

TARIF DES DROITS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT 2020

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"*)

« **durée** » signifie le nombre d'années négocié entre le *Gestionnaire* et un *expéditeur* pour l'application de la *réduction de péage* approuvée en vertu de l'*incitatif de portail* (*"duration"*)

- « **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"*)
- « **incitatif de Portail** » signifie un pourcentage de réduction, selon le programme incitatif, négocié et offert sur les péages de cargaisons applicables pour les expéditions d'un produit spécifique détourné d'un portail compétiteur vers la Voie maritime. (*"gateway Incentive"*)
- « **incitatif de service** » signifie un pourcentage de rabais, selon le programme incitatif, offert sur les péages de cargaisons applicables pour les expéditions qualifiées comme nouvelles affaires, réalisées sous un service régulier nouvellement établi sortant des grands-lacs. (*"service incentive"*)
- « **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*")

« **réduction de péage** » signifie le pourcentage négocié de remboursement sur les péages de cargaisons applicables sous l'*incitatif de portail*. ("*toll reduction*")

« **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*")

« **service de lignes régulières** » signifie un ou plusieurs navires opérés par un seul opérateur sur une route préétablie entre des ports désignés, offrant un service cédulé régulier pour diverses marchandises consignées. ("*liner service*")

« **service de lignes semi-régulières** » signifie un *service de lignes régulières* réduit ou limité, offrant moins de voyages cédulés réguliers et/ou moins de ports d'appel désignés. ("*semi-liner service*")

« **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/réceptiendaire 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 engagé** » signifie le tonnage annuel de cargaison négocié, avec un minimum de 75,000 métrique tonnes sur trois ans, que l'expéditeur doit rencontrer pour que la *réduction de péage* en vertu de l'*incitatif de portail* soit applicable. (*"volume commitment"*)

« **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) Excluant ce qui est défini dans la sous-section (5), le programme de *Rabais de Volume* ne peut être combiné (i.e. appliqué au même mouvement de cargo) aux programmes incitatifs de *Nouvelles Affaires* ou *Incitatif de Service*.
- (5) Excluant les cargaisons qualifiées sous le programme de *Nouvelles Affaires*, toutes cargaisons expédiées par un *service de lignes régulières* ou de *lignes semi-régulières* approuvé sous le programme *Incitatif de Service* sont éligibles au programme incitatif de *Rabais de Volume*.

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*, quel que soit l'origine ou la destination, transportée dans la Voie maritime en tout temps pour la saison de navigation actuelle 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.

PROGRAMME INCITATIF DE SERVICE

5. (1) Pour être éligible au programme *Incitatif de Service*, les cargaisons doivent se qualifier comme nouvelles affaires sous le programme incitatif de Nouvelles Affaires, et doivent être expédiées par une service rencontrant toutes les exigences suivantes (« Service Qualifié ») :
 - (a) un *service de lignes régulières* ou de *lignes semi-régulières* entre les même ports;
 - (b) le service doit desservir plusieurs ports d'origine, ou plusieurs ports de destination;

- (c) le service ne doit pas être limité aux mouvements d'une seule marchandise;
 - (d) le service doit desservir des marchés à l'extérieur des grands-lacs; et
 - (e) le service ne doit pas remplacer ou déplacer un des services existants du *transporteur*. Le *Gestionnaire* se réserve le droit d'exiger la preuve de l'origine et de la destination ultime.
- (2) L'*Incitatif de Service* s'applique seulement aux demandes de *Nouvelles Affaires* approuvées après la date de début du Service Qualifié. Les demandes de *Nouvelles Affaires* approuvées avant la date de début du Service Qualifié ne seront pas éligibles au Programme *Incitatif de Service*.
 - (3) L'*Incitatif de Service* s'applique seulement aux cargaisons exportées des Grands-Lacs et n'est pas applicable aux cargaisons importées.
 - (4) Le *transporteur* doit fournir au *Gestionnaire* un avis écrit de ses intentions d'appliquer à l'*Incitatif de Service* au moins trente (30) jours avant la mise en place du Service Qualifié.
 - (5) Le *transporteur* doit aviser le *Gestionnaire* des intervalles proposés (hebdomadaires, mensuels, etc.) du Service Qualifié, ainsi que le nombre cédulé d'appels pendant la *saison de navigation*. Des appels additionnels dans le système peuvent être effectués durant la saison.
 - (6) Le *transporteur* doit aviser le *Gestionnaire* de la cédule de rotation des ports, identifiant les principaux ports d'appel lors de la remise de la notification de la cédule de rotation. Des ports d'appel additionnels peuvent être ajoutés en tout temps en autant que les ports principaux de la cédule sont desservis.
 - (7) Le *transporteur* doit promouvoir le Service Qualifié sur son site web, sur les sites web disponibles des ports et avec l'aide du *Gestionnaire* sur le site AUT H2O.
 - (8) Le *transporteur* doit rencontrer 75% d'adhérence à la cédule avec un minimum de quatre (4) appels dans les Grands-Lacs durant la *saison de navigation*.
 - (9) Le *transporteur* fournira au *Gestionnaire* une demande de remboursement de l'*Incitatif de Service*, avec les copies des documents requis pour supporter la demande, à l'intérieur de soixante (60) jours après la fermeture de la *saison de navigation*. Les demandes de remboursement devront être soumises au *Gestionnaire*, revenus et prévisions pour le *Gestionnaire*, qui sera responsable la revue et l'approbation des demandes d'*Incitatif de Service*.
 - (10) L'*Incitatif de Service* de 20% des péages payés sur les cargaisons expédiées sous un Service Qualifié sera remboursé par le *Gestionnaire* après la fermeture de la *saison de navigation*, une fois que le *Gestionnaire* aura confirmé que le *transporteur* a rencontré les exigences d'adhérence à la cédule.

PROGRAMME INCITATIF DE PORTAIL

6. (1) Pour être éligible au programme *Incitatif de Portail*, la cargaison doit présentement transiter entre une origine et une destination spécifiques par un portail compétiteur.
- (2) Pour être éligible au remboursement applicable sous le programme *Incitatif de Portail*, un *expéditeur*, ou son représentant, doit :
- (a) soumettre une application au *Gestionnaire* pour le mouvement proposé (cargaison/origine/destination) à être approuver sous le programme *Incitatif de Portail*;
 - (b) fournir au *Gestionnaire* les renseignements démontrant que le mouvement proposé s'effectue présentement par un portail compétiteur;
 - (c) négocier avec le *Gestionnaire* les termes de la proposition, à savoir la *réduction de péage* applicable, le *volume engagé*, et la *durée* de la proposition.
- (3) L'*expéditeur*, ou son représentant, se qualifiera pour la *réduction de péage* négociée lorsque le *volume engagé* sera atteint au cours de la *durée* prévue.
- (4) L'*Incitatif de Portail* s'applique seulement aux mouvements de cargaisons qualifiées effectués après la date de début de l'*Incitatif de Portail* qualifié. Les mouvements effectués avant la date de début de l'*Incitatif de Portail* ne sont pas éligible pour le rabais.
- (5) L'*expéditeur*, ou son représentant, fournira au *Gestionnaire* une demande pour le remboursement d'*Incitatif de Portail*, joint à une copie de tous documents requis pour supporter la demande, et ce au cours des soixante (60) jours suivant la fermeture de la saison de navigation. Les demandes de remboursement doivent être soumises au *Gestionnaire*, revenus et prévisions, qui aura la responsabilité de vérifier tous les documents et données et recommander le remboursement sous le programme *Incitatif de Portail*.
- (6) Le pourcentage négocié de *réduction de péage* du programme *Incitatif de Portail* payé pour les cargaisons qualifiées transportées sera remboursé par le *Gestionnaire* après la fermeture de la saison de navigation, une fois que le *Gestionnaire* a confirmé, suite à la revue des documents soumis, que l'*expéditeur* a rencontré le *volume engagé*. La CGVMSL se réserve le droit d'exiger l'origine et la destination ultime de la cargaison afin de valider l'engagement.
- (7) Le *Gestionnaire* se réserve le droit de mettre fin à une entente

DESCRIPTION ET POIDS DE LA CARGAISON

7. 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

8. (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.
9. 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

10. 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⁾		
	a) tous les navires sauf les navires de passagers	0,1126	0,1801
	b) navires de passagers	0,3378	0,5403
	⁽¹⁾ ou selon le jaugeage des États-Unis pour les navires prescrits avant 2002.		
	(2) des frais par tonne métrique de cargaison attestée dans le manifeste du navire ou autre document, à savoir :		
	(a) cargaison en vrac	1,1671	0,7966
	(b) cargaison générale	2,8122	1,2750
	(c) brames d'acier	2,5452	0,9128
	(d) cargaison conteneurisée	1,1671	0,7966
	(e) cargaison d'aide gouvernementale	s/o	s/o
	(f) céréale	0,7171	0,7966
	(g) charbon	0,7171	0,7966
	(3) des frais par passager, par écluse	0,0000	0,0000
	(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, dans un sens ou dans l'autre par des navires de charge et de passagers	s/o	0,3001
	Jusqu'à un frais maximum par navire	S/O	4 197

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		
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 franchie durant un transit complet ou partiel de la voie maritime. <i>(2) Les frais applicables sous l'Item 3 aux écluses de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (Eisenhower, Snell) seront perçus en dollars américains. La collecte de la portion américaine des péages sur les navires commerciaux a été suspendue par la loi (33 U.S.C. 988a(a)). Les autres montants sont en dollars canadiens et sont pour la portion canadienne des péages.</i>	29.14 ⁽²⁾	29.14 ⁽²⁾
4.	Frais par embarcation de plaisance, par écluse franchie durant un transit complet ou partiel de la voie maritime, comprenant les taxes fédérales applicables ⁽⁴⁾ <i>(3) Les frais applicables aux écluses de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (Eisenhower, Snell) sont de 30 \$ US ou 30\$ Cdn par écluse.</i> <i>(4) Rabais de 5,00 \$ par écluse applicable lors de l'achat d'un billet sur Paypal or Secunik.</i>	30,00 ⁽³⁾	30,00 ⁽³⁾
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%

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Description des frais	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)
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%
7.	Sous l' <i>initiative de service</i> , pour les cargaisons de <i>Nouvelles Affaires</i> transitant sous un nouveau service approuvé, un pourcentage de rabais rétroactif sur les frais de cargaisons applicables en surplus du rabais de <i>Nouvelles Affaires</i>	20%	20%

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 écluses) ⁽⁵⁾
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.