

TARIF DES DROITS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 2012

DEFINITIONS

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

« **cargaison** » signifie les marchandises à bord d'un navire, qu'elles soient transportées comme fret payant ou non payant ou pour le compte du propriétaire du navire, à l'exclusion :

(a) des conteneurs vides et du poids à vide des conteneurs pleins;

(b) du carburant, du lest et des provisions du navire;

(c) des effets personnels de l'équipage ou des passagers;

(d) des cargaisons en transit transportées au cours du même voyage en montant et en descendant. (*cargo*)

« **cargaison conteneurisée** » signifie les marchandises expédiées en conteneur. Les conteneurs sont utilisés pour le transport de marchandises par divers modes: maritime, ferroviaire et camion. Ils existent en plusieurs configurations: sec, isotherme ou chauffé, réfrigéré ou réfrigéré mécaniquement, plate-forme à parois latérales ouvertes et plate-forme, à toit ouvert et citerne. Les dimensions usuelles sont de 8 pieds de largeur, 8 pieds et 6 pouces de hauteur, avec des longueurs de 20 pieds ou 40 pieds. Des longueurs moins communes incluent entre autres 24, 28, 44, 45, 46, 48, 53 et 56 pieds. (*containerized cargo*)

« **cargaison d'aide gouvernementale** » signifie :

(a) Les produits alimentaires transformés donnés, ou vendus selon des conditions financières de faveur, par le gouvernement fédéral des États-Unis ou du Canada à des fins d'alimentation, d'expansion économique, de secours ou de programmes d'aide en cas de désastres;

(b) la cargaison de produits alimentaires qui, à la fois :

(i) est la propriété d'un organisme sans but lucratif ou d'une coopérative ou est financée par l'organisme ou la coopérative;

(ii) est destinée comme aide humanitaire ou aide au développement à l'étranger;

(iii) est certifiée ou accompagnée d'une preuve de déclaration comme telle aux services des douanes du Canada ou des États-Unis. (*government aid cargo*)

« **cargaison domestique** » signifie la cargaison dont l'expédition a pour origine un point au Canada et pour destination finale un autre point au Canada, ou a pour origine un point aux États-Unis et pour destination finale un autre point aux États-Unis, ou a pour origine un point au Canada ou aux États-Unis dans le *Système Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent* et pour destination finale un autre point au Canada ou

aux États-Unis dans le *Système Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent*, mais ne comprend pas les cargaisons d'importation ou d'exportation désignées au point d'origine pour transbordement par eau à un point au Canada ou aux États-Unis. (*domestic cargo*)

« **cargaison en vrac** » signifie la cargaison constituée de marchandises libres ou en masse qui doivent d'ordinaire être pelletées, pompées, soufflées ou manipulées au godet, y compris :

- (a) le ciment libre ou en sacs;
- (b) le coke et le coke de pétrole, libre ou en sacs;
- (c) la cargaison domestique;
- (d) les liquides transportés dans les citernes des navires;
- (e) les minerais et minéraux (bruts, criblés, classés ou concentrés, mais n'ayant subi aucune autre transformation), libres ou en sacs, y compris l'alumine, la bauxite, le gravier, la roche phosphatée, le sable, la pierre et le soufre;
- (f) la fonte en gueuse et la ferraille;
- (g) le bois de construction, le bois à pâte, les poteaux et billes, détachés ou liés;
- (h) le sucre brut et la farine, libre ou en sacs;
- (i) la pâte de bois, libre ou en balles;
- (j) les matières destinées au recyclage, les rebuts, les ordures et les déchets. (*bulk cargo*)

« **cargaison générale** » signifie les marchandises autres que la cargaison en vrac, les céréales, la cargaison d'aide gouvernementale, les brames d'acier et le charbon. (*general cargo*)

« **céréale** » signifie l'orge, le maïs, l'avoine, la graine de lin, la graine de colza, la fève soja, les grains de grande culture, le sarrasin, la fève sèche, les pois secs, le seigle, le blé, les criblures de grain et les tourteaux qui en sont tirés. (*grain*)

« **Corporation** » signifie la « *Saint Lawrence Seaway Development Corporation* ». (*Corporation*)

« **date de fermeture** » signifie, en terme d'une année, la première date de ladite année après la date d'ouverture lors de laquelle les portions Montréal - Lac Ontario et Canal Welland de la Voie maritime sont fermées au trafic de navires. (*closing date*)

« **date d'ouverture** » signifie, en terme d'une année, la date la plus hâtive au cours de ladite année lors de laquelle soit la portion Montréal – Lac Ontario ou la portion Canal Welland est ouverte au trafic de navire, en autant cependant que, si cette date est antérieure au 1^{er} avril, la date d'ouverture sera considérée comme étant le premier jour d'avril de ladite année. (*opening date*)

- « **embarcation de plaisance** » signifie un bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant aucun passager. (*pleasure craft*)
- « **expéditeur/destinataire** » signifie toute compagnie propriétaire ou acheteur de la marchandise qui est expédiée par la Voie maritime. (*shipper/receiver*)
- « **Gestionnaire** » signifie la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent. (*Manager*)
- « **navire** » signifie tout type d'embarcation qui est utilisée comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception des navires que possède ou qu'utilise le Gestionnaire ou la Corporation. (*ship*)
- « **nouvelles affaires** » signifie :
- (a) la cargaison conteneurisée transportée par navire dans la Voie maritime en tout temps au cours d'une saison de navigation;
 - (b) une combinaison produit/origine/destination pour laquelle le produit transporté par navire dans la Voie maritime en tout temps au cours d'une saison de navigation :
 - (i) en provenance d'un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis d'Amérique ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis d'Amérique, en autant que ce produit n'ait pas tiré son origine de ce point ou pays, selon le cas, en aucun temps au cours des cinq saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation;
 - (ii) en partance pour un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis d'Amérique ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis d'Amérique, en autant que ce produit n'ait pas été à destination de ce point ou pays, selon le cas, en aucun temps au cours des cinq saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation;
 - (iii) en provenance d'un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis d'Amérique ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis d'Amérique et en partance pour un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis d'Amérique ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis d'Amérique, en autant que ce produit ait été précédemment transporté, au lieu de par navire, par tout autre mode de transport autre que le navire en tout temps au cours des cinq saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation; ou
 - (iv) qui n'a pas transité par l'une ou l'autre des sections de la Voie maritime au cours des cinq saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation pour un montant supérieur à 10,000 tonnes métriques. (*new business*)
- « **passager** » signifie une personne qui, ayant payé le prix du passage, est transportée sur la voie maritime. (*passenger*)

- « **produit** » signifie une cargaison qui a été identifiée comme étant un produit dans la liste de codes de produits du Gestionnaire présentement annoncée publiquement. (*commodity*)
- « **rabais de volume** » signifie un pourcentage de rabais, selon le programme d'initiative, offert sur les péages de cargaisons applicables pour les expéditions d'un produit spécifique en deçà du tonnage maximum historique pré approuvé. (*volume rebate*)
- « **saison de navigation** » signifie la période débutant à la date d'ouverture et se terminant à la date de fermeture. (*navigation season*)
- « **section de la Voie maritime** » signifie soit la portion Montréal – Lac Ontario ou la portion Canal Welland de la Voie maritime. (*section of the Seaway*)
- « **Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent** signifie tous les ports des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. (*Great Lakes/St. Lawrence Seaway System*)
- « **tonne métrique** » signifie l'unité de poids de 1 000 kg (2 204,62 livres). (*metric tonne*)
- « **transporteur** » signifie toute compagnie, ou son représentant, engagée dans le transport physique d'une cargaison entre une origine et une destination. (*carrier*)
- « **Voie maritime** » a le sens prévu à la *Loi maritime du Canada*. (*Seaway*)
- « **volume additionnel** » signifie la portion de tonnage expédié dans la Voie maritime par un expéditeur/réципиendaire spécifique au cours d'une saison donnée, en deçà du tonnage maximum pré approuvé que cet expéditeur/réципиendaire spécifique a réalisé au cours des cinq saisons de navigation précédentes. (*incremental volume*)
- « **volume maximum** » signifie le tonnage annuel total le plus élevé d'un produit spécifique qu'un expéditeur/réципиendaire spécifique a expédié dans la Voie maritime au cours des cinq saisons de navigation précédentes. (*maximum volume*)

DROITS

2. (1) Tout navire qui entre dans la voie maritime, la traverse ou en sort doit payer un droit, lequel correspond à la somme des frais applicables visés à l'annexe 1. Les frais sont calculés en fonction de la description figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 et du taux visé aux colonnes 2 ou 3.
- (2) Les droits sont calculés en fonction du navire, de sa cargaison et de ses passagers pour un transit complet ou partiel de la voie maritime et visent un voyage dans un seul sens.
- (3) Les droits sont exigibles du représentant du navire dans les 45 jours qui suivent la date où le navire entre dans la première écluse d'un transit de la voie maritime.

- (4) Les deux (2) programmes incitatifs, *Nouvelles Affaires* et *Rabais de Volume*, sont exclusifs et ne peuvent être appliqués en même temps pour le même mouvement de marchandises.

PROGRAMME INCITATIF DE NOUVELLES AFFAIRES

3. (1) Pour être éligible au rabais applicable sous l'incitatif *Nouvelles Affaires*, un *transporteur* doit soumettre une application au *Gestionnaire* pour la combinaison proposée de produit/origine/destination afin qu'elle soit approuvée et acceptée selon les règles du programme incitatif de nouvelles affaires;
- (2) La *cargaison conteneurisée*, quelque soit l'origine ou la destination, transportée dans la Voie maritime en tout temps pour les saisons de navigation débutant en 2008, 2009, 2010, 2011 et 2012 se qualifie comme *Nouvelles Affaires*.
- (3) Une combinaison produit/origine/destination qui se qualifie comme *Nouvelles Affaires* le ou avant le 30^{ième} jour de septembre au cours de toute saison de navigation demeure qualifiée comme *Nouvelles Affaires* pour les deux saisons consécutives de navigation suivant immédiatement la saison alors actuelle de navigation; et
- (4) Une combinaison produit/origine/destination qui se qualifie comme *Nouvelles Affaires* après le 30^{ième} jour de septembre au cours de toute saison de navigation demeure qualifiée comme *Nouvelles Affaires* pour les trois saisons consécutives de navigation suivant immédiatement la saison alors actuelle de navigation.

PROGRAMME INCITATIF DE RABAIS DE VOLUME

4. (1) Pour être éligible au programme incitatif de *Rabais de Volume* :
- (a) un *expéditeur/destinataire* dans le *Système Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent* doit soumettre au *Gestionnaire* pour approbation, avant le 30 juin de chaque saison, le produit, tel que défini dans la classification de produits du *Gestionnaire*, pour lequel un *Rabais de Volume* est demandé, l'origine ou la destination du produit, ainsi que la preuve du volume maximum de produits que *l'expéditeur/destinataire* a expédié au cours des cinq (5) dernières années en provenance de cette origine ou vers cette destination.
- (b) *L'expéditeur/destinataire* doit déjà transporter ce produit, tel que défini dans la classification de produits du *Gestionnaire*, dans la *Voie maritime* à un minimum de 100,000 tonnes par saison au cours de cinq (5) dernières saisons de navigation.
- (2) Dès qu'il est approuvé par le *Gestionnaire*, un *volume maximum* devient la base sur laquelle le *volume additionnel* sera calculé.

- (3) Le programme incitatif de *Rabais de Volume* n'est pas accessible à la fin de la saison de navigation sans que le *volume maximum* n'ait été pré approuvé à l'intérieur du délai prescrit.
- (4) Le même volume de cargaison ne peut être utilisé que par un seul expéditeur/destinataire.
- (5) Pour que le *Rabais de Volume* soit applicable, le volume total du produit expédié dans la *Voie maritime* doit également augmenter au cours de la saison de navigation.

DESCRIPTION ET POIDS DE LA CARGAISON

5. Aux fins du calcul des droits applicables :
 - (a) une corde de bois à pâte est censée peser 1 450 kg (3 196,70 livres);
 - (b) le tonnage de la cargaison est arrondi à 1 000 kg près (2 204,62 livres).

PRIME DE PASSAGE PAYABLE POUR LES TRANSITS APRÈS LA DATE LIMITE

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un navire qui communique pour son dernier transit de la voie maritime d'un endroit indiqué à la colonne 1 de l'annexe 2 durant la période qui suit la date limite établie par le Gestionnaire et la Corporation et qui est indiquée à la colonne 2 doit payer un montant au titre de la prime de passage visée à la colonne 3, lequel est calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.
 - (2) Si la prime de passage est reportée pour des raisons opérationnelles ou climatiques, un navire qui communique pour son dernier transit de la voie maritime d'un endroit indiqué à la colonne 1 de l'annexe 3 durant la période qui suit la date limite établie par le Gestionnaire et la Corporation et qui est indiquée à la colonne 2 doit payer un montant au titre de la prime de passage visée à la colonne 3, lequel est calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.
7. Le navire qui est autorisé à transiter la voie maritime après la période de 96 heures après la date limite fixée par le Gestionnaire et la Corporation doit payer, en plus de la prime de passage, un montant égal aux dépenses différentielles engagées par le Gestionnaire pour maintenir ouverte la voie maritime afin de permettre au navire de transiter.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. Le présent tarif entre en vigueur à compter de la date de son dépôt auprès de l'Office des transports du Canada.

ANNEXE 1*(article 2)***DROITS**

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
		Taux (\$Can) De Montréal au lac Ontario ou en sens inverse (5 écluses)	Taux (\$Can) Canal Welland – Du lac Ontario au lac Érié ou en sens inverse (8 écluses)
Article	Description des frais		
1.	Sous réserve de l'article 3, pour le transit complet de la voie maritime, un droit composé, comprenant :		
	(1) des frais par tonneau de jauge brute enregistrée du navire, applicable que le navire soit pleinement ou partiellement chargé, ou sur le lest, la jauge brute enregistrée étant calculée selon les règles de jaugeage dans la <i>Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires</i> , avec ses modifications successives ⁽¹⁾	0,0966	0,1546
	<i>(1) ou selon le jaugeage des États-unis pour les navires prescrits avant 2002.</i>		
	(2) des frais par tonne métrique de cargaison attestée dans le manifeste du navire ou autre document, à savoir :		
	(a) cargaison en vrac	1,0012	0,6834
	(b) cargaison générale	2,4124	1,0936
	(c) brames d'acier	2,1833	0,7829
	(d) cargaison conteneurisée	1,0012	0,6834
	(e) cargaison d'aide gouvernementale	s/o	s/o
	(f) céréale	0,6151	0,6834
	(g) charbon	0,6151	0,6834
	(3) des frais par passager, par écluse	1,5000	1,5000
	(4) un frais d'éclusage par tonnage de jauge brute enregistrée, tel que défini à l'item 1(1), applicable que le navire soit pleinement ou partiellement chargé, ou sur le lest pour le transit du canal Welland par des navires de charge, dans un sens	s/o	0,2575

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
		Taux (\$Can) De Montréal au lac Ontario ou en sens inverse (5 écluses)	Taux (\$Can) Canal Welland – Du lac Ontario au lac Érié ou en sens inverse (8 écluses)
Article	Description des frais ou dans l'autre :		
	Jusqu'à un frais maximum par navire	S/O	3 600,00
2.	Sous réserve de l'article 3, pour le transit partiel de la voie maritime	20 pour cent par écluse des frais applicables en vertu des articles 1(1), 1(2) et 1(4) en plus des frais applicables en vertu de l'article 1(3)	13 pour cent par écluse des frais applicables en vertu des articles 1(1), 1(2) et 1(4) en plus des frais applicables en vertu de l'article 1(3)
3.	Frais minimums par navire, par écluse franchise durant un transit complet ou partiel de la voie maritime.	25,00	25,00
4.	Frais par embarcation de plaisance, par écluse franchise durant un transit complet ou partiel de la voie maritime, comprenant les taxes fédérales applicables ⁽²⁾	30,00 ⁽³⁾	30,00 ⁽³⁾

⁽²⁾ Les frais applicables aux écluses de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (Eisenhower, Snell) sont de 30 \$ US ou 30\$ Cdn par écluse.

⁽³⁾ Rabais de 5,00 \$ par écluse applicable lors de l'achat d'un billet dans les distributrices de billets aux écluses.

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
		Taux (\$)	Taux (\$)
		De Montréal au lac Ontario ou en sens inverse (5 écluses)	Canal Welland – Du lac Ontario au lac Érié ou en sens inverse (8 écluses)
Article	Description des frais		
5.	Sous l'initiative de Nouvelles affaires, pour les cargaisons acceptées comme nouvelles affaires, un pourcentage de rabais sur les frais de cargaisons applicables pour la période approuvée	20%	20%
6.	Sous l'initiative de Rabais de volume, un pourcentage de rabais rétroactif sur les frais de cargaisons sur le volume additionnel calculé sur le volume maximum pré approuvé	10%	10%

ANNEXE 2
(paragraphe 4(1))

PRIMES DE PASSAGE – AUCUN REPORT

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Endroit dans la section Montréal-lac Ontario	Période après la date limite	Montant (\$) (5 écluses) ⁽⁴⁾
1.	Cape Vincent (en descendant) ou Cap Saint-Michel (en remontant)	(a) 24 heures	20 000
		(b) 24 heures ou plus mais moins de 48 heures	40 000
		(c) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures	60 000
		(d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	80 000
2.	Port ou quai dans le segment d'écluses Saint-Lambert - Iroquois	(a) 24 heures	S/O
		(b) 24 heures ou plus mais moins de 48 heures	20 000
		(c) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures	40 000
		(d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	60 000

⁽⁴⁾ Calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.

ANNEXE 3
(paragraphe 4(2))

PRIMES DE PASSAGE APRÈS REPORT

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
Article	Endroit dans la section Montréal - lac Ontario	Période après la date limite	Montant (\$) ⁽⁵⁾ (5 écluses)
1.	Cape Vincent (en descendant) ou Cap Saint-Michel (en remontant)		
	(1) si le report est de 24 heures	(a) 24 heures ou plus mais moins de 36 heures	20 000
		(b) 36 heures ou plus mais moins de 48 heures	40 000
		(c) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures	60 000
		(d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	80 000
	(2) si le report est de 48 heures	(a) 48 heures ou plus mais moins de 56 heures	20 000
		(b) 56 heures ou plus mais moins de 64 heures	40 000
		(c) 64 heures ou plus mais moins de 72 heures	60 000
		(d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	80 000
	(3) si le report est de 72 heures	(a) 72 heures ou plus mais moins de 78 heures	20 000
		(b) 78 heures ou plus mais moins de 84 heures	40 000
		(c) 84 heures ou plus mais moins de 90 heures	60 000
		(d) 90 heures ou plus mais moins de 96 heures	80 000

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Endroit dans la section Montréal - lac Ontario	Période après la date limite	Montant (\$) (5 écluses) ⁽⁵⁾
2.	Port ou quai dans le segment d'écluses Saint- Lambert - Iroquois		
	(1) si le report est de 24 heures	(a) 24 heures ou plus mais moins de 48 heures	S/O
		(b) 48 heures ou plus mais moins de 60 heures	20 000
		(c) 60 heures ou plus mais moins de 72 heures	40 000
		(d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	60 000
	(2) si le report est de 48 heures	(a) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures	S/O
		(b) 72 heures ou plus mais moins de 80 heures	20 000
		(c) 80 heures ou plus mais moins de 88 heures	40 000
		(d) 88 heures ou plus mais moins de 96 heures	60 000
	(3) si le report est de 72 heures ou plus		S/O

⁽⁵⁾ Calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.