

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II



OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 19, 2016

OTTAWA, LE MERCREDI 19 OCTOBRE 2016

Department of Transport

Ministère des Transports

Regulations Amending the
Vessel Operation Restriction
Regulations

Règlement modifiant le
Règlement sur les restrictions
visant l'utilisation des bâtiments

Registration
SOR/2016-268 October 7, 2016

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

P.C. 2016-864 October 7, 2016

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraph 136(1)^a and section 207 of the *Canada Shipping Act, 2001*^b, makes the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*.

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Amendments

1 Part 2 of Schedule 2 to the *Vessel Operation Restriction Regulations*¹ is amended by adding the following after item 100:

Enregistrement
DORS/2016-268 Le 7 octobre 2016

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

C.P. 2016-864 Le 7 octobre 2016

Sur recommandation de la ministre des Transports et en vertu du paragraphe 136(1)^a et de l'article 207 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Modifications

1 La partie 2 de l'annexe 2 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 100, de ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Local Name	General Location	Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
100.1	The waters of the main channel of the Columbia River and its tributaries lying within the flood plain of the Columbia River north of 50°21'10" N (approximately 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs) and south and east of a point at 51°28'48" N 117°09'33" W, on the northernmost tip of a small island, approximately 1.8 km south of the Trans Canada Highway bridge at Donald, British Columbia, but excluding the waters of Windermere Lake (see Note 4)	Columbia River — main channel	Fairmont Hot Springs to Golden	48°59'59" N 117°37'59" W

^a S.C. 2005, c. 29, s. 18

^b S.C. 2001, c. 26

¹ SOR/2008-120

^a L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^b L.C. 2001, ch. 26

¹ DORS/2008-120

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Nom local	Lieu approximatif	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
100.1	Les eaux du chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires se trouvant dans la plaine inondable du fleuve Columbia au nord de la latitude 50°21'10" N. (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs) et au sud et à l'est d'un point situé par 51°28'48" N. 117°09'33" O., sur la pointe la plus au nord d'une petite île, à environ 1,8 km au sud du pont de la Transcanadienne à Donald (Colombie-Britannique), à l'exclusion des eaux du lac Windermere (voir note 4)	Chenal principal du fleuve Columbia	De Fairmont Hot Springs à Golden	48°59'59" N. 117°37'59" O.

2 Part 2 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after Note 3:

Note 4: The prohibition does not apply to a vessel propelled by a motor with an engine power of 15 kW or less.

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in an increase in conflicts between waterway users and, as a consequence, increased risk to sensitive ecosystems.

In British Columbia (B.C.), the B.C. Ministry of Environment and Wildsight, an environmental organization, have jointly requested a year-round restriction on the operation of power-driven vessels on the main channel of the upper Columbia River and its tributaries in order to increase protection of the marine environment and increase public safety (vessels with motors 15 kW [20 hp] or less would be exempt). The area affected by the proposed restriction is contained within a B.C. Wildlife Management Area (WMA), thus making it a protected area. However, the Province of British Columbia cannot regulate navigation on the Columbia River or wetland areas within the WMA. Scientific literature indicates that the operation of motor vessels near and in wetlands can have a profoundly negative effect on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity.

2 La partie 2 de l'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la note 3, de ce qui suit :

Note 4 : L'interdiction ne s'applique pas aux bâtiments propulsés par un moteur dont la puissance motrice est de 15 kW ou moins.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a entraîné une hausse des conflits entre les usagers des voies navigables et, par conséquent, un accroissement des risques pour les écosystèmes fragiles.

En Colombie-Britannique, le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) et l'organisme environnemental Wildsight ont présenté une demande conjointe visant à imposer une restriction à l'année de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du bassin supérieur du fleuve Columbia et ses tributaires afin de renforcer la protection du milieu marin et la sécurité publique (les bâtiments propulsés par des moteurs de 15 kW [20 chevaux-vapeur] ou moins seraient exemptés). Le secteur touché par la restriction proposée se trouve dans une aire de gestion de la faune de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire dans une aire protégée. Toutefois, la province de la Colombie-Britannique ne peut pas réglementer la navigation sur le fleuve Columbia ni les milieux humides situés dans l'aire de gestion de la faune. Les ouvrages scientifiques indiquent que

The existing towing restriction on the main channel of the Columbia River has provided some protection for the area, but after further consultation with stakeholders, it was concluded that an additional restriction to limit engine size will meet the original intent of the applicants to protect this sensitive river and wetland complex, as well as provide additional safety benefits for all Canadians who use this waterway.

Background

The *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORRs) made pursuant to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001) provide for the establishment of restrictions to boating activities and navigation on Canadian waters. Increased water activities due to population growth and the technical evolution of vessels have resulted in more people using waterways, and led to an increased safety risk to users. Each year, Transport Canada (TC) receives a number of applications from local authorities to impose or amend restrictions on navigation in order to enhance the safety of navigation or to protect the environment and the public interest.

The 2 044 km-long Columbia River is the largest river, by volume, flowing into the Pacific Ocean in the western hemisphere and the second largest river, by volume, in North America (after the Mississippi River). In order to protect the environment and wildlife in the Columbia Wetlands WMA, the B.C. Ministry of Environment made an order under the B.C. *Wildlife Act* restricting all motorized conveyances in the area to a maximum of 7.5 kW. This order was subsequently challenged in court, and the British Columbia Court of Appeal struck down the provincial order, as it applied to vessels operating in navigable waters. Local stakeholders, environmental organizations, local and provincial levels of governments, Members of the Legislative Assembly, and federal Members of Parliament have been consistent in urging the federal government to enact regulations to restrict navigation in the Columbia Wetlands complex.

The Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations, prepublished in the *Canada Gazette*,

l'utilisation de bâtiments motorisés dans les milieux humides ou à proximité de ceux-ci peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique.

La restriction existante de tirer une personne dans le chenal principal du fleuve Columbia assure une certaine protection de ce secteur, mais à la suite de consultations approfondies auprès d'intervenants, on a constaté que l'imposition d'une restriction additionnelle visant à limiter la puissance du moteur permettrait de respecter l'intention que les requérants avaient au départ, soit celle de protéger ce fleuve fragile et le réseau de milieux humides, et fournirait des avantages supplémentaires en matière de sécurité pour tous les Canadiens qui utilisent cette voie navigable.

Contexte

Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC de 2001), prévoit l'établissement de restrictions à la navigation dans les eaux canadiennes. L'augmentation des activités nautiques attribuable à la croissance de la population et à l'évolution technique des bâtiments a fait en sorte qu'un plus grand nombre de gens utilisent les voies navigables et, par conséquent, que les risques pour la sécurité des usagers sont plus élevés. Chaque année, Transports Canada (TC) reçoit une série de demandes de la part d'administrations locales visant à imposer ou à modifier des restrictions à la navigation afin de renforcer la sécurité nautique ou de protéger l'environnement et l'intérêt public.

Le fleuve Columbia, d'une longueur de 2 044 km, est, du point de vue du volume, le fleuve le plus important de l'hémisphère occidentale s'écoulant dans l'océan Pacifique, ainsi que le deuxième plus grand fleuve de l'Amérique du Nord (après le fleuve Mississippi). Afin de protéger l'environnement et la faune dans l'aire de gestion de la faune des milieux humides du fleuve Columbia, le Ministère de l'Environnement (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique a rendu, en vertu de la *Wildlife Act* de la Colombie-Britannique, une ordonnance limitant à 7,5 kW la puissance de tous les véhicules motorisés présents dans ce secteur. Cette ordonnance a par la suite été contestée en cour, et la Cour d'appel de la Colombie-Britannique l'a invalidée parce qu'elle s'appliquait à des bâtiments circulant dans des eaux navigables. Les intervenants locaux, les organismes environnementaux, les administrations locales, le gouvernement provincial, les députés de l'Assemblée législative et les députés fédéraux ont fait preuve de cohérence en insistant pour que le gouvernement fédéral édicte un règlement visant à restreindre la navigation dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia.

En ce qui concerne le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, il a

Part I, on June 28, 2008 (*Canada Gazette*, Vol. 142, No. 26), received comments during the 60-day comment period. The seasonal prohibition on the main channel of the Columbia River was identified as problematic. The Minister of Transport decided to proceed with the non-controversial parts of the Regulations — which were published in the *Canada Gazette*, Part II, on August 19, 2009 (*Canada Gazette*, Vol. 143, No. 17, SOR/2009-213, July 30, 2009) — and to engage in additional consultations on the proposed restriction for power-driven vessels on the main channel of the river. The non-controversial elements included two restrictions which were enacted under the VORRs, specifically a prohibition on the operation of power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion in the wetlands of the Columbia River (Part 2 of Schedule 2 [item 100]), and a prohibition on towing persons on water skis, surfboards, or other similar equipment in the main channel of the Columbia River, at any time (Part 2 of Schedule 7 [item 10]).

Objectives

Transport Canada Marine Safety and Security (TCMSS) and Environment Canada (EC) Wildlife Services are working together to establish a simple, effective and enforceable regulatory regime through the VORRs for the main channel of the Columbia River and its tributaries located in southeastern British Columbia.

The objectives of the amendments are twofold:

- To enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by restricting or prohibiting the type of vessel and speed of the vessel, thus resolving the conflicts between waterway users that give rise to safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety.
- To minimize threats to the ecosystem of the Columbia River (Columbia Wetlands complex) in southeastern British Columbia caused by the operation of power-driven vessels. Scientific literature clearly indicates that the operation of motor vessels near and in wetlands can have profoundly negative effects on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity.

These objectives will assist in promoting a viable and effective use of Canadian waters; promote safety for both recreational boaters and commercial operators; and help

fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 28 juin 2008 (*Gazette du Canada*, vol. 142, n° 26), et des observations ont été soumises pendant la période de commentaires de 60 jours. L'interdiction saisonnière dans le chenal principal du fleuve Columbia a été définie comme posant problème. Le ministre des Transports a décidé d'adopter les parties du Règlement ne soulevant aucune controverse — elles ont été publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 19 août 2009 (*Gazette du Canada*, vol. 143, n° 17, DORS/2009-213, le 30 juillet 2009) — et de tenir des consultations additionnelles sur la restriction proposée pour les bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du fleuve. Les éléments ne soulevant aucune controverse comprenaient deux restrictions, qui sont entrées en vigueur en vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* : l'interdiction d'utiliser des bâtiments à propulsion mécanique ou à propulsion électrique dans les milieux humides du fleuve Columbia (partie 2 de l'annexe 2 [article 100]) et l'interdiction de tirer une personne sur des skis nautiques, une planche de surf ou autre équipement semblable dans le chenal principal du fleuve Columbia, et ce, en tout temps (partie 2 de l'annexe 7 [article 10]).

Objectifs

Sécurité et sûreté maritimes (SSM) de TC et le Service canadien de la faune d'Environnement Canada (EC) travaillent ensemble pour établir, dans le cadre du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, un régime de réglementation simple et efficace pouvant être mis en œuvre pour le chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires situés dans le sud-est de la Colombie-Britannique.

Les objectifs des modifications sont doubles :

- Renforcer la sécurité nautique, tant pour la navigation commerciale que pour la navigation de plaisance, en imposant des limites ou des interdictions sur le type et la vitesse des bâtiments, réglant ainsi les conflits entre les usagers des voies navigables qui font augmenter les risques pour la sécurité. On s'attend à ce que ces mesures aient un effet positif sur la sécurité publique.
- Atténuer les menaces qui pèsent sur l'écosystème du fleuve Columbia (réseau des milieux humides du fleuve Columbia) dans le sud-est de la Colombie-Britannique qui résultent de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique. Selon les ouvrages scientifiques, il ne fait aucun doute que l'utilisation de bâtiments motorisés dans les milieux humides ou près de ceux-ci peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique.

Ces objectifs permettront d'encourager l'usage viable et efficace des eaux canadiennes, favoriseront la sécurité des plaisanciers et des exploitants commerciaux et aideront à

protect the environmental sensitivity of the main channel, wetlands and tributaries of the Columbia River.

Description

The *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* (Columbia River) implement a year-round restriction on the operation of power-driven vessels on the main channel of the upper Columbia River and its tributaries (between 1.6 km northwest of Fairmont Hot Springs and Donald Station) in British Columbia. Vessels with motors 15 kW (20 hp) or less will be exempt from this restriction.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in the administrative costs to businesses.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are negligible costs to small businesses.

Consultation

Consultations regarding the new restriction set out in the amendments to the Regulations were conducted by a broad-based stewardship partnership and the co-applicants, Wildsight and the B.C. Ministry of Environment.

Under the provisions of a Memorandum of Understanding between the federal government and the provinces, applicants for restrictions (generally municipalities) are responsible to ensure that full consultation with local stakeholders has taken place for each proposed restriction, in accordance with the standards set out in the *Local Authorities’ Guide*. The Guide identifies a list of stakeholders to be consulted, including, but not limited to, the following groups:

- cottagers;
- pleasure craft users;
- cottage associations;
- pleasure craft rental agencies;
- marine safety organization;
- First Nations, Inuits and Métis communities;
- marine industry representatives; and
- pleasure craft organizations.

protéger la fragilité écologique du chenal principal, des milieux humides et des affluents du fleuve Columbia.

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments* (fleuve Columbia) met en œuvre une restriction à l’année de l’utilisation de bâtiments à propulsion mécanique dans le chenal principal du bassin supérieur du fleuve Columbia et ses tributaires (à environ 1,6 km au nord-ouest de Fairmont Hot Springs et de Donald Station) en Colombie-Britannique. Les bâtiments propulsés par des moteurs de 15 kW (20 chevaux-vapeur) ou moins seront exemptés de la restriction.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, puisque les frais administratifs des entreprises demeureront les mêmes.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque les coûts pour les petites entreprises sont négligeables.

Consultation

Les consultations sur la nouvelle restriction décrite dans les modifications du Règlement ont été effectuées par un vaste partenariat de gérance de l’environnement et les deux requérants, c’est-à-dire l’organisme Wildsight et le Ministry of Environment (ministère de l’environnement) de la Colombie-Britannique.

Aux termes des dispositions d’un protocole d’entente entre le gouvernement fédéral et les provinces, les requérants de restriction (habituellement des municipalités) ont la responsabilité de s’assurer que des consultations complètes ont été effectuées auprès des intervenants locaux pour chaque restriction proposée, conformément aux normes établies dans le *Guide des administrations locales*. Le Guide dresse la liste des intervenants qui doivent être consultés, notamment les groupes suivants :

- les propriétaires de chalet;
- les plaisanciers;
- les associations de propriétaires de chalet;
- les entreprises de location d’embarcations de plaisance;
- l’organisme chargé de la sécurité maritime;
- les Inuit, les Métis et les Premières Nations;
- les représentants de l’industrie maritime;
- les clubs d’embarcations de plaisance.

The public consultation process may include advertisement in local newspapers, posting of signs at the site indicating the proposed restrictions being considered, and leaflet distribution in the areas concerned during the summer period when stakeholders are in the area. This is often followed by a “town hall” type meeting and, in certain circumstances, direct written correspondence to specific stakeholders. These processes ensure that persons affected by the amendments to the Regulations are directly consulted by local authorities and that they have the opportunity to provide comments and request changes.

The Columbia Wetlands Stewardship Partnership (CWSP) is a management group with a membership consisting of over 35 stakeholder groups, including all federal and provincial agencies concerned with the Columbia Wetlands complex, all local non-governmental organizations with an interest in the river and wetlands and representatives (councillors, mayors, regional district representatives and business operators) from each of the communities along the wetlands. With the sponsorship of the B.C. Ministry of Environment, the CWSP has become one of the main forums for stakeholder consultation. Through this consultation forum, all local governments demonstrated their support for the amendments to the Regulations.

Consultations conducted by Wildsight (the co-applicant) included newspaper articles, town hall meetings, interviews with industry organizations, and broad-based mailings. Since 1997, Wildsight has published over 80 articles in local newspapers. Wildsight posted signs near boat launches and erected information kiosks to educate users to the sensitivity of the area and to inform users of the proposed restriction.

Between 2005 and 2007, the co-applicants consulted over 45 different stakeholder groups through town hall meetings and meetings with stakeholder groups and individuals. The general consensus was that a problem existed and that action needed to be taken to mitigate the environmental risks and impacts on the Columbia River Wetlands complex by the wake, noise and pollution created by vessel operation in the area. It was also agreed that safety risks were increasing due to demographic changes in the Columbia Valley. Since 2009, community meetings on the issues have continued as well as ongoing meetings of the CWSP, which occur at regular intervals three times per year. Consultations took place between EC and TCMSS Headquarters, as well as with the TC regional office in the Pacific region, through the Pacific Recreation Boating Advisory Council (RBAC), which also represented the interest of business operators, and stakeholders.

Le processus de consultation publique peut comprendre des annonces dans les journaux locaux, l’affichage de pancartes sur le site indiquant les restrictions proposées envisagées et la distribution de dépliants dans le secteur touché pendant la période estivale lorsque les intervenants sont dans la région. Le tout est généralement suivi d’une réunion de type « assemblée générale » et, dans certains cas, de lettres directes à des intervenants précis. Ces démarches permettent de veiller à ce que les personnes touchées par les modifications du Règlement soient directement consultées par les administrations locales et qu’elles aient l’occasion de fournir des commentaires et de suggérer des changements.

Le Columbia Wetlands Stewardship Partnership (CWSP) est un groupe de gestion composé de plus de 35 groupes d’intervenants, y compris tous les organismes fédéraux et provinciaux qui s’intéressent au réseau des milieux humides du fleuve Columbia, tous les organismes non gouvernementaux locaux qui s’intéressent au fleuve et aux milieux humides, ainsi que des représentants (conseillers, maires, représentants des districts régionaux et exploitants d’entreprises) de chacune des collectivités situées en bordure des milieux humides. Grâce au partenariat établi avec le Ministry of Environment (ministère de l’environnement) de la Colombie-Britannique, le CWSP est devenu l’une des principales tribunes de consultation des intervenants. Grâce à celle-ci, toutes les administrations locales ont exprimé leur appui aux modifications du Règlement.

Les consultations réalisées par l’organisme Wildsight (l’un des requérants) comprenaient des articles dans les journaux, des assemblées générales, des entrevues avec des organismes de l’industrie et des envois postaux à grande échelle. Depuis 1997, Wildsight a publié plus de 80 articles dans les journaux locaux. Il a affiché des pancartes d’information près des rampes de mise à l’eau et installé des comptoirs d’information pour sensibiliser les usagers à la vulnérabilité du secteur et les mettre au courant de la restriction proposée.

De 2005 à 2007, les deux requérants ont consulté plus de 45 groupes d’intervenants différents dans le cadre d’assemblées générales et de réunions avec ces groupes et des particuliers. De façon générale, les participants s’entendaient sur le fait qu’il y avait un problème et qu’il fallait prendre des mesures pour atténuer les risques environnementaux et les répercussions du sillage, du bruit et de la pollution causés par l’utilisation de bâtiments sur le réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Les participants ont aussi convenu que les risques pour la sécurité allaient en augmentant compte tenu des changements démographiques observés dans la Columbia Valley. Depuis 2009, on tient des réunions communautaires sur ces questions, et le CWSP continue d’organiser des rencontres permanentes à intervalle régulier (trois fois par année). Des consultations ont eu lieu entre les administrations centrales d’EC et de SSM et auprès du bureau régional de TC dans la région du Pacifique par l’entremise du Conseil

Consultations on the amendments have been generally met without controversy or opposition with the exception of one group. The Columbia Valley Protection Society (CVPS) has expressed their opposition to any restriction on the main channel of the Columbia River and has contacted the Minister of Transport through a number of letters and emails. The CVPS continues to oppose any potential restriction on the main channel of the Columbia River. The CVPS opposed the scientific evidence and countered with their own literature review prepared by Iris Environmental Systems Inc. A small portion of the opposition group is affected by the amendments. Public consultations in 2008 supported a strong regulation, ranging from 72 to 81% in favour. Further polling in July 2009 sponsored by the East Kootenay Conservation Program, of which both EC and the B.C. Ministry of Environment are members, reaffirmed that residents of East Kootenay are strongly in favour of environmental protection activities.

First Nations, local governments, and recreational user groups continue to support this initiative, as evidenced through ongoing community meetings following the original proposed amendment and subsequent discussions at regular CWSP meetings which occur three times per year. A number of residents in the area have indicated that an absolute prohibition of power-driven vessels in the spring and early summer would unreasonably interfere with their access to the river. Typically these users operate low-powered motors up to 15 kW (20 hp).

On the advice of the CWSP in May 2009, the applicants decided to modify their proposal for the main channel of the Columbia River from a seasonal prohibition to a year-round 15 kW (20 hp) limit. This was believed to provide local users with a reasonable compromise, without negatively impacting the environmental goals of the regulatory proposal. Environment Canada agreed.

Consultations were held on July 28 and 29, 2009, by Wildsight and the B.C. Ministry of Environment, with support from regional TC and EC staff in Golden, Briscoe and Invermere. The results of the consultations are approximately split between those in favour and those against. This round of consultations indicated that 59% of those polled were in favour of a restriction, which was attributed to stakeholders being satisfied with the recently agreed

consultatif sur la navigation de plaisance (CCNP) de la région du Pacifique, qui représentait aussi les intérêts des exploitants d'entreprises et des intervenants.

De façon générale, les consultations sur les modifications se sont déroulées sans soulever de controverse ni susciter d'opposition, sauf pour un groupe. La Columbia Valley Protection Society (CVPS) a exprimé son opposition à toute restriction dans le chenal principal du fleuve Columbia et a communiqué avec le ministre des Transports au moyen d'une série de lettres et de courriels. La CVPS continue de s'opposer à toute restriction éventuelle dans le chenal principal du fleuve Columbia. La CVPS s'est opposée aux preuves scientifiques et les a réfutées avec sa propre analyse documentaire préparée par Iris Environmental Systems Inc. Une petite partie du groupe d'opposition est touchée par les modifications. Les séances de consultation publique tenues en 2008 se sont traduites par un appui favorable de l'ordre de 72 à 81 % à l'égard d'une réglementation stricte. En juillet 2009, un autre sondage parrainé par l'East Kootenay Conservation Program, qui compte EC et le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique comme membres, a confirmé de nouveau que les résidents de Kootenay-Est appuyaient fortement les activités de protection de l'environnement.

Les Premières Nations, les administrations locales et les groupes de plaisanciers continuent d'appuyer ce projet, comme le démontrent les réunions communautaires permanentes qui ont eu lieu à la suite des premières modifications proposées, et les discussions subséquentes tenues pendant les réunions ordinaires du CWSP qui ont lieu trois fois par année. Un certain nombre de résidents du secteur ont indiqué qu'une interdiction totale de l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique au printemps et au début de l'été constituerait une entrave déraisonnable à leur accès au fleuve. De façon générale, ces usagers utilisent des moteurs de faible puissance (au plus 15 kW [20 chevaux-vapeur]).

En mai 2009, sur l'avis du CWSP, les requérants ont décidé de modifier leur proposition concernant le chenal principal du fleuve Columbia pour que l'interdiction saisonnière devienne une limite de 15 kW (20 chevaux-vapeur) tout au long de l'année. Cette solution, croyait-on, serait un compromis raisonnable pour les usagers locaux et n'aurait pas de répercussions néfastes sur les objectifs environnementaux du projet de règlement. Environnement Canada était d'accord.

L'organisme Wildsight et le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique ont tenu des séances de consultation les 28 et 29 juillet 2009 avec l'appui du personnel régional de TC et d'EC à Golden, à Briscoe et à Invermere. Les résultats de ces consultations sont répartis presque équitablement entre les gens appuyant la proposition et ceux s'y opposant. La série de consultations a permis de déterminer que

upon wetland restriction prohibiting power-driven vessels and the towing restriction on the main channel of the Columbia River.

Local levels of government, First Nations and a number of national and international non-governmental organizations are still supportive. In April 2012, TC received a letter from the Regional District of East Kootenay (RDEK) that their Board had passed Resolution 42987 in support of a year-round prohibition on vessels over 15 kW (20 hp) on the main channel of the Columbia River. There is strong support from the Aboriginal community and an existing exception was made for trappers holding a provincial licence who require access to the wetlands year round and to the main channel. These persons operate small boats with small motors and are fully aware of wildlife issues in the area. Currently, an exception exists for persons engaged in subsistence hunting and trapping. Further background information on Aboriginal consultations can be found in Vol. 143, No. 17 of the *Canada Gazette*, Part II, dated August 19, 2009.

In addition, EC, the B.C. Ministry of Environment and Wildsight remain committed to the importance of the restriction and are further supported by local communities, enforcement agencies and local governments.

The problem area has been assessed and the type of restriction matched to the circumstances of the case. The CWSP continues to keep the amendments at the forefront of discussions at their regular meetings.

The *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* were published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 2, 2016, followed by a 30-day comment period. During this time, TC received a total of 1 710 comments. An individual response was provided to each stakeholder. Due to the overwhelming number of incoming comments, correspondence was separated into three categories: those in support, those in opposition, and "other."

Of the 1 710 comments, 1 452 (85%) were in full support of the proposed amendments. Many of the incoming comments suggested a preference for a further reduced hp restriction or the possibility of a speed restriction. Some also suggested that a full ban on motorized traffic on the Columbia River would be preferable. However, these stakeholders agree that a 15 kW (20 hp) restriction is an agreeable compromise. Comments in support were

59 % des personnes sondées appuyaient la restriction, ce résultat étant attribuable au fait que les intervenants étaient satisfaits de l'interdiction récemment approuvée interdisant les bâtiments à propulsion mécanique dans les milieux humides ainsi que la restriction de tirer des personnes dans le chenal principal du fleuve Columbia.

Les administrations locales, les Premières Nations et un certain nombre d'organismes non gouvernementaux nationaux et internationaux appuient toujours la proposition. En avril 2012, TC a reçu une lettre du Regional District of East Kootenay (district régional de Kootenay-Est [DRKE]) indiquant que le conseil du district avait adopté la résolution 42987 appuyant l'interdiction à l'année d'utiliser des bâtiments de plus de 15 kW (20 chevaux-vapeur) dans le chenal principal du fleuve Columbia. La communauté autochtone appuie fortement cette proposition, qui comprend une exemption existante pour les trappeurs titulaires d'un permis provincial qui doivent avoir accès aux milieux humides à l'année et au chenal principal. Ces personnes utilisent de petites embarcations dotées de moteurs peu puissants et sont tout à fait conscientes des enjeux relatifs à la faune dans ce secteur. À l'heure actuelle, le Règlement prévoit une exemption pour les personnes s'adonnant à la chasse et à la trappe de subsistance. Pour obtenir le contexte détaillé des consultations auprès des Autochtones, consulter la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 143, n° 17, datée du 19 août 2009.

De plus, EC, le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique et l'organisme Wildsight continuent de croire à l'importance de la restriction et ont l'appui des collectivités locales, des organismes d'application de la loi et des administrations locales.

Le secteur posant problème a fait l'objet d'une évaluation, et le type de restriction a été adapté aux circonstances. Le CWSP conserve les modifications au premier plan des discussions pendant les rencontres ordinaires.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 2 avril 2016, et a été suivi d'une période de 30 jours de commentaires. Durant cette période, TC a reçu 1 710 commentaires au total. Une réponse individuelle a été fournie à chaque intervenant. En raison du nombre considérable de commentaires reçus, la correspondance a été répartie en trois catégories : favorables, en opposition, et « autres ».

Sur les 1 710 commentaires, 1 452 (85 %) indiquaient un appui total aux modifications proposées. Un grand nombre des commentaires reçus laissaient entendre une préférence pour une diminution accrue de la puissance des moteurs ou la possibilité d'une restriction de vitesse. Certains suggéraient en outre qu'une interdiction totale de la circulation de bâtiments motorisés sur le fleuve Columbia serait préférable. Les intervenants

received from individuals all across Canada, the United States and from many other countries across the world.

A total of 207 (12%) were opposed to the proposed amendments. It was evident from the comments received in this category that there was a modicum of misinformation regarding the proposed amendments in that stakeholders were under the impression that the 15 kW (20 hp) restriction was applicable to the waters of Lake Windermere as well as Columbia Lake. This is not the case. Lake Windermere and Columbia Lake are not included in the area of the restriction. The response from TC to stakeholders included clarification on this issue. The remaining comments suggested that further restrictions were unnecessary since there is very little powered traffic on the Columbia River.

A total of 51 (3%) comments were counted in the “other” category. Comments in this category included those which did not specifically state their support or opposition to the proposed amendments, including those seeking further information, asking questions, sending pictures or additional information and those confirming receipt of TC’s response.

Rationale

The new vessel restriction being introduced in the amendments to the Regulations will result in minimal costs to industry, recreational users, and governments. Government costs are related to the enforcement and implementation of the restrictions, including the posting of signage. Once the local authority has erected information signage, no additional resources are required except for the maintenance of signs and enforcement measures.

The intent of this restriction is to enhance the safety of navigation, both commercial and recreational, by prohibiting vessels propelled by a motor with an engine power greater than 15 kW (20 hp) from using the main channel of the Columbia River and its tributaries, thus reducing the conflicts between waterway users that cause unnecessary safety risks. This is expected to have a positive impact on public safety. The restriction will also minimize threats to the ecosystem of the main channel and tributaries of the Columbia River in southeastern British Columbia, caused by the operation of power-driven vessels. In addition, it will help protect the unique Columbia Wetlands complex, which is considered of international importance.

ont néanmoins convenu qu’une restriction à 15 kW (20 chevaux-vapeur) représente un compromis acceptable. Les commentaires favorables provenaient de gens de l’ensemble du Canada, des États-Unis et de nombreux autres pays.

Au total, 207 intervenants (12 % des commentaires) étaient contre les modifications proposées. Les commentaires appartenant à cette catégorie mettaient en évidence un léger degré de désinformation au sujet des modifications proposées dans la mesure où les intervenants avaient l’impression que la restriction à 15 kW (20 chevaux-vapeur) s’appliquait tant aux voies navigables du lac Windermere qu’à celles du lac Columbia. Tel n’est pas le cas, car le lac Windermere et le lac Columbia ne font pas partie du secteur de restriction. La réponse de TC aux intervenants comprenait un éclaircissement de ce point. Les commentaires restants laissaient entendre que des restrictions supplémentaires étaient inutiles, étant donné la faible circulation de bâtiments motorisés sur le fleuve Columbia.

Un nombre total de 51 commentaires (3 %) ont été classés dans la catégorie « autres ». Les commentaires de cette catégorie regroupaient les intervenants qui n’indiquaient pas explicitement leur appui ou leur opposition aux modifications proposées, notamment ceux qui réclamaient de l’information complémentaire, qui posaient des questions, qui envoyaient des images ou d’autres renseignements et ceux qui accusaient réception de la réponse de TC.

Justification

La nouvelle restriction à l’égard des bâtiments figurant dans les modifications du Règlement n’entraînera que des coûts minimes pour l’industrie, les plaisanciers et les gouvernements. Les coûts pour les gouvernements sont liés à l’application de la loi et à la mise en œuvre des restrictions, y compris à la pose de pancartes. Lorsque les administrations locales auront installé les pancartes d’information, elles n’auront besoin d’aucune ressource supplémentaire, sauf pour l’entretien des pancartes et le respect des mesures d’application de la loi.

Cette restriction a pour objectif de renforcer la sécurité nautique, tant dans le cas de la navigation de plaisance que de la navigation commerciale, en interdisant aux bâtiments propulsés par un moteur dont la puissance motrice est supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) de circuler dans le chenal principal du fleuve Columbia et ses tributaires. Elle réduit ainsi les conflits entre les usagers de la voie navigable qui entraînent des risques superflus pour la sécurité. On s’attend à ce que cette restriction ait un effet positif sur la sécurité publique. La restriction diminuera aussi les menaces pour l’écosystème du chenal principal et des tributaires du fleuve Columbia dans le sud-est de la Colombie-Britannique causées par l’utilisation de bâtiments à propulsion mécanique. De plus, la restriction permettra de protéger le réseau unique de milieux

Failure to regulate boating on the main channel and tributaries of the Columbia River will likely result in the degradation of habitat, will likely have an impact on communities of nesting waterfowl and other impacts on wetlands species, and will possibly result in the degradation of levees that contribute to the integrity and protection of the Columbia Wetland complex's environment. This information was identified in the Conservation Rationale prepared by the Canadian Wildlife Service and EC in July 2007, and is available upon request. The amendments will protect the shorelines of the main channel from erosion and provide a safer environment for Canadians. The engine limit (15 kW or 20 hp restriction) will reduce the severity of interactions between power-driven vessels, non-power driven vessels and other users of the waterway, and will provide more time for vessel operators to avoid incidents. Failure to regulate could result in continued boating behaviour that, in the context of the identified section of the Columbia River, has been deemed both unsafe and harmful to the environment.

Protecting the shoreline by reducing erosion (a collateral benefit of reduced engine power limits) may also contribute to the protection of the riparian environment.

The Columbia Wetlands complex is one of only three wetlands in British Columbia to be listed as a Wetland of International Importance under the Ramsar Convention, to which Canada is a party. By ratifying the Ramsar Convention, Canada has agreed to formulate and implement plans for the conservation of the listed wetlands. The *Federal Policy on Wetland Conservation*, which is in part a response to Canada's ratification of the Ramsar Convention, clearly commits federal departments to a precautionary approach when considering actions that could affect Canada's remaining wetlands. The stated objective of the *Federal Policy on Wetland Conservation* is to "promote the conservation of Canada's wetlands, and to sustain their ecological and socio-economic functions, now and in the future."

The Columbia Wetlands complex is a vital habitat for migratory waterfowl travelling the Rocky Mountain leg of the Pacific Flyway, for nesting waterfowl and for water birds. Also found in the Columbia Wetlands complex are a number of species listed as species of special concern under the *Species at Risk Act*, including the Lewis's Woodpecker, the Long-billed Curlew, the Peregrine Falcon, the Short-eared Owl, and the Painted Turtle. In addition,

humides du fleuve Columbia, considéré comme étant d'importance internationale.

La non-réglementation de la navigation dans le chenal principal et les tributaires du fleuve Columbia risque d'entraîner la dégradation des habitats et d'avoir des répercussions sur les communautés de sauvagines en nidification et d'autres répercussions sur les espèces vivant dans les milieux humides, voire la dégradation des digues contribuant à l'intégrité et à la protection de l'environnement du réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Ces renseignements ont été recueillis dans le cadre de la justification raisonnée préparée par le Service canadien de la faune et EC en juillet 2007, et il est possible de les consulter sur demande. Les modifications protégeront les rives du chenal principal contre l'érosion et assureront un environnement sécuritaire aux Canadiens. La limite relative aux moteurs (restriction de 15 kW ou de 20 chevaux-vapeur) diminuera la gravité des interactions entre les bâtiments à propulsion mécanique, les bâtiments sans propulsion et les autres usagers de la voie navigable et donnera plus de temps aux utilisateurs de bâtiments d'éviter les incidents. Si la situation n'est pas réglementée, les usagers risquent de continuer d'avoir un comportement en matière de navigation qui, dans le secteur désigné du fleuve Columbia, a été défini comme étant non sécuritaire et néfaste pour l'environnement.

La protection des rives grâce à la diminution de l'érosion (un avantage accessoire de la réduction de la puissance maximale des moteurs) peut aussi contribuer à protéger l'habitat riverain.

Le complexe humide du fleuve Columbia est l'un des trois seuls milieux humides de la Colombie-Britannique à figurer sur la Liste des zones humides d'importance internationale en vertu de la Convention de Ramsar, à laquelle le Canada est partie. En ratifiant la Convention de Ramsar, le Canada a accepté de formuler et de mettre en œuvre des plans pour la conservation des milieux humides inscrits sur la Liste. La *Politique fédérale sur la conservation des terres humides*, l'une des mesures prises par le Canada à la suite de sa ratification de la Convention de Ramsar, engage clairement les ministères fédéraux à adopter une approche prudente lorsqu'ils étudient les projets susceptibles d'avoir des répercussions sur les milieux humides du Canada. L'objectif énoncé de cette politique est de « favoriser la conservation des terres humides du Canada en vue du maintien de leurs fonctions écologiques et socio-économiques, pour le présent et l'avenir ».

Le réseau des milieux humides du fleuve Columbia constitue un habitat vital pour les sauvagines migratrices qui empruntent le chemin des Rocheuses sur la voie migratoire du Pacifique ainsi que pour les sauvagines en nidification et les oiseaux aquatiques. On trouve aussi dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia un certain nombre d'espèces inscrites à la rubrique des espèces préoccupantes de la *Loi sur les espèces en péril*,

two endangered species, the Northern Leopard Frog and the White Sturgeon, are apparently extirpated from the upper Columbia River.

With a colony of more than 300 pairs, the Columbia Wetlands complex is home to the second largest concentration of Great Blue Herons in western Canada, and accounts for nearly 50% of all known, active heron nests in the Kootenay region of British Columbia. This subspecies has been identified by the B.C. Conservation Data Centre as “Blue” listed (meaning it is deemed to be at risk provincially) and is considered to be a conservation concern, particularly because these populations have very low reproductive success. Herons have been found to be sensitive to boating activities, and even low rates of nest abandonment in response to approaching boats could have detrimental effects on the overall breeding success of Great Blue Herons in the east Kootenay region.

More than 15 000 waterfowl have been counted in a single day in autumn and more than 1 000 Tundra Swans have been counted in the spring. Other birds sharing the wetlands include rare Trumpeter Swans, loons, grebes, gulls, terns, rails, bitterns, hawks, Bald Eagles, Ospreys and over 100 species of song birds. Elk, White-Tailed Deer, and Moose also depend on these wetlands for winter survival.

Due to its proximity to a major metropolitan centre, the area is under intense developmental pressure. The Columbia River and its associated wetlands, tributaries, and lakes are approximately a three-hour drive from Calgary, a city of more than one million people. In 2004, over 450 people per day were engaged in river rafting activities on the Kicking Horse River, adjacent to the Columbia River, near Golden, British Columbia, representing a significant increase over the previous few years.

A 2005 survey found that 47.9% of recreational users of Windermere Lake resided in Calgary and only 33.0% were from Invermere. Population statistics for the three incorporated municipalities in the area, Golden, Invermere and Radium Hot Springs, indicate 5%, 9% and 30% population growth, respectively, between 2000 and 2005. Although the overall numbers are modest, there is a steady upward trend in population growth, mainly due to recreational opportunities.

notamment le Pic de Lewis, le Courlis à long bec, le Faucon pèlerin, le Hibou des marais et la tortue peinte. De plus, deux espèces en voie de disparition, à savoir la grenouille léopard et l'esturgeon blanc, auraient disparu du bassin supérieur du fleuve Columbia.

Avec une colonie de plus de 300 couples, le réseau des milieux humides du fleuve Columbia abrite la deuxième plus grande concentration de Grands Hérons dans l'Ouest du Canada, qui représente près de 50 % de tous les nids de hérons actifs et connus dans la région de Kootenay, en Colombie-Britannique. Le Conservation Data Centre de la Colombie-Britannique a inscrit cette sous-espèce sur sa liste bleue (ce qui signifie qu'elle est considérée comme étant en péril dans la province), et le Grand Héron est considéré comme étant une préoccupation en matière de conservation, surtout parce que son taux de reproduction est très bas. On a découvert que les hérons étaient sensibles aux activités nautiques, et que même les faibles taux d'abandons de nids en réaction aux embarcations qui s'approchent pourraient avoir des effets néfastes sur le succès général du processus d'accouplement des Grands Hérons dans l'Est de Kootenay.

Plus de 15 000 sauvagines ont été dénombrées en une seule journée à l'automne et plus de 1 000 Cygnes siffleurs ont été dénombrés au printemps. On compte parmi les autres oiseaux qui se partagent les milieux humides les rares Cygnes trompettes, les huards, les grèbes, les goélands, les sternes, les râles, les butors, les éperviers, les Pygargues à tête blanche, les Balbuzards pêcheurs et plus de 100 espèces d'oiseaux chanteurs. Ces milieux humides sont aussi essentiels à la survie des wapitis, des cerfs de Virginie et des orignaux en hiver.

Comme il se trouve à proximité d'un grand centre métropolitain, le secteur est soumis à d'intenses pressions d'aménagement. Le fleuve Columbia et les milieux humides, les tributaires et les lacs qui y sont rattachés sont situés à environ trois heures de route de Calgary, soit une ville comptant plus d'un million d'habitants. En 2004, plus de 450 personnes par jour s'adonnaient à la descente en radeau pneumatique de la rivière Kicking Horse, adjacente au fleuve Columbia, près de Golden, en Colombie-Britannique, ce qui représente une augmentation importante par rapport aux quelques années précédentes.

Un sondage mené en 2005 a permis de déterminer que 47,9 % des plaisanciers du lac Windermere habitaient à Calgary, et que seulement 33,0 % étaient d'Invermere. Les statistiques démographiques concernant les trois municipalités de la région constituées en corporation, à savoir Golden, Invermere et Radium Hot Springs, indiquent une croissance de la population de 5, 9 et 30 %, respectivement, entre 2000 et 2005. Même si, dans l'ensemble, ces chiffres sont peu élevés, ils font quand même ressortir une croissance régulière de la population, attribuable avant tout aux possibilités de loisirs.

The restriction will increase the safety of Canadians. It will protect non-powered vessels, recreational boaters, and plant communities. Further, it will dramatically reduce harmful interference with the life processes of wildlife and will specifically protect the nesting and rearing sites of up to 95% of the nesting waterfowl in the Columbia Wetlands complex. Scientific literature indicates that the restriction will also reduce the likelihood of the introduction of invasive species.

The threats to this ecosystem posed by power-driven vessels with an engine power greater than 15 kW (20 hp) are significant. The scientific literature shows that the operation of high-powered power-driven vessels in wetlands can have profoundly negative effects on individual organisms, vulnerable species, and ecological integrity. Although non-powered vessels such as canoes and kayaks could potentially impact wildlife, the impact is negligible compared to those impacts of high-powered motorized vessels. The negative effects of power-driven vessels, with an engine power of 15 kW (20 hp) or greater, on birds and other wildlife are realized through disturbances (e.g. noise, wake and pollution) and direct impacts (e.g. nest flooding and brood separation). Other ecosystem risks relate to the disturbance of fish habitat during spawning periods, localized hydrocarbon pollution, an increased risk of the introduction of invasive species and an increased risk of levee failure due to vessel wakes.

The wetlands are protected from the main channel of the Columbia River by natural levees. However, during the critical period between March 1 and July 15, high water levels may cause the river to overtop the levees, creating a single extensive wetland system. In addition, during high water events the levee complex is especially vulnerable to mechanical failure.

The restriction on the main channel and tributaries of the Columbia River will protect the levees from mechanical failure during their most sensitive periods and will also provide protection to the spawning and rearing habitats of fish in the main channel and to bird species that move into the main channel from the wetland areas during high water events.

It is also expected that this restriction will contribute to the establishment of stable eco-tourism opportunities in the area; thus, it will be of financial and social benefit to local communities. The current eco-tourism excursions are primarily float trips down the main channel using small electric motors (to a maximum of 15 kW or 20 hp) to

La restriction renforcera la sécurité des Canadiens. Elle protégera les bâtiments non propulsés, les plaisanciers et les communautés de plantes. De plus, elle diminuera considérablement les perturbations néfastes des processus vitaux de la faune et protégera plus particulièrement les sites de nidification et d'élevage des couvées dans le cas d'au plus 95 % des sauvagines en nidification dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia. Selon les ouvrages scientifiques, la restriction réduira aussi les risques d'introduction d'espèces envahissantes.

Les menaces que présentent les bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) pour cet écosystème sont importantes. Des ouvrages scientifiques démontrent que l'utilisation de bâtiments à propulsion mécanique de forte puissance dans les milieux humides peut avoir des effets extrêmement néfastes sur les organismes, les espèces vulnérables et l'intégrité écologique. Même si les bâtiments non propulsés comme les canots et les kayaks pourraient avoir des répercussions potentielles sur la faune, celles-ci sont négligeables comparativement aux répercussions des bâtiments motorisés de forte puissance. Les effets négatifs des bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance de 15 kW (20 chevaux-vapeur) et plus sur les oiseaux et les autres espèces fauniques sont causés par des perturbations (par exemple bruit, sillage et pollution) et des répercussions directes (par exemple inondation des nids et séparation de la nichée). Les autres risques pour l'écosystème se rapportent à la perturbation de l'habitat du poisson pendant les périodes de frai, la pollution par les hydrocarbures localisée et le risque accru d'introduction d'espèces envahissantes et de rupture des digues en raison du sillage des bâtiments.

Les milieux humides sont protégés du chenal principal du fleuve Columbia par des digues naturelles. Toutefois, pendant la période critique du 1^{er} mars au 15 juillet, le niveau élevé de l'eau peut faire en sorte que l'eau du fleuve passe par-dessus les digues, créant un seul et vaste réseau de milieux humides. De plus, pendant les périodes où le niveau de l'eau est élevé, le complexe de digues est particulièrement vulnérable aux défaillances mécaniques.

La restriction pour le chenal principal et les tributaires du fleuve Columbia protégera les digues contre les défaillances mécaniques au cours des périodes où elles sont les plus vulnérables et assurera la protection des habitats de frai et de grossissement du poisson du chenal principal, ainsi que des espèces d'oiseaux qui quittent les milieux humides pour venir se réfugier dans le chenal principal lorsque le niveau de l'eau est trop élevé.

On s'attend aussi à ce que cette restriction contribue à l'établissement de possibilités continues d'écotourisme et qu'elle entraîne, par conséquent, des avantages financiers et sociaux pour les collectivités locales. À l'heure actuelle, les excursions écotouristiques offertes consistent principalement en des descentes du chenal principal à bord

manoeuvre safely in the water current. The Columbia Wetlands complex is accessible from various locations and is highly visible, and it provides numerous recreational opportunities such as kayaking, canoeing, and bird watching. Eco-tourism is an important industry in the area and supports approximately 10 businesses. Consultation with the industry has shown that the restriction will have no negative impact on current commercial operations.

Rod and gun clubs have historically operated in the Columbia Wetlands complex, but these groups are generally supportive of the restriction and have stated that it will have very limited or no impact on current hunting and fishing practices.

Within the identified section of the main channel of the Columbia River, there is neither infrastructure nor are there services, such as public boat launches, marinas, or fuel docks, to support recreational boating. There is no known commercial fishing interest in the area of the restriction; therefore, there will be no impact in this regard.

Costs to consumers will be negligible, as most users of the waterway currently use non-powered vessels and wish to continue to do so. Operators of power-driven vessels with motors greater than 15 kW (20 hp) will be affected, but will continue to be able to experience the river system if they adhere to the restriction and operate a vessel with a motor of 15 kW (20 hp) or less. An exception already present in the Regulations is provided for persons who cannot access their waterfront property by road.

There will be ongoing costs related to the erection of signage and to enforcement-related activities. The B.C. Ministry of Environment and the Province of British Columbia have committed to being accountable for these costs.

The amendments will have significant positive environmental and safety impacts, which will far outweigh the minimal impacts to the local and business community. Community meetings on the issue have continued to be held, as have ongoing meetings of the CWSP.

Implementation, enforcement and service standards

The CSA 2001 provides for a maximum fine upon summary conviction of \$100,000 or one year in prison, or both,

d'embarcations à flotteurs dotées de moteurs électriques de faible puissance (jusqu'à 15 kW ou 20 chevaux-vapeur) pour que les conducteurs d'embarcations puissent manoeuvrer en toute sécurité dans le courant. Le réseau des milieux humides du fleuve Columbia est accessible à partir de différents endroits, est très visible et offre de nombreuses possibilités de loisirs telles que le kayak, le canotage et l'observation d'oiseaux. L'écotourisme est une industrie importante dans ce secteur et assure les revenus d'environ 10 entreprises. Des consultations avec l'industrie ont permis de déterminer que la restriction n'aura aucun effet négatif sur les activités commerciales actuelles.

Depuis toujours, on exploite des clubs de chasse et de pêche dans le réseau des milieux humides du fleuve Columbia, mais ces groupes sont généralement favorables à la restriction et ont indiqué que celle-ci n'aura aucun effet ou aura peu d'effets sur les pratiques de chasse et de pêche actuelles.

Dans le secteur désigné du chenal principal du fleuve Columbia, il n'y a ni infrastructure ni service permettant la navigation de plaisance, que ce soit des rampes publiques de mise à l'eau, des marinas ou des quais de ravitaillement. Il n'existe aucune entreprise intéressée à la pêche commerciale dans le secteur visé par la restriction, et il n'y aura donc aucun effet à cet égard.

Les coûts que les consommateurs devront assumer seront négligeables, puisque la plupart des usagers de la voie navigable utilisent des bâtiments non motorisés et souhaitent continuer de le faire. Les utilisateurs de bâtiments à propulsion mécanique d'une puissance supérieure à 15 kW (20 chevaux-vapeur) seront touchés, mais ils pourront continuer de profiter du réseau fluvial s'ils respectent la restriction et utilisent un bâtiment doté d'un moteur de 15 kW (20 chevaux-vapeur) ou moins. Une exception, déjà énoncée dans le Règlement, est prévue pour les personnes qui ne peuvent accéder à leur propriété riveraine par la route.

Des coûts permanents sont à prévoir en ce qui concerne l'installation des pancartes et les activités d'application de la loi. Le Ministry of Environment (ministère de l'environnement) de la Colombie-Britannique et la province de la Colombie-Britannique se sont engagés à assumer la responsabilité de ces coûts.

Les modifications auront des répercussions positives importantes sur l'environnement et la sécurité, qui seront de loin supérieures à l'incidence minimale sur la collectivité locale et la collectivité des gens d'affaires. Des réunions communautaires sur cette question continuent d'avoir lieu, et le CWSP poursuit ses rencontres permanentes.

Mise en œuvre, application et normes de service

La LMMC de 2001 prévoit une amende maximale de 100 000 \$ à la suite d'une déclaration de culpabilité par

for violations of regulations made under Part 5 of the Act, which includes these Regulations. Enforcement is conducted by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*. The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations made under the CSA 2001. The Regulations specify the classes of persons who are entitled to enforce the Regulations, classes that include the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and provincial and municipal police forces, and other classes such as special constables, conservation officers, wildlife officers, and marine safety inspectors.

The Province of British Columbia has formally guaranteed to enforce the restriction in the amendments to the Regulations. Enforcement will be handled by the B.C. Conservation Officer Service and the B.C. park rangers, and the Province will also maintain the required signage. No increase in the cost of enforcement to the federal government is expected. Local enforcement agencies normally conduct enforcement measures incidental to their other duties; therefore, no significant increase of enforcement costs to local governments is anticipated.

As matters pertaining to navigation, both recreational and commercial, fall under the jurisdiction of the federal government, the amendments to the Regulations are used as a mechanism whereby local authorities can respond to local safety situations and threats to the environment or the public interest by partnering with the federal government to enact regulations under the CSA 2001. Since the philosophy behind the Regulations is one of partnership among federal, provincial and municipal governments through an existing program, TC staff provides regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their enforcement functions.

procédure sommaire, ou une peine d'emprisonnement d'un an, ou les deux, pour les infractions aux règlements pris en vertu de la partie 5 de la Loi, notamment le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application se fait par déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou par verbalisation en vertu de la *Loi sur les contraventions*. Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, précise les montants prescrits des amendes pour les infractions aux règlements pris en vertu de la LMMC de 2001. Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* indique les groupes de personnes autorisées à faire respecter les dispositions qu'il contient. La Gendarmerie royale du Canada (GRC), les services de police provinciaux et municipaux et d'autres personnes telles que les agents de police spéciaux, les agents de conservation, les agents de protection de la faune et les inspecteurs de la sécurité maritime figurent parmi ces groupes.

La province de la Colombie-Britannique a officiellement garanti l'application de la restriction figurant dans les modifications du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. L'application du Règlement sera assurée par le Conservation Officer Service (service des agents de conservation) de la Colombie-Britannique et les gardes de parc de la Colombie-Britannique. La province assurera aussi l'entretien des pancartes nécessaires. On ne prévoit aucune augmentation des coûts d'application de la loi pour le gouvernement fédéral. En règle générale, les organismes locaux d'application de la loi font appliquer les mesures d'application de la loi liées à leurs autres tâches. Par conséquent, on ne prévoit pas de hausse importante des coûts d'application de la loi pour les administrations locales.

Étant donné que les questions relatives à la navigation de plaisance et à la navigation commerciale sont de compétence fédérale, les modifications du Règlement constituent un mécanisme auquel les administrations locales peuvent avoir recours pour intervenir en cas de problèmes de sécurité locaux et de menaces pour l'environnement ou l'intérêt public, en s'associant avec le gouvernement fédéral pour édicter des règlements en vertu de la LMMC de 2001. Comme la philosophie sous-jacente au Règlement en est une axée sur le partenariat entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, dans le cadre d'un programme déjà en place, le personnel de TC offre des séances d'information sur la réglementation et d'autres services de soutien pour aider les organismes locaux d'application de la loi à s'acquitter de leurs fonctions.

Contact

Michele Rae
Project Manager
Legislative, Regulatory and International Affairs (AMXS)
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-3008
Fax: 613-991-5670
Email: michele.rae@tc.gc.ca

Personne-ressource

Michele Rae
Gestionnaire de projet
Affaires législatives, réglementaires et internationales
(AMXS)
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-3008
Télécopieur : 613-991-5670
Courriel : michele.rae@tc.gc.ca