnement sont touchés;</p> <p>d) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses conséquences;</p> <p>e) cerne les risques qui exigent des mesures correctives;</p> <p>f) indique les mesures correctives visant les risques qui exigent des mesures correctives;</p> <p>g) évalue la probabilité que des risques résiduels se produisent et la gravité de leurs conséquences.</p>	Composantes
Consultation	<p>16. (1) A railway company must, when identifying the risks that require remedial action and the remedial action to be implemented, consult with the bargaining agents or, if there is no bargaining agent, with its employees or a representative selected by its employees.</p>	<p>16. (1) La compagnie de chemin de fer consulte, au moment de cerner les risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre, les représentants syndicaux ou, s'il n'y en a pas, ses employés ou le représentant qu'ils ont choisi.</p>	Consultation

Communication	(2) The railway company must communicate the risks identified as requiring remedial action, and the remedial action to be implemented, to employees of the railway company who are affected by any of the circumstances referred to in subsection 15(1).	(2) Elle communique ses employés touchés par l'une ou l'autre des circonstances visées au paragraphe 15(1) les risques cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre.	Communication
Procedures, method and plan	<p>17. A railway company must include, in its safety management system,</p> <p>(a) a procedure for determining the circumstances, other than those referred to in subsection 15(1), that require a risk assessment;</p> <p>(b) a method for evaluating the level of risk, taking into account the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences;</p> <p>(c) a procedure for identifying the risks that require remedial action, taking into account the likelihood that the risks will occur and the severity of their consequences; and</p> <p>(d) a plan for the consultation referred to in subsection 16(1).</p>	<p>17. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité :</p> <p>a) une procédure pour déterminer les circonstances, autres que celles visées au paragraphe 15(1), qui exigent une évaluation des risques;</p> <p>b) une méthode pour évaluer le niveau de risque en tenant compte de la probabilité qu'un risque se produise et de la gravité de ses conséquences;</p> <p>c) une procédure pour cerner les risques qui exigent des mesures correctives en tenant compte de la probabilité que ces risques se produisent et de la gravité de leurs conséquences;</p> <p>d) un plan visant la consultation prévue au paragraphe 16(1).</p>	Procedures, méthode et plan
	<i>Process for Implementing and Evaluating Remedial Action</i>	<i>Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives</i>	
Remedial action — implementation	18. (1) A railway company must implement remedial action to reduce or eliminate the risks that it has identified in its risk assessment as requiring remedial action.	18. (1) La compagnie de chemin de fer met en œuvre des mesures correctives pour réduire ou éliminer les risques qu'elle a cernés dans son évaluation des risques comme étant des risques qui exigent des mesures correctives.	Mesures correctives — mises en œuvre
Remedial action — evaluation	(2) The railway company must evaluate the effectiveness of the remedial action in reducing or eliminating the risks.	(2) Elle évalue l'efficacité des mesures correctives à réduire ou à éliminer les risques.	Mesures correctives — évaluation
Consultation	19. The railway company must, when evaluating the effectiveness of the remedial action, consult with the bargaining agents or, if there is no bargaining agent, with its employees or a representative selected by its employees.	19. La compagnie de chemin de fer consulte, au moment d'évaluer l'efficacité des mesures correctives, les représentants syndicaux ou, s'il n'y en a pas, ses employés ou le représentant qu'ils ont choisi.	Consultation
Procedures and plan	<p>20. A railway company must include, in its safety management system,</p> <p>(a) a procedure for selecting the remedial action to be implemented;</p> <p>(b) a procedure for implementing the remedial action and evaluating its effectiveness; and</p> <p>(c) a plan for the consultation referred to in section 19.</p>	<p>20. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité :</p> <p>a) une procédure pour choisir les mesures correctives à mettre en œuvre;</p> <p>b) une procédure pour mettre en œuvre les mesures correctives et évaluer leur efficacité;</p> <p>c) un plan visant la consultation visée à l'article 19.</p>	Procedures et plan
	<i>Process for Establishing Targets and Developing Initiatives</i>	<i>Processus pour établir les objectifs et élaborer les initiatives</i>	
Targets and initiatives	21. (1) A railway company must, for each calendar year,	21. (1) La compagnie de chemin de fer, pour chaque année civile, est tenue :	Objectifs et initiatives
	(a) establish targets designed to improve the railway company's safety performance; and	a) d'établir des objectifs visant à améliorer son rendement en matière de sécurité;	
	(b) develop initiatives to achieve each target.	b) d'élaborer des initiatives pour atteindre chaque objectif.	
Basis for establishing targets	(2) The targets must be based on the analyses conducted under section 13 and must take into account the results of any previous analyses.	(2) Les objectifs reposent sur l'analyse effectuée en application de l'article 13 et tiennent compte des résultats de toute analyse précédente.	Base pour l'établissement des objectifs
Details of initiatives	22. A railway company must include, in its safety management system, the details of each initiative to be implemented in order to achieve each target and the manner in which the initiative will make it possible to achieve that target.	22. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, les détails de chaque initiative à mettre en œuvre pour atteindre chaque objectif et la manière dont l'initiative permettra d'atteindre cet objectif.	Détails des initiatives

Communication	23. (1) A railway company must communicate to its employees the targets and the initiatives to be implemented.	23. (1) La compagnie de chemin de fer communique à ses employés les objectifs et les initiatives à mettre en œuvre.	Communication
Manner	(2) The railway company must specify, in its safety management system, the manner in which the targets and initiatives will be communicated to its employees.	(2) Elle précise, dans son système de gestion de la sécurité, la manière dont les objectifs et les initiatives seront communiqués à ses employés.	Manière
<i>Process for Reporting Contraventions and Safety Concerns</i>		<i>Processus pour signaler les infractions et les préoccupations en matière de sécurité</i>	
Internal reporting	24. (1) A railway company must include, in its safety management system, a procedure for enabling its employees to report to the railway company, without fear of reprisal, a contravention of the Act or of any regulations, rules, certificates, orders or emergency directives made under the Act in relation to safety, or any other safety concern.	24. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure permettant à ses employés de lui signaler, sans crainte de représailles, les infractions à la Loi ou aux règlements, règles, certificats, arrêtés ou ordres ou injonctions ministériels — pris en vertu de la Loi — en matière de sécurité ou d'autres préoccupations en matière de sécurité.	Signalement interne
Policy	(2) The railway company must include, in its safety management system, a policy for protecting its employees from reprisals for reporting a contravention or safety concern.	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique pour protéger ses employés contre les représailles pour le signalement des infractions ou des préoccupations en matière de sécurité.	Politique
Collaboration	(3) The railway company must develop the procedure and the policy in collaboration with the bargaining agents or, if there is no bargaining agent, with its employees or a representative selected by its employees.	(3) Elle élabore la procédure et la politique en collaboration avec les représentants syndicaux ou, s'il n'y en a pas, les employés ou le représentant qu'ils ont choisi.	Collaboration
Communication	(4) The railway company must communicate the procedure and the policy to its employees.	(4) Elle communique à ses employés la procédure et la politique.	Communication
<i>Process for Managing Knowledge</i>		<i>Processus pour gérer la connaissance</i>	
Employees	25. (1) A railway company must ensure that an employee of the railway company whose duties may affect the safety of railway operations has a knowledge of (a) any procedure referred to in this Part that the employee is required to implement; (b) the instruments referred to in subsection 10(1) that relate to the employee's duties; (c) any federal legislation that may affect railway safety and that the employee needs to know to carry out his or her duties safely; and (d) any of the railway company's procedures, standards, instructions, bulletins or other internal documents that may affect railway safety and that the employee needs to know to carry out his or her duties safely.	25. (1) La compagnie de chemin de fer veille à ce que ses employés dont les fonctions peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire connaissent ce qui suit : a) les procédures mentionnées dans la présente partie que les employés doivent mettre en œuvre; b) les instruments visés au paragraphe 10(1) qui sont liés aux fonctions des employés; c) les lois fédérales qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que les employés doivent connaître pour exercer leurs fonctions en toute sécurité; d) les procédures, normes, instructions, bulletins ou autres documents internes de la compagnie de chemin de fer qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que les employés doivent connaître pour exercer leurs fonctions en toute sécurité.	Employés
Persons other than employees	(2) The railway company must ensure that a person, other than an employee, whose activities may affect railway safety has a knowledge of (a) the instruments referred to in subsection 10(1) that relate to the person's activities; (b) any federal legislation that may affect railway safety and that the person needs to know to carry out his or her activities safely; and	(2) Elle veille à ce que toute personne, autre qu'un employé, dont les activités peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire connaissent ce qui suit : a) les instruments visés au paragraphe 10(1) qui sont liés aux activités qu'exerce la personne; b) les lois fédérales qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que la personne doit connaître pour exercer ses activités en toute sécurité;	Personne autre qu'un employé

	(c) any of the railway company's procedures, standards, instructions, bulletins or other internal documents that may affect railway safety and that the person needs to know to carry out his or her activities safely.	c) les procédures, normes, instructions, bulletins ou autres documents internes de la compagnie de chemin de fer qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire et que la personne doit connaître pour exercer ses activités en toute sécurité.	
Competencies — positions	(3) The railway company must establish a list of the knowledge, skills and qualifications specific to positions in the railway company that are related to safe railway operations and must ensure that a person occupying one of those positions has that knowledge or those skills or qualifications.	(3) Elle établit une liste des connaissances, des compétences et des qualifications propres aux postes, dans la compagnie de chemin de fer, qui sont liés à la sécurité ferroviaire et veille à ce que toute personne qui occupe un de ces postes possède ces connaissances, ces compétences ou ces qualifications.	Compétences — poste
Competencies — duties	(4) The railway company must establish a list of the knowledge, skills and qualifications specific to duties that are related to safe railway operations and must ensure that a person who carries out any of those duties has the knowledge, skills and qualifications.	(4) Elle établit une liste des connaissances, des compétences et des qualifications propres aux fonctions qui sont liées à la sécurité ferroviaire et veille à ce que toute personne qui exerce l'une ou l'autre de ces fonctions possède ces connaissances, ces compétences ou ces qualifications.	Compétences — fonctions
Plans and methods	26. A railway company must include, in its safety management system, (a) a plan for ensuring that employees of the railway company whose duties may affect the safety of railway operations have the knowledge referred to in subsection 25(1); (b) a method for verifying that a person, other than an employee of the railway company, whose activities may affect railway safety has the knowledge referred to in subsection 25(2); (c) a method for verifying that a person who occupies a position requiring the knowledge, skills and qualifications referred to in subsection 25(3), has the knowledge, skills and qualifications; and (d) a method for supervising employees of the railway company who carry out duties that may affect railway safety.	26. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité : a) un plan pour veiller à ce que ses employés dont les fonctions peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire possèdent les connaissances visées au paragraphe 25(1); b) une méthode pour vérifier que les personnes, autres que ses employés, dont les activités peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire possèdent les connaissances visées au paragraphe 25(2); c) une méthode pour vérifier que les personnes qui occupent des postes qui exigent les connaissances, les compétences et les qualifications visées au paragraphe 25(3) les possèdent; d) une méthode pour superviser ses employés qui exercent des fonctions qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité ferroviaire.	Plans et méthodes
	<i>Process for Establishing Schedules</i>	<i>Processus pour établir les horaires</i>	
Establishing schedules	27. (1) A railway company must include, in its safety management system, a procedure for establishing schedules for the following employees: (a) locomotive engineers; (b) conductors; (c) persons involved in switching operations; and (d) operators of remote control locomotives.	27. (1) La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour établir les horaires des employés suivants : a) les mécaniciens de locomotive; b) les chefs de train; c) les personnes qui participent aux manœuvres d'aiguillage; d) les opérateurs de systèmes de télécommande de locomotives.	Établissement des horaires
Principles of fatigue science	(2) The railway company must include, in its safety management system, the principles of fatigue science applicable to the establishment of schedules, including the principles (a) that human fatigue is governed by physiology; (b) that human alertness is affected by circadian rhythms; (c) that human performance degrades in relation to hours of wakefulness and accumulated sleep debt; and (d) that humans have baseline minimum physiological sleep needs.	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, les principes de la science de la fatigue applicables à l'établissement des horaires, notamment les principes suivants : a) la fatigue humaine est un phénomène physiologique; b) la vigilance humaine est affectée par les rythmes circadiens; c) le rendement humain diminue en fonction des heures de veille et de la dette de sommeil accumulée; d) les humains ont des besoins physiologiques de base minimaux pour ce qui est du sommeil.	Principes de la science de la fatigue

Communication	(3) The railway company must communicate to its employees the principles of fatigue science that it has taken into account in establishing their schedules.	(3) Elle communique à ses employés les principes de la science de la fatigue dont elle a tenu compte pour établir leurs horaires.	Communication
---------------	---	---	---------------

*Process for Continual Improvement of
the Safety Management System*

Annual Audit

Audit	28. (1) A railway company must audit its safety management system to assess the overall effectiveness of the safety management system in achieving the highest level of safety. The audit must, in particular, (a) evaluate the extent to which the procedures required by this Part have been followed; (b) verify whether the bargaining agents, the employees or a representative selected by the employees have been involved in the processes as required by this Part; and (c) verify whether the targets established by the railway company have been achieved and, if they have not, determine the reasons.
-------	---

Timing	(2) The audit must be conducted once every calendar year, with not more than 18 months between consecutive audits. However, if the railway company begins its railway operations during the period beginning on July 1 and ending on December 31 of a calendar year, it is not required to conduct the annual audit for that calendar year.
--------	---

Audit report	(3) An audit report must be prepared and must include the findings of the audit.
--------------	--

Action plan	(4) The railway company must prepare an action plan indicating the action to be taken to address each finding in the audit report that it identifies as indicating a deficiency in its safety management system.
-------------	--

Review of audit report	29. (1) A railway company must ensure that the accountable executive reviews the audit report referred to in subsection 28(3) and signs it to acknowledge that he or she has reviewed its content.
------------------------	---

Approval of action plan	(2) The railway company must ensure that the accountable executive signs the action plan referred to in subsection 28(4) to acknowledge that he or she has approved its content.
-------------------------	--

Procedure — audit	30. A railway company must include, in its safety management system, a procedure for planning and conducting the audit referred to in section 28.
-------------------	--

Continual Evaluation

Evaluation	31. (1) A railway company must continually evaluate the procedures included in its safety management system to ensure that they remain effective.
------------	--

Evaluation plan	(2) The railway company must include, in its safety management system, an evaluation plan that (a) defines the scope of each evaluation; (b) identifies the evaluation criteria to be applied; (c) specifies the method to be used in conducting each evaluation; and (d) identifies the frequency at which each evaluation is to be conducted.
-----------------	---

*Processus visant l'amélioration continue
du système de gestion de la sécurité*

Audit annuel

Audit	28. (1) La compagnie de chemin de fer effectue un audit de son système de gestion de la sécurité pour évaluer son efficacité globale à atteindre le niveau de sécurité le plus élevé. L'audit, notamment : a) évalue le respect des les procédures exigées par la présente partie; b) vérifie que les représentants syndicaux, les employés ou le représentant qu'ils ont choisi ont participé aux processus, tel que l'exige la présente partie; c) vérifie que les objectifs fixés par la compagnie de chemin de fer ont été atteints et, dans le cas contraire, en détermine les raisons.	Audit
-------	--	-------

Échéancier	(2) L'audit est effectué une fois par année civile, l'intervalle entre les audits consécutifs ne dépassant pas dix-huit mois. Toutefois, si la compagnie de chemin de fer commence son exploitation ferroviaire durant la période commençant le 1 ^{er} juillet et se terminant le 31 décembre d'une année civile, aucun audit n'a à être effectué pour cette année.	Échéancier
------------	--	------------

Rapport d'audit	(3) Un rapport d'audit est préparé et comprend les constatations de l'audit.	Rapport d'audit
-----------------	--	-----------------

Plan d'action	(4) La compagnie de chemin de fer prépare un plan d'action qui indique les mesures à prendre pour répondre à chaque constatation du rapport d'audit qu'elle cerne comme étant une lacune de son système de gestion de la sécurité.	Plan d'action
---------------	--	---------------

Revue du rapport d'audit	29. (1) La compagnie de chemin de fer veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable examine le rapport d'audit visé au paragraphe 28(3) et le signe pour attester qu'il en a examiné le contenu.	Revue du rapport d'audit
--------------------------	---	--------------------------

Approbation du plan d'action	(2) Elle veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable signe le plan d'action visé au paragraphe 28(4) pour attester qu'il en a approuvé le contenu.	Approbation du plan d'action
------------------------------	--	------------------------------

Procédures — audit	30. La compagnie de chemin de fer inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour planifier et effectuer l'audit visé à l'article 28.	Procédures — audit
--------------------	---	--------------------

Évaluation continue

Évaluation	31. (1) La compagnie de chemin de fer évalue, de façon continue, les procédures de son système de gestion de la sécurité afin de veiller à ce qu'elles demeurent efficaces.	Évaluation
------------	--	------------

Plan d'évaluation	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, un plan d'évaluation qui, à la fois : a) définit la portée de chaque évaluation; b) indique les critères d'évaluation à appliquer; c) précise la méthode à utiliser pour effectuer chaque évaluation; d) indique la fréquence à laquelle chaque évaluation doit être effectuée.	Plan d'évaluation
-------------------	--	-------------------

RECORDS

Records	<p>32. (1) A railway company must keep records of the following:</p> <p>(a) for each instance in which the railway company, in accordance with this Part, consults, or communicates or collaborates with, the bargaining agents, its employees or a representative selected by its employees,</p> <p>(i) the date of the consultation, communication or collaboration,</p> <p>(ii) the subject of the consultation, communication or collaboration, and</p> <p>(iii) the manner in which the consultation, communication or collaboration was carried out;</p> <p>(b) the results of each analysis conducted under section 13;</p> <p>(c) each risk assessment conducted under section 15;</p> <p>(d) the results of each evaluation conducted under subsection 18(2); and</p> <p>(e) the results of each evaluation conducted under subsection 31(1).</p>
Plan and methods	<p>(2) A railway company must keep records showing that the plan and methods referred to in section 26 are being carried out.</p>
Duration	<p>(3) The records referred to in subsections (1) and (2) must be kept for five years after the day on which they are created.</p>

FILING AND NOTIFICATION

Filing with the Minister	<p>33. A railway company must, at the request of the Minister, file with the Minister</p> <p>(a) the audit report referred to in subsection 28(3) for the preceding calendar year;</p> <p>(b) the targets and initiatives referred to in subsection 21(1) for the current calendar year; and</p> <p>(c) an up-to-date copy of the index referred to in subsection 6(1).</p>
Notification and filing — significant change	<p>34. A railway company that proposes to make a change referred to in paragraph 15(1)(c) must, before making the change, notify the Minister of the change and must, at the request of the Minister, file with the Minister the risk assessment that it conducted with respect to the change.</p>

PART 2

LOCAL RAILWAY COMPANIES

DIVISION 1

MAIN TRACK OPERATIONS

Application

Local railway company — main track	<p>35. (1) This Division applies to a local railway company that operates railway equipment on main track.</p>
------------------------------------	---

REGISTRES

Registres	<p>32. (1) La compagnie de chemin de fer garde des registres dans lesquels figurent les renseignements suivants :</p> <p>a) chaque fois que la compagnie de chemin de fer, conformément à la présente partie, consulte les représentants syndicaux, ses employés ou le représentant qu'ils ont choisi, ou communique ou collabore avec eux :</p> <p>(i) la date de la consultation, de la communication ou de la collaboration,</p> <p>(ii) l'objet de la consultation, de la communication ou de la collaboration,</p> <p>(iii) la manière dont la consultation, la communication ou la collaboration ont été effectuées;</p> <p>b) les résultats de chaque analyse effectuée en application de l'article 13;</p> <p>c) chaque évaluation des risques effectuée en application de l'article 15;</p> <p>d) les résultats de chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 18(2);</p> <p>e) les résultats de chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 31(1).</p>
Plan et méthodes	<p>(2) Elle garde des registres qui indiquent que le plan et les méthodes visés à l'article 26 sont mis en œuvre.</p>
Durée	<p>(3) Les registres visés aux paragraphes (1) et (2) sont gardés pendant cinq ans après la date de leur création.</p>

DÉPÔT ET NOTIFICATION

Dépôt auprès du ministre	<p>33. La compagnie de chemin de fer dépose auprès du ministre, à la demande de celui-ci, ce qui suit :</p> <p>a) le rapport d'audit visé au paragraphe 28(3) pour l'année civile précédente;</p> <p>b) les objectifs et les initiatives visés au paragraphe 21(1) pour l'année civile en cours;</p> <p>c) une copie à jour du répertoire visé au paragraphe 6(1).</p>
Notification et dépôt — modifications importantes	<p>34. La compagnie de chemin de fer qui se propose d'apporter une modification visée à l'alinéa 15(1)c) en avise le ministre, avant d'apporter cette modification, et dépose auprès de celui-ci, à sa demande, l'évaluation des risques qu'elle a effectuée à l'égard de cette modification.</p>

PARTIE 2

COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER LOCALES

SECTION 1

OPÉRATION — VOIES FERRÉES PRINCIPALES

Application

Compagnies de chemin de fer locales — voies ferrées principales	<p>35. (1) La présente section s'applique aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire sur des voies ferrées principales.</p>
---	--

Delayed application	(2) In the case of a local railway company that began operating railway equipment on a railway after the day on which these Regulations came into force, sections 50 to 52 do not apply until the day that is six months after the day on which the local railway company began operating railway equipment on a railway.	(2) Dans le cas d'une compagnie de chemin de fer locale qui commence à exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les articles 50 à 52 s'appliquent à compter de l'expiration des six mois qui suivent la date à laquelle elle commence à exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer.	Application retardée
<i>Safety Management System</i>		<i>Système de gestion de la sécurité</i>	
Components		Composantes	
Policy and processes	<p>36. A local railway company must develop and implement a safety management system that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a process for accountability; (b) a railway safety policy; (c) a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments; (d) a process for managing accidents; (e) a process for identifying safety concerns; (f) a risk assessment process; (g) a process for implementing and evaluating remedial action; (h) a process for establishing targets and developing initiatives; and (i) a process for continual improvement of the safety management system. 	<p>36. La compagnie de chemin de fer locale élabore et met en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) un processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte; b) une politique en matière de sécurité ferroviaire; c) un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments; d) un processus pour gérer les accidents; e) un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité; f) un processus visant les évaluations des risques; g) un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives; h) un processus pour établir les objectifs et élaborer des initiatives; i) un processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité. 	Politique et processus
Index	<p>37. (1) A local railway company must keep an up-to-date index of all the processes included in its safety management system that it has implemented.</p>	<p>37. (1) La compagnie de chemin de fer locale tient à jour un répertoire de tous les processus du système de gestion de la sécurité qu'elle a mis en œuvre.</p>	Répertoire
Content of index	<p>(2) The index must indicate, for each process,</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the position in the local railway company that has the responsibility for the development and implementation of the process; and (b) the procedures required by this Division that are associated with the process, and the date of their last revision. 	<p>(2) Le répertoire indique, pour chaque processus :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'une part, le poste, dans la compagnie de chemin de fer locale, dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre du processus; b) d'autre part, les procédures exigées par la présente section qui sont associées au processus et la date de leur dernière révision. 	Contenu du répertoire
Procedures	<p>38. (1) For each procedure developed by a local railway company under this Division, the local railway company must</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) identify the position in the local railway company that has the responsibility for the development and implementation of the procedure; and (b) specify how the local railway company is ensuring that the persons involved in the procedure are carrying out their responsibilities in accordance with the procedure. 	<p>38. (1) Pour chaque procédure qu'elle a élaborée en application de la présente section, la compagnie de chemin de fer locale est tenue :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'indiquer le poste, dans la compagnie de chemin de fer locale, dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre de la procédure; b) de préciser la manière dont elle veille à ce que les personnes qui participent à la procédure s'acquittent de leurs responsabilités conformément à celle-ci. 	Procédures
Written procedures	<p>(2) Every procedure required by this Division must be in writing and must indicate the date of its last revision.</p>	<p>(2) Chaque procédure exigée par la présente section est établie par écrit et indique la date de sa dernière révision.</p>	Procédure écrite

	Process for Accountability — Accountable Executive	Processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte — gestionnaire supérieur responsable	
Designation	39. (1) A local railway company must designate an executive who is responsible for the operations and activities of the local railway company to be accountable for the extent to which the requirements of the safety management system are met.	39. (1) La compagnie de chemin de fer locale désigne un gestionnaire supérieur chargé des opérations et des activités de la compagnie de chemin de fer qui est responsable, et est tenu de rendre compte, du respect des exigences du système de gestion de la sécurité.	Désignation
Notice to Minister	(2) The local railway company must provide the Minister with the name of the accountable executive as soon as possible after he or she has been designated.	(2) Elle fournit au ministre le nom du gestionnaire supérieur responsable aussitôt que possible après sa désignation.	Avis au ministre
Declaration to the Minister	(3) Within 30 days after the day on which the local railway company designates an accountable executive, the local railway company must ensure that the accountable executive provides the Minister with a signed declaration accepting accountability for the extent to which the requirements of the safety management system have been met.	(3) Elle veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable fournisse au ministre, dans les trente jours suivant la date de sa désignation, une déclaration signée par laquelle il accepte d'être responsable et d'être tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité.	Déclaration au ministre
Designation of managers	(4) The local railway company may, in its safety management system, permit the accountable executive to designate persons to develop and implement one or more of the processes required by this Division. The designated persons must occupy management positions within the local railway company that are at an appropriate level and that include responsibilities relevant to the process or processes.	(4) Elle peut, dans son système de gestion de la sécurité, permettre au gestionnaire supérieur responsable de désigner des personnes pour élaborer et mettre en œuvre un ou plusieurs des processus exigés par la présente section. Les personnes désignées doivent occuper, dans la compagnie de chemin de fer locale, des postes de gestion qui sont d'un niveau approprié et comprennent des responsabilités se rapportant aux processus	Désignation de gestionnaires
	Railway Safety Policy	Politique en matière de sécurité ferroviaire	
Safety policy	40. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a railway safety policy that reflects the local railway company's commitment to promoting railway safety. The policy must be approved by the accountable executive.	40. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique en matière de sécurité ferroviaire qui reflète son engagement à promouvoir la sécurité ferroviaire. La politique est approuvée par le gestionnaire supérieur responsable.	Politique en matière de sécurité
Annual review	(2) The local railway company must ensure that its railway safety policy is reviewed annually and that the date of the review is indicated in the policy document.	(2) Elle veille à ce que sa politique en matière de sécurité ferroviaire soit révisée chaque année et à ce que la date de la révision soit indiquée dans l'énoncée de politique.	Révision annuelle
Communication	(3) The local railway company must communicate its railway safety policy, and any changes to the policy, to its employees.	(3) Elle communique à ses employés sa politique en matière de sécurité ferroviaire ainsi que toute modification apportée à celle-ci.	Communication
	Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments	Processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments	
List of instruments	41. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a list of the following instruments relating to railway safety: (a) any regulations made under the Act that apply to the local railway company and that are in force; (b) any rules approved or established by the Minister under section 19 of the Act that apply to the local railway company and that are in force; (c) any notices sent to the local railway company under section 31 of the Act and that contain an order that is in effect; (d) any documents in effect by which the Minister has ordered the local railway company to do or to not do something, including a ministerial order	41. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une liste des instruments ci-après en matière de sécurité ferroviaire : a) les règlements pris en vertu de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur; b) les règles approuvées ou établies par le ministre en vertu de l'article 19 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur; c) les avis transmis à la compagnie de chemin de fer locale en vertu de l'article 31 de la Loi qui contiennent un ordre en vigueur;	Liste des instruments

	issued under section 32 of the Act and an emergency directive sent under section 33 of the Act; and		<i>d</i>) les documents en vigueur par lesquels le ministre a ordonné à la compagnie de chemin de fer locale de faire ou de ne pas faire quelque chose, notamment les ordres ministériels visés à l'article 32 de la Loi et les injonctions ministérielles visées à l'article 33 de la Loi;	
	(<i>e</i>) any exemptions granted under section 22 or 22.1 of the Act that apply to the local railway company and that are in effect.		<i>e</i>) les exemptions visées aux articles 22 ou 22.1 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur.	
Date and subject-matter	(2) The list of instruments must include (<i>a</i>) in the case of a rule, the date on which it was approved, established or revised; and (<i>b</i>) in the case of a notice, a document referred to in paragraph (1)(<i>d</i>), or an exemption, the date and subject-matter.	(2) La liste des instruments comprend : <i>a</i>) dans le cas d'une règle, la date à laquelle elle a été approuvée, établie ou modifiée; <i>b</i>) dans le cas d'un avis, d'un document visé à l'alinéa (1) <i>d</i>) ou d'une exemption, la date et l'objet.	Date et objet	
Update	(3) The list of instruments must be kept up to date and must indicate the date of its last revision.	(3) Elle est tenue à jour et indique la date de sa dernière révision.	Mise à jour	
Availability of list	(4) The local railway company must make an up-to-date version of the list of instruments available to its employees.	(4) La compagnie de chemin de fer locale met à la disposition de ses employés une version à jour de la liste des instruments.	Disponibilité de la liste	
Procedures	42. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for (<i>a</i>) reviewing and updating the list of instruments referred to in subsection 41(1); and (<i>b</i>) verifying compliance with (<i>i</i>) the requirements of the regulations, rules, and notices and documents that contain an order, that are referred to in the list of instruments, and (<i>ii</i>) the terms of the exemptions referred to in the list of instruments.	42. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour : <i>a</i>) examiner et mettre à jour la liste des instruments visées au paragraphe 41(1); <i>b</i>) vérifier le respect : (<i>i</i>) d'une part, des exigences des règlements, règles et des avis et documents contenant un ordre qui sont mentionnés dans la liste des instruments, (<i>ii</i>) d'autre part, des conditions des exemptions qui sont mentionnées dans la liste des instruments.	Procédure	
Communication	(2) The local railway company must specify, in its safety management system, the manner in which any change to the list of instruments, or to the instruments set out in the list, will be communicated to its employees.	(2) Elle précise, dans son système de gestion de la sécurité, la manière dont seront communiquées à ses employés les modifications apportées à la liste des instruments et aux instruments qui y figurent.	Communication	
	Process for Identifying Safety Concerns	Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité		
Analyses	43. A local railway company must, on a continual basis, conduct analyses of its railway operations to identify safety concerns, including any trends or emerging trends, or any repetitive situations. The analyses must, at a minimum, be based on (<i>a</i>) any reports of accidents; (<i>b</i>) any internal documentation relating to accidents; (<i>c</i>) any reports of injuries; (<i>d</i>) the results of any inspections conducted by the local railway company or by a railway safety inspector; (<i>e</i>) any reports of contraventions or safety concerns that are received by the local railway company from its employees; (<i>f</i>) any complaints relating to safety that are received by the local railway company; (<i>g</i>) any data from safety monitoring technologies; (<i>h</i>) the findings of any audit reports; and	43. La compagnie de chemin de fer locale effectue, de façon continue, l'analyse de son exploitation ferroviaire pour cerner les préoccupations en matière de sécurité, y compris toute tendance actuelle, nouvelle tendance ou situation répétitive. L'analyse repose, à tout le moins, sur les éléments suivants : <i>a</i>) tout signalement d'accidents; <i>b</i>) tout document interne relatif aux accidents; <i>c</i>) tout signalement de blessures; <i>d</i>) les résultats de toute inspection effectuée par la compagnie de chemin de fer locale ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire; <i>e</i>) tout signalement, fait par ses employés et reçu par elle, des infractions ou des préoccupations en matière de sécurité; <i>f</i>) toute plainte relative à la sécurité qui est reçue par la compagnie de chemin de fer locale; <i>g</i>) toute donnée provenant de technologies de surveillance de la sécurité; <i>h</i>) les constatations figurant dans tout rapport d'audit;	Analyse	

	(i) the results of any evaluation of the procedures included in the local railway company's safety management system.	i) les résultats de toute évaluation des procédures du système de gestion de la sécurité de la compagnie de chemin de fer locale.	
Procedure	44. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for conducting the analyses referred to in section 43.	44. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour effectuer l'analyse visée à l'article 43.	Procédure
	Risk Assessment Process	Processus visant les évaluations des risques	
Risk assessment	45. (1) A local railway company must conduct a risk assessment in the following circumstances: (a) when it identifies a safety concern in its railway operations; (b) when it proposes to begin transporting dangerous goods, or to begin transporting dangerous goods different from those it already transports; and (c) when it proposes to make a significant change to its railway operations that may affect the safety of the public or personnel or the protection of property or the environment, for example (i) the introduction or elimination of a technology, or a change to a technology, (ii) an increase in the volume of dangerous goods it transports, (iii) a change to the route on which dangerous goods are transported, or (iv) a change affecting personnel, including an increase or decrease in the number of employees or a change in their responsibilities or duties.	45. (1) La compagnie de chemin de fer locale effectue une évaluation des risques dans les circonstances suivantes : a) elle cerne une préoccupation en matière de sécurité dans son exploitation ferroviaire; b) elle se propose d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses ou le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà; c) elle se propose d'apporter d'importantes modifications à son exploitation ferroviaire qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens et de l'environnement, par exemple : (i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie, (ii) une augmentation du volume des marchandises dangereuses qu'elle transporte, (iii) une modification apportée au trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses, (iv) une modification touchant le personnel, notamment une augmentation ou une réduction du nombre d'employés ou une modification apportée à leurs responsabilités ou à leurs fonctions.	Évaluation des risques
Components	(2) The risk assessment must (a) describe the circumstances that triggered the requirement to conduct the risk assessment; (b) identify and describe the risks associated with those circumstances; (c) identify the factors taken into account in the risk assessment, including (i) whether the local railway company's employees or the public are affected, and (ii) whether property or the environment are affected; (d) indicate, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; (e) identify the risks that require remedial action; (f) identify the remedial action for the risks that require remedial action; and (g) evaluate the likelihood that residual risks will occur and the severity of their consequences.	(2) L'évaluation des risques, à la fois : a) décrit les circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques; b) cerne et décrit les risques associés à ces circonstances; c) cerne les facteurs dont il est tenu compte dans l'évaluation des risques, notamment : (i) si les employés de la compagnie de chemin de fer locale ou le public sont touchés, (ii) si les biens ou l'environnement sont touchés; d) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses conséquences; e) cerne les risques qui exigent des mesures correctives; f) indique les mesures correctives visant les risques qui exigent des mesures correctives; g) évalue la probabilité que des risques résiduels se produisent et la gravité de leurs conséquences.	Composantes
Communication	46. A local railway company must communicate the risks identified as requiring remedial action, and the remedial action to be implemented, to employees of the local railway company who are affected by any of the circumstances referred to in subsection 45(1).	46. La compagnie de chemin de fer locale communique à ses employés touchés par l'une ou l'autre des circonstances visées au paragraphe 45(1) les risques cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre.	Communication

Procedures and method	<p>47. A local railway company must include, in its safety management system,</p> <p>(a) a procedure for determining the circumstances, other than those referred to in subsection 45(1), that require a risk assessment;</p> <p>(b) a method for evaluating the level of risk, taking into account the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; and</p> <p>(c) a procedure for identifying the risks that require remedial action, taking into account the likelihood that the risks will occur and the severity of their consequences.</p>	<p>47. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité :</p> <p>a) une procédure pour déterminer les circonstances, autres que celles visées au paragraphe 45(1), qui exigent une évaluation des risques;</p> <p>b) une méthode pour évaluer le niveau de risque en tenant compte de la probabilité qu'un risque se produise et de la gravité de ses conséquences;</p> <p>c) une procédure pour cerner les risques qui exigent des mesures correctives en tenant compte de la probabilité que ces risques se produisent et de la gravité de leurs conséquences.</p>	Procédures et méthode
	<p>Process for Implementing and Evaluating Remedial Action</p>	<p>Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives</p>	
Remedial action — implementation	<p>48. (1) A local railway company must implement remedial action to reduce or eliminate the risks that it has identified in its risk assessment as requiring remedial action.</p>	<p>48. (1) La compagnie de chemin de fer locale met en œuvre des mesures correctives pour réduire ou éliminer les risques qu'elle a cernés dans son évaluation des risques comme étant des risques qui exigent des mesures correctives.</p>	Mesures correctives — mise en œuvre
Remedial action — evaluation	<p>(2) The local railway company must evaluate the effectiveness of the remedial action in reducing or eliminating the risks.</p>	<p>(2) Elle évalue l'efficacité des mesures correctives à réduire ou à éliminer les risques.</p>	Mesures correctives — évaluation
Procedures	<p>49. A local railway company must include, in its safety management system,</p> <p>(a) a procedure for selecting the remedial action to be implemented; and</p> <p>(b) a procedure for implementing the remedial action and evaluating its effectiveness.</p>	<p>49. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité :</p> <p>a) une procédure pour choisir les mesures correctives à mettre en œuvre;</p> <p>b) une procédure pour mettre en œuvre les mesures correctives et évaluer leur efficacité.</p>	Procédures
	<p>Process for Establishing Targets and Developing Initiatives</p>	<p>Processus pour établir les objectifs de rendement et élaborer les initiatives</p>	
Targets and initiatives	<p>50. (1) A local railway company must, for each calendar year,</p> <p>(a) establish targets designed to improve the local railway company's safety performance; and</p> <p>(b) develop initiatives to achieve each target.</p>	<p>50. (1) La compagnie de chemin de fer locale, pour chaque année civile, est tenue :</p> <p>a) d'établir des objectifs visant à améliorer son rendement en matière de sécurité;</p> <p>b) d'élaborer des initiatives pour atteindre chaque objectif.</p>	Objectifs et initiatives
Basis for establishing targets	<p>(2) The targets must be based on the analyses conducted under section 43 and must take into account the results of any previous analyses.</p>	<p>(2) Les objectifs reposent sur l'analyse effectuée en application de l'article 43 et tiennent compte des résultats de toute analyse précédente.</p>	Base pour l'établissement des objectifs
Details of initiative	<p>51. A local railway company must include, in its safety management system, the details of each initiative to be implemented in order to achieve each target and the manner in which the initiative will make it possible to achieve that target.</p>	<p>51. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, les détails de chaque initiative à mettre en œuvre pour atteindre chaque objectif et la manière dont l'initiative permettra d'atteindre cet objectif.</p>	Détails des initiatives
Communication	<p>52. (1) A local railway company must communicate to its employees the targets and the initiatives to be implemented.</p>	<p>52. (1) La compagnie de chemin de fer locale communique à ses employés les objectifs et les initiatives à mettre en œuvre.</p>	Communication
Manner	<p>(2) The local railway company must specify, in its safety management system, the manner in which the targets and initiatives will be communicated to its employees.</p>	<p>(2) Elle précise, dans son système de gestion de la sécurité, la manière dont les objectifs et les initiatives seront communiqués à ses employés.</p>	Manière
	<p>Process for Continual Improvement of the Safety Management System</p>	<p>Processus visant l'amélioration continue du système de gestion de la sécurité</p>	
	<p>Annual Audit</p>	<p>Audit annuel</p>	
Audit	<p>53. (1) A local railway company must audit its safety management system to assess the overall effectiveness of the safety management system in</p>	<p>53. (1) La compagnie de chemin de fer locale effectue un audit de son système de gestion de la sécurité pour évaluer son efficacité globale à</p>	Audit

	achieving the highest level of safety. The audit must, in particular,	atteindre le niveau de sécurité le plus élevé. L'audit, notamment :	
	(a) evaluate the extent to which the procedures required by this Division have been followed; and	a) évalue le respect des procédures exigées par la présente section;	
	(b) verify whether the targets established by the local railway company have been achieved and, if they have not, determine the reasons.	b) vérifie que les objectifs fixés par la compagnie de chemin de fer locale ont été atteints et, dans le cas contraire, en détermine les raisons.	
Timing	(2) The audit must be conducted once every calendar year, with not more than 18 months between consecutive audits. However, if the local railway company began operating railway equipment on a railway during the period beginning on July 1 and ending on December 31 of a calendar year, it is not required to conduct the annual audit for that calendar year.	(2) L'audit est effectué une fois par année civile, l'intervalle entre les audits consécutifs ne dépassant pas dix-huit mois. Toutefois, si la compagnie de chemin de fer locale commence à exploiter du matériel ferroviaire sur un chemin de fer durant la période commençant le 1 ^{er} juillet et se terminant le 31 décembre d'une année civile, aucun audit n'a à être effectué pour cette année.	Échéancier
Audit report	(3) An audit report must be prepared and must include the findings of the audit.	(3) Un rapport d'audit est préparé et comprend les constatations de l'audit.	Rapport d'audit
Action plan	(4) The local railway company must prepare an action plan indicating the action to be taken to address each finding in the audit report that it identifies as indicating a deficiency in its safety management system.	(4) La compagnie de chemin de fer locale prépare un plan d'action qui indique les mesures à prendre pour répondre à chaque constatation du rapport d'audit qu'elle cerne comme étant une lacune de son système de gestion de la sécurité.	Plan d'action
Review of audit report	54. (1) A local railway company must ensure that the accountable executive reviews the audit report referred to in subsection 53(3) and signs it to acknowledge that he or she has reviewed its content.	54. (1) La compagnie de chemin de fer locale veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable examine le rapport d'audit visé au paragraphe 53(3) et le signe pour attester qu'il en a examiné le contenu.	Revue du rapport d'audit
Approval of action plan	(2) The local railway company must ensure that the accountable executive signs the action plan referred to in subsection 53(4) to acknowledge that he or she has approved its content.	(2) Elle veille à ce que le gestionnaire supérieur responsable signe le plan d'action visé au paragraphe 53(4) pour attester qu'il en a approuvé le contenu.	Approbation du plan d'action
Procedure — audit	55. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for planning and conducting the audit referred to in section 53.	55. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour planifier et effectuer l'audit visé à l'article 53.	Procédures — audit
	Continual Evaluation	Évaluation continue	
Evaluation	56. (1) A local railway company must continually evaluate the procedures included in its safety management system to ensure that they remain effective.	56. (1) La compagnie de chemin de fer locale évalue, de façon continue, les procédures de son système de gestion de la sécurité afin de veiller à ce qu'elles demeurent efficaces.	Évaluation
Evaluation plan	(2) The local railway company must include, in its safety management system, an evaluation plan that	(2) Elle inclut, dans son système de gestion de la sécurité, un plan d'évaluation qui, à la fois :	Plan d'évaluation
	(a) defines the scope of each evaluation;	a) définit la portée de chaque évaluation;	
	(b) identifies the evaluation criteria to be applied;	b) indique les critères d'évaluation à appliquer;	
	(c) specifies the method to be used in conducting each evaluation; and	c) précise la méthode à utiliser pour effectuer chaque évaluation;	
	(d) identifies the frequency at which each evaluation is to be conducted.	d) indique la fréquence à laquelle chaque évaluation doit être effectuée.	
	Records	Registres	
Records	57. (1) A local railway company must keep records of the following:	57. (1) La compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figurent les renseignements suivants :	Registres
	(a) the results of each analysis conducted under section 43;	a) les résultats de chaque analyse effectuée en application de l'article 43;	
	(b) each risk assessment conducted under section 45;	b) chaque évaluation des risques effectuée en application de l'article 45;	
	(c) the results of each evaluation conducted under subsection 48(2); and	c) les résultats de chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 48(2);	
	(d) the results of each evaluation conducted under subsection 56(1).	d) les résultats de chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 56(1).	

Duration	(2) The records must be kept for five years after the day on which they are created.	(2) Les registres sont gardés pendant cinq ans après la date de leur création.	Durée
<i>Filing and Notification</i>		<i>Dépôt et notification</i>	
Filing with the Minister	58. A local railway company must, at the request of the Minister, file with the Minister (a) the audit report referred to in subsection 53(3) for the preceding calendar year; (b) the targets and initiatives referred to in subsection 50(1) for the current calendar year; and (c) an up-to-date copy of the index referred to in subsection 37(1).	58. La compagnie de chemin de fer locale dépose auprès du ministre, à la demande de celui-ci, ce qui suit : a) le rapport d'audit visé au paragraphe 53(3) pour l'année civile précédente; b) les objectifs et les initiatives visés au paragraphe 50(1) pour l'année civile en cours; c) une copie à jour du répertoire visé au paragraphe 37(1).	Dépôt auprès du ministre
Notification and filing — significant change	59. A local railway company that proposes to make a change referred to in paragraph 45(1)(c) must, before making the change, notify the Minister of the change and must, at the request of the Minister, file with the Minister the risk assessment that it conducted with respect to the change.	59. La compagnie de chemin de fer locale qui se propose d'apporter une modification visée à l'alinéa 45(1)c) en avise le ministre, avant d'apporter cette modification, et dépose auprès de celui-ci, à sa demande, l'évaluation des risques qu'elle a effectuée à l'égard de cette modification.	Notification et dépôt — modifications importantes
DIVISION 2		SECTION 2	
NON-MAIN TRACK OPERATIONS		OPÉRATIONS — VOIES FERRÉES NON PRINCIPALES	
<i>Application</i>		<i>Application</i>	
Local railway company — non-main track	60. This Division applies to a local railway company that operates railway equipment exclusively on non-main track.	60. La présente section s'applique aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire exclusivement sur des voies ferrées non principales.	Compagnies de chemin de fer locales — voies ferrées non principales
<i>Safety Management System</i>		<i>Système de gestion de la sécurité</i>	
Components		Composantes	
Policy and processes	61. A local railway company must develop and implement a safety management system that includes (a) a railway safety policy; (b) a process for ensuring compliance with regulations, rules and other instruments; (c) a process for identifying safety concerns; (d) a risk assessment process; and (e) a process for implementing and evaluating remedial action.	61. La compagnie de chemin de fer locale élabore et met en œuvre un système de gestion de la sécurité qui comprend : a) une politique en matière de sécurité ferroviaire; b) un processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments; c) un processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité; d) un processus visant les évaluations des risques; e) un processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives.	Politique et processus
Index	62. (1) A local railway company must keep an up-to-date index of all the processes included in its safety management system that it has implemented.	62. (1) La compagnie de chemin de fer locale tient à jour un répertoire de tous les processus du système de gestion de la sécurité qu'elle a mis en œuvre.	Répertoire
Content of index	(2) The index must indicate, for each process, (a) the position in the local railway company that has the responsibility for the development and implementation of the process; and (b) the procedures required by this Division that are associated with the process, and the date of their last revision.	(2) Le répertoire indique, pour chaque processus : a) d'une part, le poste, dans la compagnie de chemin de fer locale, dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre du processus; b) d'autre part, les procédures exigées par la présente section qui sont associées au processus et la date de leur dernière révision.	Contenu du répertoire

Procedures	<p>63. (1) For each procedure developed by a local railway company under this Division, the local railway company must</p> <p>(a) identify the position in the local railway company that has the responsibility for the development and implementation of the procedure; and</p> <p>(b) specify how the local railway company is ensuring that the persons involved in the procedure are carrying out their responsibilities in accordance with the procedure.</p>	<p>63. (1) Pour chaque procédure qu'elle a élaborée en application de la présente section, la compagnie de chemin de fer locale est tenue :</p> <p>a) d'indiquer le poste dans la compagnie de chemin de fer locale dont relève la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre de la procédure;</p> <p>b) de préciser la manière dont elle veille à ce que les personnes qui participent à la procédure s'acquittent de leurs responsabilités conformément à celle-ci.</p>	Procédures
Written procedures	<p>(2) Every procedure required by this Division must be in writing and must indicate the date of its last revision.</p>	<p>(2) Chaque procédure exigée par la présente section est établie par écrit et indique la date de sa dernière révision.</p>	Procédure écrite
<p>Railway Safety Policy</p>			
Safety policy	<p>64. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a railway safety policy that reflects the local railway company's commitment to promoting railway safety. The policy must be approved by the accountable executive.</p>	<p>64. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une politique en matière de sécurité ferroviaire qui reflète son engagement à promouvoir la sécurité ferroviaire.</p>	Politique en matière de sécurité
Annual review	<p>(2) The local railway company must ensure that its railway safety policy is reviewed annually and that the date of the review is indicated in the policy document.</p>	<p>(2) Elle veille à ce que sa politique en matière de sécurité ferroviaire soit révisée chaque année et à ce que la date de la révision soit indiquée dans l'énoncée de politique.</p>	Révision annuelle
Communication	<p>(3) The local railway company must communicate its railway safety policy, and any changes to the policy, to its employees.</p>	<p>(3) Elle communique à ses employés sa politique en matière de sécurité ferroviaire ainsi que toute modification apportée à celle-ci.</p>	Communication
<p>Process for Ensuring Compliance with Regulations, Rules and Other Instruments</p>			
List of instruments	<p>65. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a list of the following instruments relating to railway safety:</p> <p>(a) any regulations made under the Act that apply to the local railway company and that are in force;</p> <p>(b) any rules approved or established by the Minister under section 19 of the Act that apply to the local railway company and that are in force;</p> <p>(c) any notices sent to the local railway company under section 31 of the Act and that contain an order that is in effect;</p> <p>(d) any documents in effect by which the Minister has ordered the local railway company to do or to not do something, including a ministerial order issued under section 32 of the Act and an emergency directive sent under section 33 of the Act; and</p> <p>(e) any exemptions granted under section 22 or 22.1 of the Act that apply to the local railway company and that are in effect.</p>	<p>65. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une liste des instruments ci-après en matière de sécurité ferroviaire :</p> <p>a) les règlements pris en vertu de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur;</p> <p>b) les règles approuvées ou établies par le ministre en vertu de l'article 19 de la Loi et qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur;</p> <p>c) les avis transmis à la compagnie de chemin de fer locale en vertu de l'article 31 de la Loi qui contiennent un ordre en vigueur;</p> <p>d) les documents en vigueur par lesquels le ministre a ordonné à la compagnie de chemin de fer locale de faire ou de ne pas faire quelque chose, notamment les ordres ministériels visés à l'article 32 de la Loi et les injonctions ministérielles visées à l'article 33 de la Loi;</p> <p>e) les exemptions visées aux articles 22 ou 22.1 de la Loi qui s'appliquent à la compagnie de chemin de fer locale et sont en vigueur.</p>	Liste des instruments
Date and subject-matter	<p>(2) The list of instruments must include</p> <p>(a) in the case of a rule, the date on which it was approved, established or revised; and</p> <p>(b) in the case of a notice, a document referred to in paragraph (1)(d), or an exemption, the date and subject-matter.</p>	<p>(2) La liste des instruments comprend :</p> <p>a) dans le cas d'une règle, la date à laquelle elle a été approuvée, établie ou modifiée;</p> <p>b) dans le cas d'un avis, d'un document visé à l'alinéa (1)d) ou d'une exemption, la date de cet avis, de ce document ou de cette exemption et son objet.</p>	Date et objet

Update	(3) The list of instruments must be kept up to date and must indicate the date of its last revision.	(3) Elle est tenue à jour et indique la date de sa dernière révision.	Mise à jour
Availability of list	(4) The local railway company must make an up-to-date version of the list of instruments available to its employees.	(4) La compagnie de chemin de fer locale met à la disposition de ses employés une version à jour de la liste des instruments.	Disponibilité de la liste
Procedures	66. (1) A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for (a) reviewing and updating the list of instruments referred to in subsection 65(1); and (b) verifying compliance with (i) the requirements of the regulations, rules, and notices and documents that contain an order, that are referred to in the list of instruments, and (ii) the terms of the exemptions referred to in the list of instruments.	66. (1) La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité une procédure pour : a) examiner et mettre à jour la liste des instruments visée au paragraphe 65(1); b) vérifier le respect : (i) d'une part, des exigences des règlements, règles et des avis et documents contenant un ordre qui sont mentionnés dans la liste des instruments, (ii) d'autre part, des conditions des exemptions mentionnées dans la liste des instruments.	Procédures
Communication	(2) The local railway company must specify, in its safety management system, the manner in which any change to the list of instruments, or to the instruments set out in the list, will be communicated to its employees.	(2) Elle précise, dans son système de gestion de la sécurité, la manière dont seront communiquées à ses employés les modifications apportées à la liste des instruments et aux instruments qui y figurent.	Communication
	Process for Identifying Safety Concerns	Processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité	
Analyses	67. A local railway company must, on a continual basis, conduct analyses of its railway operations to identify safety concerns, including any trends or emerging trends, or any repetitive situations. The analyses must, at a minimum, be based on (a) any reports of accidents; (b) any internal documentation relating to accidents; (c) any reports of injuries; (d) the results of any inspections conducted by the local railway company or by a railway safety inspector; (e) any reports of contraventions or safety concerns that are received by the local railway company from its employees; (f) any complaints relating to safety that are received by the local railway company; and (g) any data from safety monitoring technologies.	67. La compagnie de chemin de fer locale effectue, de façon continue, l'analyse de son exploitation ferroviaire pour cerner les préoccupations en matière de sécurité, y compris toute tendance actuelle, nouvelle tendance ou situation répétitive. L'analyse repose, à tout le moins, sur les éléments suivants : a) tout signalement d'accidents; b) tout document interne relatif aux accidents; c) tout signalement de blessures; d) les résultats de toute inspection effectuée par la compagnie de chemin de fer locale ou un inspecteur de la sécurité ferroviaire; e) tout signalement, fait par ses employés et reçu par elle, des infractions ou des préoccupations en matière de sécurité; f) toute plainte relative à la sécurité qui est reçue par la compagnie de chemin de fer locale; g) toute donnée provenant de technologies de surveillance de la sécurité.	Analyse
Procedure	68. A local railway company must include, in its safety management system, a procedure for conducting the analyses referred to in section 67.	68. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité, une procédure pour effectuer l'analyse visée à l'article 67.	Procédure
	Risk Assessment Process	Processus visant les évaluations des risques	
Risk assessment	69. (1) A local railway company must conduct a risk assessment in the following circumstances: (a) when it identifies a safety concern in its railway operations; (b) when it proposes to begin transporting dangerous goods, or to begin transporting dangerous goods different from those it already transports; and	69. (1) La compagnie de chemin de fer locale effectue une évaluation des risques dans les circonstances suivantes : a) elle cerne une préoccupation en matière de sécurité dans son exploitation ferroviaire; b) elle se propose d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses ou d'entreprendre le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà;	Évaluation des risques

(c) when it proposes to make a significant change to its railway operations that may affect the safety of the public or personnel or the protection of property or the environment, for example

- (i) the introduction or elimination of a technology, or a change to a technology,
- (ii) an increase in the volume of dangerous goods it transports,
- (iii) a change to the route on which dangerous goods are transported, or
- (iv) a change affecting personnel, including an increase or decrease in the number of employees or a change in their responsibilities or duties.

c) elle se propose d'apporter d'importantes modifications à son exploitation ferroviaire qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens et de l'environnement, notamment :

- (i) l'introduction ou l'élimination d'une technologie ou une modification apportée à une technologie,
- (ii) une augmentation du volume des marchandises dangereuses qu'elle transporte,
- (iii) une modification apportée au trajet emprunté pour le transport des marchandises dangereuses,
- (iv) une modification touchant le personnel, notamment une augmentation ou une réduction du nombre d'employés ou une modification apportée à leurs responsabilités ou à leurs fonctions.

Components

(2) The risk assessment must

- (a) describe the circumstances that triggered the requirement to conduct the risk assessment;
- (b) identify and describe the risks associated with those circumstances;
- (c) identify the factors taken into account in the risk assessment, including
 - (i) whether the local railway company's employees or the public are affected, and
 - (ii) whether property or the environment are affected;
- (d) indicate, for each risk, the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences;
- (e) identify the risks that require remedial action;
- (f) identify the remedial action for the risks that require remedial action; and
- (g) evaluate the likelihood that residual risks will occur and the severity of their consequences.

(2) L'évaluation des risques, à la fois :

- a) décrit les circonstances qui ont entraîné l'obligation d'effectuer l'évaluation des risques;
- b) cerne et décrit les risques associés à ces circonstances;
- c) cerne les facteurs dont il est tenu compte dans l'évaluation des risques, notamment :
 - (i) si les employés de la compagnie de chemin de fer locale ou le public sont touchés,
 - (ii) si les biens ou l'environnement sont touchés;
- d) indique, pour chaque risque, la probabilité qu'il se produise et la gravité de ses conséquences;
- e) cerne les risques qui exigent des mesures correctives;
- f) indique les mesures correctives visant les risques qui exigent des mesures correctives;
- g) évalue la probabilité que des risques résiduels se produisent et la gravité de leurs conséquences.

Composantes

Communication

70. A local railway company must communicate the risks identified as requiring remedial action, and the remedial action to be implemented, to employees of the local railway company who are affected by any of the circumstances referred to in subsection 69(1).

70. La compagnie de chemin de fer locale communique aux employés touchés par l'une ou l'autre des circonstances visées au paragraphe 69(1) les risques cernés comme étant des risques qui exigent des mesures correctives et les mesures correctives à mettre en œuvre.

Communication

Procedures and method

71. A local railway company must include, in its safety management system,

- (a) a procedure for determining the circumstances, other than those referred to in subsection 69(1), that require a risk assessment;
- (b) a method for evaluating the level of risk, taking into account the likelihood that the risk will occur and the severity of its consequences; and
- (c) a procedure for identifying the risks that require remedial action, taking into account the likelihood that the risks will occur and the severity of their consequences.

71. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité :

- a) une procédure pour déterminer les circonstances, autres que celles visées au paragraphe 69(1), qui exigent une évaluation des risques;
- b) une méthode pour évaluer le niveau de risque en tenant compte de la probabilité qu'un risque se matérialise et de la gravité de ses conséquences;
- c) une procédure pour cerner les risques qui exigent des mesures correctives en tenant compte de la probabilité que ces risques se produisent et de la gravité de leurs conséquences.

Procédures et méthode

Process for Implementing and Evaluating Remedial Action

Processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives

Remedial action — implementation

72. (1) A local railway company must implement remedial action to reduce or eliminate the risks that it has identified in its risk assessment as requiring remedial action.

72. (1) La compagnie de chemin de fer locale met en œuvre les mesures correctives pour réduire ou éliminer les risques qu'elle a cernés dans son évaluation des risques comme étant des risques qui exigent des mesures correctives.

Mesures correctives — mise en œuvre

Remedial action — evaluation	(2) The local railway company must evaluate the effectiveness of the remedial action in reducing or eliminating the risks.	(2) Elle évalue l'efficacité des mesures correctives à réduire ou à éliminer les risques.	Mesures correctives — évaluation
Procedures	73. A local railway company must include, in its safety management system, (a) a procedure for selecting the remedial action to be implemented; and (b) a procedure for implementing the remedial action and evaluating its effectiveness.	73. La compagnie de chemin de fer locale inclut, dans son système de gestion de la sécurité : a) une procédure pour choisir les mesures correctives à mettre en œuvre; b) une procédure pour mettre en œuvre les mesures correctives et évaluer leur efficacité.	Procédures
<i>Records</i>		<i>Registres</i>	
Records	74. (1) A local railway company must keep records of the following: (a) the results of each analysis conducted under section 67; (b) each risk assessment conducted under section 69; and (c) the results of each evaluation conducted under subsection 72(2).	74. (1) La compagnie de chemin de fer locale garde des registres dans lesquels figurent les renseignements suivants : a) les résultats de chaque analyse effectuée en application de l'article 67; b) les résultats de chaque évaluation des risques effectuée en application de l'article 69; c) les résultats de chaque évaluation effectuée en application du paragraphe 72(2).	Registres
Duration	(2) The records must be kept for five years after the day on which they are created.	(2) Les registres sont gardés pendant cinq ans après la date de leur création.	Durée
<i>Filing and Notification</i>		<i>Dépôt et notification</i>	
Filing with the Minister	75. A local railway company must, at the request of the Minister, file with the Minister an up-to-date copy of the index referred to in subsection 62(1).	75. La compagnie de chemin de fer locale dépose auprès du ministre, à la demande de celui-ci, une copie à jour du répertoire visé au paragraphe 62(1).	Dépôt auprès du ministre
Notification and filing — significant change	76. A local railway company that proposes to make a change referred to in paragraph 69(1)(c) must, before making the change, notify the Minister of the change and must, at the request of the Minister, file with the Minister the risk assessment that it conducted with respect to the change.	76. La compagnie de chemin de fer locale qui se propose d'apporter une modification visée à l'alinéa 69(1)c) en avise le ministre, avant d'apporter cette modification, et dépose auprès de celui-ci, à sa demande, l'évaluation des risques qu'elle a effectuée à l'égard de cette modification.	Notification et dépôt — modifications importantes

PART 3**REPEAL AND COMING INTO FORCE****REPEAL**

77. The *Railway Safety Management System Regulations*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

78. These Regulations come into force on April 1, 2015.

[27-1-o]

PARTIE 3**ABROGATION ET ENTRÉE EN VIGUEUR****ABROGATION**

77. Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

78. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2015.

[27-1-o]

¹ SOR/2001-37¹ DORS/2001-37

Regulations Amending the Transportation Information Regulations

Statutory authority

Canada Transportation Act

Sponsoring department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport

Fondement législatif

Loi sur les transports au Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Currently, rail safety data is primarily limited to “lagging indicators,” or safety data collected after accidents, injuries and incidents have taken place. While Transport Canada uses these lagging indicators to set internal priorities, target inspections and monitor railway company compliance, the absence of information about “leading indicators” of railway safety and the limited analysis of the data make it difficult to gain an accurate or comprehensive view of the state of railway safety in Canada. Leading indicators are measurable factors that can be used proactively to identify areas of risk and introduce mitigation measures before accidents occur.

Background

The *Railway Safety Act* Review Panel Report “Stronger Ties” recommended that Transport Canada collect and collate safety-related information on a proactive basis in order to prevent incidents and accidents before they occur, as opposed to the current reactive basis, which tends to analyze deficiencies only after an accident has occurred. In 2008, the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities (SCOTIC) also studied rail safety and endorsed the findings and recommendations of the *Railway Safety Act* Review Panel.

Subsequently, in 2008, the Information Collection, Analysis and Dissemination (ICAD) Working Group, which included members from government and industry, was established to respond to these recommendations. The Rail Safety Integrated Gateway (RSIG) data system was subsequently developed to address the data reporting recommendations of the Review Report. Today, RSIG is a fully automated system designed to collect information for rail safety analysis purposes.

In 2013, the Office of the Auditor General of Canada tabled an audit of Transport Canada’s Rail Safety Program in the House of Commons that recommended that Transport Canada complete the implementation of the recommendations of the *Railway Safety Act* Review Panel and relevant recommendations of SCOTIC by integrating changes into the regulatory framework, including

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

À l’heure actuelle, les données en matière de sécurité ferroviaire se limitent aux « indicateurs tardifs », c’est-à-dire les données relatives à la sécurité recueillies une fois que les accidents, les blessures ou les incidents ont eu lieu. Bien que Transports Canada utilise ces indicateurs tardifs pour établir les priorités internes, cibler les inspections et surveiller la conformité des compagnies de chemin de fer, l’absence d’information sur les « indicateurs avancés » de la sécurité ferroviaire et l’analyse limitée des données rendent difficile le fait de dégager un tableau exact ou complet de l’état de la sécurité ferroviaire au Canada. Les indicateurs avancés sont des facteurs mesurables qui peuvent être utilisés de manière proactive pour cerner les secteurs de risque et appliquer des mesures d’atténuation avant que des accidents ne surviennent.

Contexte

Le rapport du Comité consultatif de l’Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, « Renforcer les liens », recommande que Transports Canada recueille et collige de manière proactive les renseignements relatifs à la sécurité afin de prévenir les incidents et les accidents avant qu’ils ne surviennent, contrairement au présent mode réactif qui tend à analyser les lacunes une fois qu’un accident s’est produit. En 2008, le Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités (CPTIC) avait aussi étudié la sécurité ferroviaire et appuyé les constatations et les recommandations du Comité consultatif sur l’Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

On a mis sur pied par la suite, en 2008, le Groupe de travail sur la collecte, l’analyse et la diffusion d’information (CADI), comprenant des représentants du gouvernement et de l’industrie, afin de réagir à ces recommandations. On a développé par la suite le système de données de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF) afin de répondre aux recommandations du rapport d’examen portant sur la collecte des données. Aujourd’hui, la PISF est un système entièrement automatisé conçu pour recueillir l’information relative à la sécurité ferroviaire à des fins d’analyse.

En 2013, le Bureau du vérificateur général du Canada a déposé à la Chambre des communes une vérification du Programme de sécurité ferroviaire de Transports Canada qui recommandait le parachèvement de la mise en œuvre par Transports Canada des recommandations du Comité consultatif sur l’Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et des recommandations pertinentes

identifying and collecting railway safety risk indicators in order to inform risk-based planning.

Objectives

The proposed *Regulations Amending the Transportation Information Regulations* (proposed amendments) would

- Address the recommendations of the *Railway Safety Act Review Panel*, the Office of the Auditor General and SCOTIC;
- Provide access to leading indicators of safety to enhance Transport Canada's ability to highlight areas of risk and take action before accidents occur;
- Enable Transport Canada to optimize the development of regulatory policy and programs and the allocation of inspection and audit resources;
- Allow consistent monitoring of the state of railway safety across Canada on an ongoing basis; and
- In the long term, allow Transport Canada to analyze the specific effects of various railway safety initiatives that were created as a result of risk-based analysis.

In summary, the proposed amendments would be expected to improve rail safety overall and the safety of the Canadian public through better risk-based planning and performance measurement, more focused audits and inspections, targeted programs for specific safety issues, and opportunities for increased stakeholder engagement before incidents occur.

Description

The proposed amendments would respond to Recommendation 31 of the *Railway Safety Act Review Panel Report*.¹

The proposed amendments would

- Expand the scope of data required to be provided to include railway safety-related information;
- Specify that class I and class II rail carriers are responsible for providing the data elements; and
- Establish the time frames for submission and the frequency of reporting of railway safety-related information to the Minister of Transport.

The ICAD Working Group identified 15 leading indicators to be gathered under the proposed amendments. These leading indicators are grouped into the following three distinct categories in accordance with the functional organization of the Transport Canada Rail Safety Directorate:

Operations

Information relevant to day-to-day railway staffing and training activities, including

1. Summary of personnel proficiency tests and results.

du CPTIC en apportant des changements au cadre de la réglementation, notamment par l'établissement et la collecte d'indicateurs de risque pour la sécurité ferroviaire afin d'éclairer la planification fondée sur les risques.

Objectifs

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport* (les modifications proposées) viserait :

- à mettre en œuvre les recommandations du Comité consultatif sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, du Bureau du vérificateur général du Canada et du CPTIC;
- à permettre l'accès à des indicateurs avancés de la sécurité afin de renforcer la capacité de Transports Canada de cerner les secteurs de risque et de prendre des mesures avant que des accidents se produisent;
- à permettre à Transports Canada d'optimiser l'élaboration de politiques et de programmes réglementaires et l'allocation des ressources d'inspection et de vérification;
- à permettre en permanence un suivi régulier de l'état de la sécurité ferroviaire dans l'ensemble du Canada;
- à long terme, à permettre à Transports Canada d'analyser l'incidence particulière des diverses initiatives relatives à la sécurité ferroviaire réalisées à la suite de l'analyse fondée sur les risques.

En résumé, on prévoit que les modifications proposées amélioreront la sécurité ferroviaire dans son ensemble et la sécurité des Canadiens par l'amélioration de la planification fondée sur les risques et des mesures du rendement, par des vérifications et des inspections mieux ciblées, par des programmes fondés sur des problèmes liés à des enjeux particuliers en matière de sécurité et par des occasions de mobilisation des intervenants avant que les incidents ne surviennent.

Description

Les modifications proposées viseraient la mise en œuvre de la recommandation 31 du rapport du Comité consultatif sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.¹

Les modifications proposées permettraient d'effectuer ce qui suit :

- élargir la portée des données qui doivent être fournies pour inclure les renseignements liés à la sécurité ferroviaire;
- préciser que les transporteurs ferroviaires des catégories I et II sont tenus de fournir les éléments de données;
- établir les délais pour transmettre les données et la fréquence des comptes rendus à la ministre des Transports sur les renseignements liés à la sécurité ferroviaire.

Le Groupe de travail sur la CADI a cerné 15 indicateurs avancés à recueillir conformément aux modifications proposées. Ces indicateurs avancés sont regroupés en fonction des trois catégories suivantes qui correspondent à l'organisation fonctionnelle de la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada :

Exploitation

Les renseignements se rapportant aux activités quotidiennes de dotation et de formation de la compagnie de chemin de fer, notamment

1. le résumé des tests de compétence et des résultats du personnel.

¹ www.tc.gc.ca/eng/tcss/RSA_review/

¹ www.tc.gc.ca/fra/sstc/Examen_LSF/index.htm

Equipment

Information relevant to the condition and maintenance of locomotives and rolling stock, including

1. Number of locomotives set off en route for mechanical reasons;
2. Number of cars set off en route for mechanical reasons;
3. Number of train pull aparts caused by broken knuckle or broken drawbar; and
4. Number of broken or cracked wheels found on a train in a yard or in a repair facility.

Engineering

Information relevant to fixed railway infrastructure, including bridges, track, culverts, signalling and grade crossings, in particular

1. Deviations from the track geometry standards set out in the *Rules Respecting Track Safety*;
2. Deviations from the defective rail standards set out in the *Rules Respecting Track Safety* detected using rail flaw testing activities;
3. Number of in-service rail failures;
4. Number of in-service joint pull aparts;
5. Total tonnage per segment of track;
6. Information related to any malfunction of an automated warning system (AWS) for which a trouble ticket was issued;
7. Information related to any malfunction of a wayside inspection system (WIS) for which a trouble ticket was issued;
8. Information related to any malfunction of a wayside signal system (WSS) for which a trouble ticket was issued;
9. Number of culverts requiring continued monitoring at the end of the reporting period; and
10. Number of bridges with temporary slow orders at the end of the reporting period.

The ICAD Working Group further identified data elements for each of the 15 leading indicators to be gathered under the proposed amendments, which have been added to an existing document titled *Compendium of Survey Data Record Layouts* (TP 14930) that is incorporated by reference into the *Transportation Information Regulations*. As a result of updating TP 14930 to add the data elements for each of the 15 leading indicators, the publication date on TP 14930 would be updated to April 1, 2015, and this date change would be made throughout the *Transportation Information Regulations*. The complete list of leading indicators and their corresponding data elements can be found at the following Web site: www.tc.gc.ca/eng/railsafety/compendium-survey-964.html.

The proposed amendments would require class I and class II rail carriers to collect data elements related to all 15 leading indicators annually for each 12-month period from November 1 to October 31 and then submit the data elements electronically to Transport Canada by January 15 of the year following the last day of the reporting period.

A class I rail carrier is defined in the *Transportation Information Regulations* (the Regulations) as a railway company that realized gross revenues of at least \$250,000,000 for the provision of rail

Équipement

Les renseignements se rapportant à l'état et à l'entretien des locomotives et du matériel roulant, notamment :

1. le nombre de locomotives garées en route pour des raisons mécaniques;
2. le nombre de wagons garés en route pour des raisons mécaniques;
3. le nombre de ruptures d'attelage de trains qui sont attribuables à la rupture d'une mâchoire d'attelage ou d'une barre d'attelage;
4. le nombre de roues fissurées ou brisées constatées sur un train dans une gare de triage ou dans une installation de réparation.

Ingénierie

Les renseignements se rapportant à l'infrastructure ferroviaire fixe, y compris les ponts, les voies ferrées, les ponceaux, les signaux et les passages à niveau, notamment :

1. les écarts par rapport aux normes sur la géométrie de la voie qui sont prévues dans le *Règlement concernant la sécurité de la voie*;
2. les écarts par rapport aux normes sur les rails défectueux qui sont prévues dans le *Règlement concernant la sécurité de la voie* au moyen d'activités de détection des défauts de rail;
3. le nombre de défauts de rail en service;
4. le nombre de joints ouverts en service;
5. le nombre total de tonnes par tronçon de voie;
6. les renseignements sur la défaillance de tout système d'avertissement automatisé pour lequel un dossier d'incident a été créé;
7. les renseignements sur la défaillance de tout système de détection en bordure de la voie pour lequel un dossier d'incident a été créé;
8. les renseignements sur la défaillance de tout système de signalisation en bordure de la voie pour lequel un dossier d'incident a été créé;
9. le nombre de ponceaux qui nécessitent une surveillance continue à la fin de la période de référence;
10. le nombre de ponts avec ordre de marche au ralenti temporaire à la fin de la période de référence.

Le Groupe de travail sur la CADI a aussi établi les éléments de données à recueillir en vertu des modifications proposées pour alimenter les 15 indicateurs avancés, qui ont été intégrés dans un document existant intitulé *Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes* (TP 14930) qui est incorporé par renvoi dans le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*. En raison de la mise à jour du TP 14930 pour ajouter les éléments de données des 15 indicateurs avancés, la date de publication du TP 14930 serait modifiée au 1^{er} avril 2015 et ce changement devrait alors être apporté dans l'ensemble du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*. On trouvera la liste complète des indicateurs avancés ainsi que les éléments de données correspondants sur le site Web à l'adresse suivante : www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/compendium-schemas-964.html.

Selon les modifications proposées, les transporteurs ferroviaires des catégories I et II devraient recueillir les éléments de données alimentant les 15 indicateurs avancés à toutes les années pour chaque période de 12 mois du 1^{er} novembre au 31 octobre et les fournir ensuite par voie électronique à Transports Canada d'ici le 15 janvier de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence.

Selon le *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* (le Règlement), un transporteur ferroviaire de catégorie I est une compagnie de chemin de fer qui, au cours de chacune des deux

services in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to Part II of the Regulations. A class II rail carrier is defined in the Regulations as a railway company that realized gross revenues of less than \$250,000,000 for the provision of rail services in each of the two calendar years before the year in which information is provided pursuant to Part II of the Regulations.

Consultation

Industry has been aware of this regulatory initiative since 2008, when the development of regulations to report data and performance measures was recommended during the *Railway Safety Act Review*. The Information Collection, Analysis and Dissemination (ICAD) Working Group, composed of industry and government representatives, was subsequently established to identify 15 leading indicators that addressed the concerns of the *Railway Safety Act Review Panel*.

With regard to the proposed amendments, the railway industry representatives in the ICAD Working Group indicated that industry is willing to cooperate in the collection and submission of the requisite data, providing it can be assured that the data will remain confidential. The *Canada Transportation Act* (CTA), which contains provisions governing the security and accessibility of information obtained under its jurisdiction, would be the enabling authority for the collection of the leading indicators under the proposed amendments. The CTA is already the enabling authority for the collection of a wide variety of information and data encompassing all transportation modes, including railways. Industry has long been used to regulations made under the CTA, and trusts the protection that it provides for sensitive data.

In January 2014, the ICAD Working Group revalidated the list of leading indicators. In February 2014, a survey was sent to members of the Railway Association of Canada (RAC) to get their feedback regarding the information they were currently collecting in relation to the proposed 15 leading indicators. A total of eight completed surveys were received and no significant concerns were raised. In fact, the survey confirmed that the majority of affected stakeholders were already collecting this information.

Additional consultations with all federal railway companies and the Advisory Council on Railway Safety (ACRS) Working Group on Regulatory Development, with representation from industry, unions and the provinces, were held in March 2014. Finally, a teleconference with the ACRS Working Group on Regulatory Development was held on April 1, 2014, to discuss the proposed amendments and the costing assumptions. Issues identified during the teleconference included terminology issues, questions about the volume and types of data requested, concerns that the costing assumptions were too low, and concerns about the quarterly submission of operations data. Stakeholder comments were taken into account in the development and drafting of the proposed amendments. Terminology issues were addressed, the volume and types of data requested were reduced, the costing assumptions were increased, and the frequency of the submission of operations data was changed to an annual basis in response to stakeholder concerns.

années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la partie II du Règlement, a réalisé des recettes brutes d'au moins 250 000 000 \$ pour la prestation de services ferroviaires. Un transporteur ferroviaire de catégorie II est une compagnie de chemin de fer qui, au cours des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la partie II du Règlement, a réalisé des recettes brutes inférieures à 250 000 000 \$ pour la prestation de services ferroviaires.

Consultation

L'industrie est au courant de cette initiative réglementaire depuis 2008, lorsque l'élaboration de règlements à l'appui de la communication de données et de mesures du rendement a été recommandée dans le cadre de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Le Groupe de travail sur la CADI, comprenant des représentants de l'industrie et du gouvernement, a été mis sur pied par la suite afin d'établir les 15 indicateurs avancés répondant aux préoccupations exprimées par le Comité consultatif sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

En ce qui concerne les modifications proposées, les représentants de l'industrie ferroviaire du Groupe de travail sur la CADI ont indiqué que l'industrie était prête à collaborer à la collecte et à la transmission des données requises, pourvu qu'elle ait l'assurance que ces données demeurent confidentielles. Selon les modifications proposées, la *Loi sur les transports au Canada* (LTC), qui contient des dispositions régissant la sécurité et l'accessibilité de l'information obtenue sous sa compétence, serait la législation habilitante de la collecte des indicateurs avancés. La LTC confère déjà le pouvoir de recueillir une vaste gamme de renseignements et de données qui inclut tous les modes de transport, y compris les compagnies de chemin de fer. L'industrie est depuis longtemps habituée aux règlements pris en application de la LTC et a confiance dans la protection qu'elle assure aux renseignements délicats.

Le Groupe de travail sur la CADI a confirmé en janvier 2014 la liste des indicateurs avancés. On a fait parvenir en février 2014 un questionnaire aux membres de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) afin d'obtenir leurs commentaires relativement à l'information qu'ils recueillaient déjà relativement aux 15 indicateurs avancés proposés. On a reçu huit questionnaires remplis et aucune préoccupation importante n'a été soulevée. En fait, l'étude a confirmé que la plupart des intervenants concernés recueillaient déjà ces renseignements.

Des consultations supplémentaires ont été effectuées en mars 2014 auprès de toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et du Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) composé de représentants de l'industrie, des syndicats et des provinces. Enfin, une téléconférence a eu lieu le 1^{er} avril 2014 avec le Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation du CCSF afin de discuter des modifications proposées et des hypothèses relatives à l'établissement des coûts. La téléconférence a permis de cerner des enjeux liés à la terminologie, des questions sur le volume et la nature des données requises ainsi que des préoccupations quant aux hypothèses relatives à l'établissement des coûts trop faibles et à la production trimestrielle des données de l'exploitation. On a tenu compte des commentaires des intervenants dans l'élaboration et la rédaction des modifications proposées. On a réglé les questions de terminologie, réduit le volume et la diversité des données requises, augmenté les hypothèses relatives à l'établissement des coûts et changé la fréquence de production des données de l'exploitation pour une production annuelle en réponse aux préoccupations des intervenants.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to the proposed amendments, with an annualized “IN” value of \$148,717.

The proposed amendments would require 28 federal railway companies to collect, extract, validate and submit information electronically on 15 leading indicators of railway safety to Transport Canada.

The total administrative burden to companies is estimated to have a present value of \$1,279,586 over a 10-year period, which corresponds to an annualized value of \$148,717. The administrative costs stem from the following assumptions:

- The estimated time it would take in the initial year for a computer programmer at an estimated hourly wage rate of \$34.89 plus 50% overhead to develop the electronic data delivery methods and the data conversion program and for a railway employee in a managerial position to oversee the development of the delivery methods and conversion program at an estimated hourly wage rate of \$37.86 plus 25% overhead, which is 960 hours for the 6 large-sized railway companies, 600 hours for the 13 medium-sized railway companies, and 360 hours for the 9 small-sized railway companies, with 90% of that time allocated for the computer programmer and 10% of that time allocated for the railway employee in a managerial position;
- The estimated annual time it would take for an individual railway employee in a managerial position at an estimated hourly wage rate of \$37.86 plus 25% overhead to set the query parameters in order to extract the required data from the system, which is 15 hours for the 6 large-sized railway companies, 12 hours for the 13 medium-sized railway companies, and 9 hours for the 9 smaller railway companies;
- The estimated annual time it would take for an individual railway employee in a managerial position at an estimated hourly wage rate of \$37.86 plus 25% overhead to validate the data to ensure its accuracy and completeness, which is 60 hours for the 6 large-sized railway companies, 30 hours for the 13 medium-sized railway companies, and 12 hours for the 9 small-sized railway companies; and
- The estimated annual time it would take for an individual railway employee in a managerial position at an estimated hourly wage rate of \$37.86 plus 25% overhead to package the data, sign into the secure Web portal and submit the required data elements to Transport Canada, which is two hours for each of the 28 railway companies.

The upfront costs of development of the data delivery methods and data conversion program and the ongoing extraction costs are higher for the large-sized railway companies compared to the medium- and small-sized railway companies because the larger companies will require conversion of existing programs and ongoing extraction for all 15 leading indicators. On the other hand, the medium- and small-sized railway companies will require conversion and extraction for some of the leading indicators, but they will likely use the workbook provided by Transport Canada for the other leading indicators. The upfront costs associated with developing the data delivery methods and data conversion program and the ongoing extraction costs are lower for the small-sized railway companies, compared to medium-sized railway companies,

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique aux modifications proposées, avec une valeur annualisée d’entrée de 148 717 \$.

Les modifications proposées demanderaient à 28 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale de recueillir, d’extraire, de valider et de transmettre par voie électronique à Transports Canada des données sur les 15 indicateurs avancés de la sécurité ferroviaire.

On évalue à 1 279 586 \$ sur 10 ans, en dollars actuels, le fardeau administratif total pour les compagnies, ce qui représente un montant annualisé de 148 717 \$. Les coûts administratifs ont été estimés à partir des hypothèses suivantes :

- le temps estimé que prendra un programmeur informatique, au cours de la première année, pour développer les méthodes de transmission électronique des données et le programme de conversion des données, avec un salaire horaire moyen de 34,89 \$ et un supplément de 50 % en frais généraux, ainsi que la supervision du développement des méthodes de transmission électronique et du programme de conversion des données par un cadre de la compagnie de chemin de fer, avec un salaire horaire moyen de 37,86 \$ et un supplément de 25 % en frais généraux, ce qui correspond à 960 heures pour les 6 grandes compagnies de chemin de fer, à 600 heures pour les 13 compagnies de chemin de fer de taille moyenne et à 360 heures pour les 9 compagnies de chemin de fer de taille plus modeste, et en appliquant une répartition de cette durée de 90 % pour le programmeur informatique et de 10 % pour le cadre de la compagnie de chemin de fer;
- le temps estimé annuellement que prendra un cadre d’une compagnie de chemin de fer, avec un salaire horaire moyen de 37,86 \$ et un supplément de 25 % en frais généraux, pour établir les paramètres de la requête afin d’extraire les données requises du système, qui est de 15 heures pour les 6 grandes compagnies de chemin de fer, de 12 heures pour les 13 compagnies de chemin de fer de taille moyenne et de 9 heures pour les 9 compagnies de chemin de fer de taille plus modeste;
- le temps estimé annuellement que prendra un cadre d’une compagnie de chemin de fer, avec un salaire horaire moyen de 37,86 \$ et un supplément de 25 % en frais généraux, pour valider les données afin de garantir qu’elles sont exactes et exhaustives, qui est de 60 heures pour les 6 grandes compagnies de chemin de fer, de 30 heures pour les 13 compagnies de chemin de fer de taille moyenne et de 12 heures pour les 9 compagnies de chemin de fer de taille plus modeste;
- le temps estimé annuellement que prendra un cadre d’une compagnie de chemin de fer, avec un salaire horaire moyen de 37,86 \$ et un supplément de 25 % en frais généraux, pour préparer les données, se connecter au portail Web sécurisé et transmettre les éléments de données à Transports Canada, qui est de deux heures dans le cas de chacune des 28 compagnies de chemin de fer.

Les coûts initiaux de la conception des méthodes de transmission des données et du programme de conversion des données et les coûts de l’extraction continue sont plus élevés pour les grandes compagnies de chemin de fer, comparativement à ceux des compagnies de chemin de fer de taille moyenne et de taille plus modeste, car les grandes compagnies devront convertir leurs programmes existants et extraire de façon continue les données de chacun des 15 indicateurs avancés. De leur côté, les compagnies de chemin de fer de taille moyenne et de taille plus modeste devront procéder à la conversion et à l’extraction de données pour une partie des indicateurs avancés, mais elles utiliseront vraisemblablement le classeur que Transports Canada a fourni pour les autres indicateurs avancés. Les coûts initiaux associés à la conception des méthodes

because not all leading indicators are applicable to all small-sized railway companies and also because they are more likely to use the workbook provided by Transport Canada.

The costs of validation are higher for the large-sized railway companies because they will have a greater volume of data to review for accuracy and completeness. The costs of validation are lower for the medium- and small-sized railway companies because of the lower volumes of data collected by those companies.

Initial costing assumptions were discussed at a teleconference with the ACRS Working Group on Regulatory Development on April 1, 2014, and subsequently updated in response to written submissions from members of the working group, including CN, CP, VIA Rail and the Railway Association of Canada.

Issues with the costing assumptions included concerns about the employee categories, the number of hours estimated for the initial development of the electronic data delivery methods and data conversion program, and the number of hours estimated for the annual extraction, validation and submission of data on each of the 15 leading indicators. Stakeholder comments were taken into account and the costing estimates were increased in response to industry feedback that broke down the number of hours per leading indicator for each type of activity, including data conversion, extraction, validation and submission. The employee categories were changed and the number of hours for the initial development work and the ongoing extraction, validation and submission of data were increased to reflect industry input.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal as the cost is estimated to be below \$1 million annually. However, the proposed amendments are designed to ensure minimal administrative burden on railway companies and to ensure that a disproportionate burden will not fall on small businesses. Of the 28 companies that would be impacted by the proposed amendments, Transport Canada estimates that 5 are small businesses.

Guidance materials and assistance from Transport Canada would be provided to lower the implementation burden on all federal railway companies. For example, as an alternative to developing data delivery methods and a data conversion program for all 15 leading indicators, Transport Canada will provide a preformatted workbook (likely in Excel) for medium- and small-sized railway companies to use to enter their data for some or all 15 leading indicators directly and then submit it through the secure Web portal. The transfer of data to an electronic format would benefit smaller companies that are currently collecting data in a paper format.

Rationale

Given the limitations in the current sources of railway safety-related information, it is difficult to determine the true state of railway safety in Canada. The proposed amendments would address

de transmission des données et du programme de conversion des données et les coûts de l'extraction continue sont inférieurs pour les compagnies de chemin de fer de taille plus modeste, comparativement à ceux des compagnies de chemin de fer de taille moyenne, car elles ne sont pas toutes assujetties à chacun des indicateurs avancés et elles utiliseront vraisemblablement le classeur que Transports Canada a fourni.

Les coûts de la validation sont plus élevés pour les grandes compagnies de chemin de fer, puisque le volume de données à examiner aux fins de l'exactitude et de l'exhaustivité sera plus important. Les coûts de la validation sont moindres pour les compagnies de taille moyenne et de taille plus modeste, puisque le volume de données qu'elles recueillent est plus faible.

Les hypothèses initiales relatives à l'établissement des coûts ont fait l'objet d'une discussion durant la téléconférence que le Groupe de travail sur l'élaboration de la réglementation du CCSF a tenue le 1^{er} avril 2014, et elles ont ensuite été mises à jour pour donner suite aux observations écrites des membres du Groupe de travail, y compris du CN, du CP, de VIA Rail et de l'Association des chemins de fer du Canada.

Les enjeux concernant les hypothèses relatives à l'établissement des coûts incluaient les préoccupations quant aux catégories d'employés, le nombre d'heures estimées pour la conception initiale des méthodes de transmission électronique des données et du programme de conversion des données et le nombre d'heures estimées par année pour extraire, valider et transmettre les éléments de données alimentant les 15 indicateurs avancés. Les commentaires des intervenants ont été pris en considération et les estimations des coûts ont été accrues pour donner suite aux commentaires de l'industrie dans lesquels elle a ventilé le nombre d'heures par indicateur avancé pour chaque type d'activité, notamment la conversion, l'extraction, la validation et la transmission des données. Les catégories d'employés ont été modifiées et le nombre d'heures pour le travail initial de la conception et l'extraction, la validation et la transmission de données de façon continue ont été augmentées pour tenir compte de la rétroaction de l'industrie.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications proposées, puisque les coûts sont estimés à moins de un million de dollars par année. Cependant, les modifications proposées sont conçues de manière à n'imposer qu'un fardeau administratif minimal aux compagnies de chemin de fer et à veiller à ce que les petites entreprises ne supportent pas un fardeau administratif disproportionné. Transports Canada estime que 5 des 28 compagnies de chemin de fer concernées par les modifications proposées sont de petites entreprises.

Transports Canada fournira des documents d'orientation et de l'assistance afin de réduire le fardeau administratif imposé à l'ensemble des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Comme solution de rechange à la conception de méthodes de transmission des données et d'un programme de conversion des données pour les 15 indicateurs avancés, Transports Canada offrira par exemple un classeur préformaté (probablement en format Excel) aux compagnies de chemin de fer de taille moyenne et de taille plus modeste afin qu'elles y entrent directement leurs données pour une partie ou l'ensemble des 15 indicateurs avancés et qu'elles les transmettent ensuite au moyen du portail Web sécurisé. Cela sera à l'avantage des compagnies plus modestes qui pourront saisir les données en format électronique plutôt que sur papier, comme elles le font présentement.

Justification

Compte tenu des limites des présentes sources d'information relative à la sécurité ferroviaire, il est difficile d'établir l'état réel de la sécurité ferroviaire au Canada. Les modifications proposées

these limitations by providing Transport Canada with regular and ongoing access to “leading indicators” of railway safety in order to better inform risk-based planning and to allow for more meaningful performance measurement.

The proposed amendments are proportionate to the degree and type of risk presented by this issue. The proposed amendments will not only meet the objective of requiring industry to report railway safety-related data to inform Transport Canada’s risk-based planning process, but they will also support improved compliance and enforcement efforts by optimizing the allocation of inspection and audit resources.

The proposed amendments would apply to both class I and class II rail carriers, which currently comprise 28 federal railway companies. The proposed amendments will not place undue burden on federal railway companies. Since federal railway companies are already collecting approximately 92% of the total volume of data that would be required to be collected, the compliance costs to businesses are expected to be negligible. Furthermore, in cases where data is not already being collected by a railway company, it is because this data is not relevant to their operations or because there are zero or negligible occurrences for that leading indicator. There are no anticipated undue impacts on other areas or sectors.

The proposed amendments will require railway companies to provide railway safety-related data to each of the 15 leading indicators in a prescribed electronic format. While approximately 92% of the total volume of data is currently being collected, this information is not necessarily being collected in the format that will be required by the proposed amendments. For example, different railway companies may use differing names for data fields and will require some conversion in order to provide data using the prescribed wording. Furthermore, in some cases, data is not currently being collected using electronic means, but instead is being collected using a paper format. Railway companies will be required to convert their existing systems in order to collect and provide the information to Transport Canada in accordance with the structured format prescribed in the proposed amendments.

The present value of the administrative costs of the proposed amendments to each large-sized railway company is expected to be \$75,222 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$8,742 per company.

The present value of the administrative costs of the proposed amendments to each medium-sized railway company is expected to be \$45,593 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$5,299 per company.

The present value of the administrative costs of the proposed amendments to each small-sized railway company is expected to be \$26,172 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$3,042 per company.

The present value of the administrative costs of the proposed amendments to all businesses is expected to be \$1,279,586 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$148,717.

The Railway Safety Integrated Gateway (RSIG) is designed to deal with the anticipated new data stream related to the proposed amendments. RSIG is a secure internal system that Transport Canada analysts will use to analyze and store data received from industry. Industry will submit data using a secure electronic portal and the data will be transferred from the portal to RSIG for analysis and storage. Existing data streams continue to be phased into RSIG and

élimineraient ces limites en fournissant à Transports Canada un accès régulier et permanent aux « indicateurs avancés » de la sécurité ferroviaire, de manière à mieux éclairer la planification fondée sur les risques et à permettre des mesures du rendement plus utiles.

Les modifications proposées sont adaptées au niveau et au type de risque que l’enjeu présente. Les modifications proposées ne permettront pas seulement d’atteindre l’objectif d’imposer à l’industrie de fournir à Transports Canada les données relatives à la sécurité ferroviaire permettant d’éclairer le processus de planification fondée sur les risques, mais aussi de favoriser une meilleure conformité et une meilleure répartition des efforts d’application de la loi en optimisant l’allocation des ressources d’inspection et de vérification.

Les modifications proposées s’appliqueront aux transporteurs ferroviaires des catégories I et II, soit actuellement 28 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Les modifications proposées n’imposeront pas un fardeau indu aux compagnies de chemin de fer. Comme les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale recueillent déjà environ 92 % du volume total des données qui seront requises, on prévoit que les coûts du respect de la conformité seront négligeables. En outre, dans les cas où la compagnie de chemin de fer ne recueille pas déjà les données, c’est parce qu’elles ne sont pas pertinentes pour son exploitation ou qu’elles ont un effet négligeable ou nul sur l’indicateur avancé. Il n’existe aucune incidence indue prévue relativement à d’autres domaines ou secteurs.

Selon les modifications proposées, les compagnies de chemin de fer devront fournir les renseignements liés à la sécurité ferroviaire pour les 15 indicateurs avancés en respectant un format électronique prescrit. Même si environ 92 % du volume total des données sont déjà recueillis, les données ne sont pas nécessairement collectées selon le format qui sera exigé dans les modifications proposées. Les noms des champs de données peuvent par exemple varier d’une compagnie de chemin de fer à l’autre, et une certaine conversion sera nécessaire pour fournir les données en respectant le libellé prescrit. En outre, la saisie de données est actuellement effectuée sur papier dans certains cas, et non par voie électronique. Les compagnies de chemin de fer devront convertir leurs systèmes existants afin de recueillir les données et de les fournir à Transports Canada conformément au format structuré qui est prescrit dans les modifications proposées.

La valeur estimée en dollars actuels des coûts administratifs découlant des modifications proposées pour chaque grande compagnie de chemin de fer est de 75 222 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur actualisée de 8 742 \$ par compagnie.

La valeur estimée en dollars actuels des coûts administratifs découlant des modifications proposées pour chaque compagnie de chemin de fer de taille moyenne est de 45 593 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur actualisée de 5 299 \$ par compagnie.

La valeur estimée en dollars actuels des coûts administratifs découlant des modifications proposées pour chaque compagnie de chemin de fer de taille plus modeste est de 26 172 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur actualisée de 3 042 \$ par compagnie.

La valeur estimée en dollars actuels pour toutes les compagnies des coûts administratifs découlant des modifications proposées est de 1 279 586 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à une valeur actualisée de 148 717 \$.

La Passerelle intégrée de la Sécurité ferroviaire (PISF) a été conçue de manière à pouvoir absorber le flux de données lié aux modifications proposées. La PISF est un système interne sécurisé que les analystes de Transports Canada utiliseront pour analyser et stocker les données fournies par l’industrie. L’industrie transmettra les données au moyen d’un portail électronique sécurisé, et les données seront transférées du portail vers la PISF aux fins

the system will be ready to receive the new sources of data related to the proposed amendments to the *Transportation Information Regulations* in early 2015. Transport Canada has estimated that the development of RSIG to accommodate the new data stream related to these amendments would cost \$1,130,000 over the first two years, and the ongoing support and maintenance of RSIG for the purposes of the proposed amendments would cost \$150,000 annually. An additional cost of \$25,000 annually would be incurred for the maintenance of data regulation (compliance and reporting) and data quality. Consequently, over a 10-year period, the present value of the cost to Government is estimated to be \$2,326,744, which is equivalent to an annualized value of \$270,420.

Therefore, the present value of the total cost of the proposed amendments is estimated to be \$3,606,330 over a 10-year period, which is equivalent to an annualized value of \$419,137.

The benefits would be qualitative in nature and difficult to monetize. Generally, the proposed amendments are expected to enhance the risk-based planning process by broadening the range of railway-safety related information available to Transport Canada; to positively impact the travelling public by enhancing Transport Canada's ability to highlight and take action in areas of risk before accidents occur; to allow for more efficient and consistent industry oversight; and to improve rail safety in the long term through more accurate statistical analysis leading to targeted actions against identified areas of risk.

Overall, it is expected that the proposed amendments would have a positive impact on Canadians.

Implementation, enforcement and service standards

Railway companies would be required to begin collecting information on each of the 15 leading indicators when the proposed amendments come into force on April 1, 2015. This coming-into-force date will provide time for Transport Canada to develop RSIG in order to accommodate the new sources of data related to the proposed amendments, and it will provide time for railway companies to develop their data delivery methods and data conversion programs for some or all 15 of the leading indicators of railway safety, as applicable.

The first deadline to submit railway safety-related information to Transport Canada under the proposed amendments would be January 15, 2016, for information collected from April 1 until October 31, 2015. Thereafter, information related to each of the 15 leading indicators would be required to be submitted annually on January 15 of each year for the previous 12-month collection period from November 1 to October 31.

Transport Canada will develop secure data collection and delivery methods in conjunction with industry to assist railway companies in compiling and submitting data on each of the 15 indicators in order to minimize administrative burden on those companies. Transport Canada will provide a preformatted workbook (likely in Excel) for railway companies to use to enter their data directly and then submit it through a secure Web portal.

de l'analyse et du stockage. Les sources de données existantes continuent d'alimenter la PISF et le système sera prêt au début de 2015 à recevoir les nouvelles sources de données couvertes par les modifications proposées au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*. Transports Canada a estimé que le développement de la PISF pour être compatible avec le flux de données lié aux modifications proposées coûtera 1 130 000 \$ au cours des deux premières années, et que le coût régulier du soutien et de la maintenance de la PISF pour les modifications proposées serait de 150 000 \$ par année. On ajoutera un montant supplémentaire de 25 000 \$ par année pour l'entretien de la réglementation relative aux données (conformité et production de rapports) ainsi que de la qualité des données. Par conséquent, sur 10 ans, le coût en dollars actuels pour le gouvernement est estimé à 2 326 744 \$, ce qui correspond à un montant annualisé de 270 420 \$.

Le coût en dollars actuels des modifications proposées est donc estimé à 3 606 330 \$ sur 10 ans, ce qui correspond à un montant annualisé de 419 137 \$.

Les avantages seront de nature qualitative, difficiles à chiffrer monétairement. De manière générale, on prévoit que les modifications proposées amélioreront le processus de planification fondée sur les risques en élargissant la gamme de renseignements dont Transports Canada pourra disposer; qu'elles auront des conséquences favorables pour le public voyageur en renforçant la capacité de Transports Canada de cerner les secteurs de risque et de prendre des mesures avant que des accidents se produisent; qu'elles permettront une surveillance plus efficace et plus uniforme de l'industrie et qu'elles amélioreront à long terme la sécurité ferroviaire grâce à une analyse statistique plus précise donnant lieu à des mesures ciblées dans les secteurs de risque désignés.

Dans l'ensemble, on prévoit que les modifications proposées auront une incidence favorable pour les Canadiens.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les compagnies de chemin de fer devraient commencer à recueillir les renseignements sur les 15 indicateurs avancés lorsque les modifications proposées entreraient en vigueur le 1^{er} avril 2015. Grâce à cette date d'entrée en vigueur, Transports Canada disposerait du temps pour développer la PISF pour qu'elle soit compatible avec les nouvelles sources de données liées aux modifications proposées, et les compagnies de chemin de fer disposeraient du temps pour concevoir leurs méthodes de transmission des données et leur programme de conversion des données pour une partie ou l'ensemble des 15 indicateurs avancés de la sécurité ferroviaire, s'il y a lieu.

La première date d'échéance pour soumettre à Transports Canada les renseignements liés à la sécurité ferroviaire en vertu des modifications proposées serait fixée au 15 janvier 2016 pour les données recueillies du 1^{er} avril au 31 octobre 2015. Par la suite, les éléments de données alimentant les 15 indicateurs avancés devraient être soumis annuellement le 15 janvier de chaque année pour la période de collecte de 12 mois précédente qui s'étend du 1^{er} novembre au 31 octobre.

Transports Canada élaborera, conjointement avec l'industrie, des méthodes sûres de collecte et de transmission des données afin d'aider les compagnies de chemin de fer à compiler et à produire des données relativement à chacun des 15 indicateurs et de réduire au minimum le fardeau administratif qui leur est imposé. Transports Canada offrira un classeur préformaté (probablement en format Excel) aux compagnies de chemin de fer afin qu'elles y entrent directement leurs données et les transmettent au moyen d'un portail Web sécurisé.

Contact

Any questions related to the amendments to the *Transportation Information Regulations* should be directed to

Susan Archer
Director
Regulatory Affairs
Transport Canada
Telephone: 613-990-8690
Email: susan.archer@tc.gc.ca

Personne-ressource

Pour toute question sur les modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, veuillez communiquer avec :

Susan Archer
Directrice
Affaires réglementaires
Transports Canada
Téléphone : 613-990-8690
Courriel : susan.archer@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 50(1)^a of the *Canada Transportation Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Transportation Information Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Susan Archer, Director, Regulatory Affairs, Rail Safety, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-990-8690; fax: 613-990-7767; email: susan.archer@tc.gc.ca).

Ottawa, June 17, 2014

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 50(1)^a de la *Loi sur les transports au Canada*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit à la ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Susan Archer, directrice, Affaires réglementaires, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-990-8690; téléc. 613-990-7767; courriel : susan.archer@tc.gc.ca).

Ottawa, le 17 juin 2014

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION INFORMATION REGULATIONS**AMENDMENTS**

1. The *Transportation Information Regulations*¹ are amended by replacing subsections 1(2) and (3) with the following:

(2) Unless otherwise indicated in these Regulations, a reference to a form or publication is a reference to the form or publication as amended from time to time.

2. The Regulations are amended by adding the following after section 12.3:

12.4 (1) A class I rail carrier and class II rail carrier must provide to the Minister the following information related to railway safety:

- (a) a summary of proficiency tests, including
 - (i) the rules set out in the *Canadian Rail Operating Rules* that were covered by the proficiency tests,
 - (ii) the number of passes for each rule, and
 - (iii) the number of fails for each rule;
- (b) the number of locomotives set off en route for mechanical reasons and, for each set off, the month in which the set off occurred and the mechanical reason for the set off;

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AU TRANSPORT**MODIFICATIONS**

1. Les paragraphes 1(2) et (3) du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*¹ sont remplacés par ce qui suit :

(2) Sauf disposition contraire du présent règlement, toute mention d'un formulaire de renseignements ou d'une publication vaut mention de ce formulaire ou de cette publication avec ses modifications successives.

2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 12.3, de ce qui suit :

12.4 (1) Le transporteur ferroviaire de catégorie I et le transporteur ferroviaire de catégorie II doivent fournir au ministre les renseignements ci-après relatifs à la sécurité ferroviaire :

- a) un résumé des tests de compétence, y compris :
 - (i) les règles du *Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada* qui ont fait l'objet des tests de compétence,
 - (ii) le nombre de réussites pour chaque règle,
 - (iii) le nombre d'échecs pour chaque règle;
- b) le nombre de locomotives garées en route pour des raisons mécaniques et, pour chaque cas où une locomotive est garée, le

^a S.C. 2013, c. 31, s. 3

^b S.C. 1996, c. 10

¹ SOR/96-334; SOR/97-92; SOR/99-328; SOR/2013-196

^a L.C. 2013, ch. 31, art. 3

^b L.C. 1996, ch. 10

¹ DORS/96-334; DORS/97-92; DORS/99-328; DORS/2013-196

- (c) the number of cars set off en route for mechanical reasons and, for each set off, the month in which the set off occurred and the mechanical reason for the set off;
- (d) the number of train pull aparts caused by a broken knuckle or a broken drawbar, and, for each pull apart, the month in which the pull apart occurred and the name of the subdivision where the pull apart occurred;
- (e) the number of broken or cracked wheels found on a train in a yard or in a repair facility, and, for each broken or cracked wheel, the month in which the wheel was found and the cause of the break or crack;
- (f) the number of deviations from the track geometry standards set out in the *Rules Respecting Track Safety*, and, for each deviation, the name of the subdivision where the deviation was detected;
- (g) the number of deviations from the defective rail standards set out in the *Rules Respecting Track Safety* that were detected using rail flaw testing activities, and, for each deviation, the name of the subdivision where the deviation was detected;
- (h) the number of in-service rail failures and in-service joint pull aparts for each subdivision;
- (i) the total tonnage, in million gross tons, transported on each segment of track, and the name of the subdivision where the segment is located;
- (j) information related to every malfunction of an automated warning system, wayside inspection system or wayside signal system for which a trouble ticket was issued, including
- (i) the name of the subdivision where the malfunction occurred,
 - (ii) the mileage point where the automated warning system, wayside inspection system or wayside signal system is located,
 - (iii) the number assigned by the rail carrier for the trouble ticket,
 - (iv) the date and time when the malfunction was reported,
 - (v) a description of the malfunction,
 - (vi) the name of the sub-system or component that malfunctioned,
 - (vii) the remedy that was applied to resolve the malfunction, and
 - (viii) the date and time when the malfunction was resolved;
- (k) for each subdivision, the number of culverts that required continued monitoring at the end of the reporting period;
- (l) for each subdivision, the number of bridges with temporary slow orders at the end of the reporting period;
- (m) the results of all electronic geometry inspections, including
- (i) for each inspection, the type of geometry car used and the car's identification code, and
 - (ii) for each deviation from the track geometry standards set out in the *Rules Respecting Track Safety*,
 - (A) the name of the subdivision where the deviation was detected and, in respect of a multiple main line territory, the identification code of the track where the deviation was detected,
 - (B) the mileage point where the deviation was detected, and
 - (C) the date on which the deviation was detected, and
 - (iii) a summary of total miles tested in each subdivision and, in respect of a multiple main line territory, a summary of total miles tested, per track identification code; and

mois pendant lequel elle a été garée et la raison mécanique pour laquelle elle l'a été;

- c) le nombre de wagons garés en route pour des raisons mécaniques et, pour chaque cas où un wagon est garé, le mois pendant lequel il a été garé et la raison mécanique pour laquelle il l'a été;
- d) le nombre de ruptures d'attelage de trains causées par la rupture d'une mâchoire d'attelage ou d'une barre d'attelage et, pour chaque rupture, le mois pendant lequel elle s'est produite et le nom de la subdivision où elle s'est produite;
- e) le nombre de roues brisées ou fissurées trouvées sur un train dans une gare de triage ou dans une installation de réparation et, pour chaque roue brisée ou fissurée, le mois pendant lequel elle a été trouvée et la cause du bris ou de la fissure;
- f) le nombre d'écarts par rapport aux normes sur la géométrie de la voie prévues au *Règlement concernant la sécurité de la voie* et, pour chaque écart, le nom de la subdivision où il a été détecté;
- g) le nombre d'écarts par rapport aux normes sur les rails défectueux prévues au *Règlement concernant la sécurité de la voie* qui ont été détectés au moyen d'activités de détection des défauts de rail et, pour chaque écart, le nom de la subdivision où il a été détecté;
- h) le nombre de défauts de rail en service et de joints ouverts en service, par subdivision;
- i) le nombre total de tonnes, en million de tonnes brutes, transportées sur chaque tronçon de voie et le nom de la subdivision où est situé le tronçon;
- j) les renseignements relatifs à chaque défaillance du système d'avertissement automatisé, du système de détection en bordure de la voie ou du système de signalisation en bordure de la voie pour lequel un dossier d'incident a été créé, y compris :
- (i) le nom de la subdivision où la défaillance s'est produite,
 - (ii) le point milliaire où est situé le système d'avertissement automatisé, le système de détection en bordure de la voie ou le système de signalisation en bordure de la voie,
 - (iii) le numéro attribué au dossier d'incident par le transporteur ferroviaire,
 - (iv) la date et l'heure où la défaillance a été signalée,
 - (v) la description de la défaillance,
 - (vi) le nom du sous-système ou du composant qui ont fait défaut,
 - (vii) la mesure prise pour résoudre la défaillance,
 - (viii) la date et l'heure auxquelles la défaillance a été résolue;
- k) pour chaque subdivision, le nombre de ponceaux qui ont exigé une surveillance continue à la fin de la période de référence;
- l) pour chaque subdivision, le nombre de ponts avec ordre de marche au ralenti temporaire à la fin de la période de référence;
- m) les résultats des inspections électroniques de la géométrie, y compris :
- (i) pour chaque inspection, le type de véhicule de géométrie utilisé et son code d'identification,
 - (ii) pour chaque écart par rapport aux normes de géométrie de la voie prévues au *Règlement concernant la sécurité de la voie* :
 - (A) le nom de la subdivision où l'écart a été détecté et, à l'égard des territoires comportant plusieurs voies principales, le code d'identification de la voie où l'écart a été détecté,
 - (B) le point milliaire où l'écart a été détecté,
 - (C) la date à laquelle l'écart a été détecté,
 - (iii) le sommaire du total des milles testés dans chaque subdivision et, à l'égard des territoires comportant plusieurs voies

- (n) the results of all rail flaw inspections, including
- (i) for each inspection, the type of rail flaw detection vehicle used and the vehicle's identification code, and
 - (ii) for each deviation from the defective rail standards set out in the *Rules Respecting Track Safety* that was detected using rail flaw testing activities,
 - (A) the name of the subdivision where the deviation was detected and, in respect of a multiple main line territory, the identification code of the track where the deviation was detected,
 - (B) the mileage point where the deviation was detected, and
 - (C) the date on which the deviation was detected, and
 - (iii) a summary of total miles tested in each subdivision and, in respect of a multiple main line territory, a summary of total miles tested, per track identification code.

(2) A rail carrier referred to in column I of Schedule II.2 must provide to the Minister the details relating to the information required by paragraphs (1)(a) to (l) that are provided for in the form referred to in column II for the reporting period set out in column III before the end of day set out in column IV.

(3) A rail carrier referred to in column I of Schedule II.2 must provide to the Minister, electronically using files in Excel or Comma-separated values (CSV) format, the information required by paragraphs (1)(m) and (n) for the reporting period set out in column III before the end of the day set out in column IV.

3. The portion of item 1 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
1.	<i>On-Board Coupon Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

4. The portion of items 3 to 5 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
3.	<i>On-Board Coupon Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
4.	<i>On-Board Coupon Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
5.	<i>On-Board Coupon Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

5. The portion of item 18 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
18.	<i>Aircraft Fleet and Fuel Consumption Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

principales, un sommaire du total des milles testés, par code d'identification de voie;

- n) les résultats des inspections de défauts de rail, y compris :
- (i) pour chaque inspection, le type de véhicule d'auscultation des rails utilisé et son code d'identification,
 - (ii) pour chaque écart par rapport aux normes sur les rails défectueux prévues au *Règlement concernant la sécurité de la voie* qui a été détecté au moyen d'activités de détection des défauts de rail :
 - (A) le nom de la subdivision où l'écart a été détecté et, à l'égard des territoires comportant plusieurs voies principales, le code d'identification de la voie où l'écart a été détecté,
 - (B) le point milliaire où l'écart a été détecté,
 - (C) la date à laquelle l'écart a été détecté,
 - (iii) le sommaire du total de milles testés dans chaque subdivision et, à l'égard des territoires comportant plusieurs voies principales, un sommaire du total des milles testés, par code d'identification de voie.

(2) Le transporteur ferroviaire visé à la colonne I de l'annexe II.2 doit fournir au ministre les détails relatifs aux renseignements exigés aux alinéas (1)a) à l) et prévus dans le formulaire de renseignements mentionné à la colonne II, pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

(3) Le transporteur ferroviaire visé à la colonne I de l'annexe II.2 doit fournir au ministre, par voie électronique au moyen de fichiers en format Excel ou dans un format présentant les valeurs séparées par des virgules (CSV), les renseignements exigés aux alinéas (1)m) et n), pour la période de référence indiquée à la colonne III, dans le délai prévu à la colonne IV.

3. Le passage de l'article 1 de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur l'origine et la destination d'après le coupon</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

4. Le passage des articles 3 à 5 de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
3.	<i>Enquête sur l'origine et de la destination d'après le coupon</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
4.	<i>Enquête sur l'origine et de la destination d'après le coupon</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
5.	<i>Enquête sur l'origine et de la destination d'après le coupon</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

5. Le passage de l'article 18 de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
18.	<i>Rapport sur le parc aérien et la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

6. The portion of items 20 to 23 of Schedule I to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
20.	<i>Statement of Air Cargo Fluidity Indicators</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
21.	<i>General Aviation Operational Survey (Detailed)</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
22.	<i>General Aviation Operational Survey (Summary)</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
23.	<i>General Aviation Financial Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

7. The portion of items 1 to 3 of Schedule II.1 to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
1.	<i>Locomotive Fleet Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
2.	<i>Passenger Rail Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
3.	<i>Passenger Rail Line Traffic Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

8. The Regulations are amended by adding, after Schedule II.1, the Schedule II.2 set out in the schedule to these Regulations.

9. The portion of item 6 of Schedule III to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
6.	<i>Annual marine fleet inventory and fuel consumption survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

10. The portion of item 1 of Schedule IV.1 to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
1.	<i>Annual Truck Fleet Inventory and Fuel Consumption Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

11. The portion of items 1 to 4 of Schedule V.1 to the Regulations in column II is replaced by the following:

Column II	
Item	Form
1.	<i>Scheduled Intercity Bus Passenger Origin and Destination Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

6. Le passage des articles 20 à 23 de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
20.	<i>Énoncé des indicateurs de fluidité du fret aérien</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
21.	<i>Statistiques opérationnelles de l'aviation générale (détaillée)</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
22.	<i>Statistiques opérationnelles de l'aviation générale (sommaire)</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
23.	<i>État des dépenses de l'aviation générale</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

7. Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe II.1 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur la flotte de locomotives</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
2.	<i>Enquête sur l'origine et la destination des passagers</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
3.	<i>Rapport sur le trafic des passagers des lignes ferroviaires</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

8. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'annexe II.1, de l'annexe II.2 figurant à l'annexe du présent règlement.

9. Le passage de l'article 6 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
6.	<i>Enquête annuelle sur la flotte maritime et sa consommation en carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

10. Le passage de l'article 1 de l'annexe IV.1 du même règlement figurant dans la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête annuelle de l'inventaire du parc de camions et de la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

11. Le passage des articles 1 à 4 de l'annexe V.1 du même règlement figurant à la colonne II est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur l'origine et la destination des passagers d'autobus interurbains dispensant un service régulier</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

Column II	
Item	Form
2.	<i>Passenger Motor Carrier Schedules Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
3.	<i>Annual Bus Fleet Inventory and Fuel Consumption Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
4.	<i>Scheduled Intercity Bus Freight and Parcel Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

12. The portion of items 1 and 2 of Part I.2 of Schedule VI to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Form
1.	<i>Balance Sheet, Airport</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
2.	<i>Income Statement, Airport</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

13. The portion of items 1 and 2 of Part III of Schedule VI to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Form
1.	<i>Flight Plan Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015
2.	<i>Flight Tracking Report</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

14. The portion of item 1 of Schedule XI to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Form
1.	<i>Port Infrastructure Survey</i> , included in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015

COMING INTO FORCE

15. These Regulations come into force on April 1, 2015.

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
2.	<i>Enquête sur les horaires des transporteurs de voyageurs</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
3.	<i>Enquête annuelle de l'inventaire du parc d'autocars et de la consommation de carburant</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
4.	<i>Enquête sur l'origine et la destination du fret et des colis des autobus interurbains dispensant un service régulier</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

12. Le passage des articles 1 et 2 de la partie I.2 de l'annexe VI du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne II	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Bilan — aéroport</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
2.	<i>État des revenus — aéroport</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

13. Le passage des articles 1 et 2 de la partie III de l'annexe VI du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Rapport de plan de vols</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015
2.	<i>Rapport de suivi du vol</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

14. Le passage de l'article 1 de l'annexe XI du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Formulaire de renseignements
1.	<i>Enquête sur l'infrastructure portuaire</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015

ENTRÉE EN VIGUEUR

15. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2015.

SCHEDULE
(Section 8)

SCHEDULE II.2
(Subsections 12.4(2) and (3))

RAIL CARRIER DOCUMENT

	Column I	Column II	Column III	Column IV
Item	Rail Carrier	Form	Reporting Period	Day
1.	classes I and II rail carriers	<i>Survey of Railway Safety-Related Data Elements</i> , in the <i>Compendium of Survey Data Record Layouts</i> , TP 14930, published by Transport Canada on April 1, 2015	annually in respect of the period November 1 to October 31	January 15 in the year after the last day of the reporting period

[27-1-o]

ANNEXE
(article 8)

ANNEXE II.2
(paragraphes 12.4(2) et (3))

DOCUMENT RELATIF AUX TRANSPORTEURS FERROVIAIRES

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Transporteurs ferroviaires	Formulaire de renseignements	Période de référence	Délai
1.	Transporteurs ferroviaires de catégorie I et transporteurs ferroviaires de catégorie II	<i>Enquête sur les éléments de données liés à la sécurité ferroviaire</i> , compris dans le <i>Compendium des schémas d'enregistrement d'enquêtes</i> , TP 14930, publié par Transports Canada le 1 ^{er} avril 2015	Annuellement, à l'égard de la période comprise entre le 1 ^{er} novembre et le 31 octobre	le 15 janvier de l'année qui suit le dernier jour de la période de référence

[27-1-o]

INDEX

Vol. 148, No. 27 — July 5, 2014

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 1782

Canadian International Trade Tribunal

Appeal

Notice No. HA-2014-012..... 1782

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

Administrative decision 1783

Decisions

2014-343 to 2014-345 1784

* Notice to interested parties..... 1783

National Energy Board

Application to export electricity to the United States

Great Bay Energy VI, LLC 1784

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission granted (Gavin, Linda) 1785

Permission granted (Rudy, William)..... 1785

Sahtu Land Use Planning Board

Mackenzie Valley Resource Management Act

Sahtu Land Use Plan 1786

Sahtu Land Use Planning Board — Rules of procedure..... 1786

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Code of Practice for 2-Butanone, oxime (Butanone
oxime) Associated with the Interior Application of

Consumer Alkyd Paint and Coating Products..... 1772

Notice of Vacancies

Canada Industrial Relations Board 1772

Public Service Labour Relations and Employment Board 1774

MISCELLANEOUS NOTICES

United Way - Centraide Canada Across Borders

Surrender of charter 1787

PARLIAMENT**House of Commons*** Filing applications for private bills (Second Session,
Forty-First Parliament)..... 1780**Senate**

Royal Assent

Bills assented to 1780

PROPOSED REGULATIONS**Transport, Dept. of**

Canada Transportation Act

Regulations Amending the Transportation Information

Regulations 1826

Railway Safety Act

Railway Safety Management System Regulations 1789

INDEX

Vol. 148, n° 27 — Le 5 juillet 2014

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

United Way - Centraide Canada Across Borders
Abandon de charte 1787

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de postes vacants**

Commission des relations de travail et de l'emploi dans la
fonction publique 1774
Conseil canadien des relations industrielles 1772

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Code de pratique sur le 2-butanone, oxime
(butanone-oxime) dans le cadre de l'application
intérieure de peintures et de revêtements alkydes
destinés aux consommateurs 1772

COMMISSIONS**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu
Révocation de l'enregistrement d'organismes de
bienfaisance 1782

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission accordée (Gavin, Linda) 1785
Permission accordée (Rudy, William) 1785

COMMISSIONS (suite)**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes**

* Avis aux intéressés 1783
Décision administrative 1783
Décisions
2014-343 à 2014-345 1784

Office d'aménagement territorial du Sahtu

Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie
Office d'aménagement territorial du Sahtu — Règles de
procédure 1786
Plan d'utilisation des terres du Sahtu 1786

Office national de l'énergie

Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis
Great Bay Energy VI, LLC 1784

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appel
Avis n° HA-2014-012 1782

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de lois privés
(Deuxième session, quarante et unième législature) 1780

Sénat

Sanction royale
Projets de loi sanctionnés 1780

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Transports, min. des**

Loi sur la sécurité ferroviaire
Règlement sur le système de gestion de la sécurité
ferroviaire 1789
Loi sur les transports au Canada
Règlement modifiant le Règlement sur les
renseignements relatifs au transport 1826