



Office
des transports
du Canada

Canadian
Transportation
Agency

Itinéraire d'acheminement du grain et Programme du plafond de revenu

Note d'interprétation



Maintenir un réseau de transport efficace et accessible pour tous

L'Office des transports du Canada publie des notes d'interprétation afin de fournir des renseignements et des conseils sur les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* (Loi) administrées par l'Office. En cas de divergence entre la teneur d'une note d'interprétation et la Loi, la Loi prévaudra.

Programme du plafond de revenu

Depuis le 1^{er} août 2000, l'Office n'établit plus de taux maximaux pour le transport ferroviaire du grain de l'Ouest. Les compagnies de chemin de fer régies fixent désormais le prix de leurs mouvements de grain de l'Ouest en fonction des conditions du marché. Toutefois, leurs revenus durant chaque campagne agricole (calculés en vertu de [l'article 150 de la Loi](#)) ne peuvent dépasser les revenus maximaux admissibles (leur plafond de revenu) déterminés aux termes de [l'article 151 de la Loi](#).

Au cours de la première décennie du Programme du plafond de revenu, l'Office a tranché de nombreuses questions, ce qui a précisé l'interprétation du cadre législatif. Une de ces questions consistait à définir un « mouvement » en vertu du Programme. Cette note d'interprétation présente différentes situations typiques, ainsi que des cartes, afin de faciliter l'identification des itinéraires d'acheminement admissibles ou non comme mouvements du grain en vertu du Programme du plafond de revenu.

Mouvement du grain en vertu du Programme du plafond de revenu

[L'article 147 de la Loi](#) définit les termes suivants, aux fins du Programme du plafond de revenu :

Mouvement

Transport du grain par une compagnie de chemin de fer régie sur toute ligne soit dans le sens ouest-est à destination de Thunder Bay ou d'Armstrong (Ontario), soit au départ de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong et à destination de Churchill (Manitoba) ou d'un port de la Colombie-Britannique, pour exportation. La présente définition ne s'applique pas au grain exporté d'un port de la Colombie-Britannique aux États-Unis pour consommation.

Grain

- (a) grain ou plante mentionnés à [l'annexe II](#) et cultivés dans la région de l'Ouest, y étant assimilés les produits mentionnés à cette annexe provenant de leur transformation dans cette région;
- (b) grain ou plante mentionnés à l'annexe II et importés au Canada après avoir été cultivés à l'étranger, y étant assimilés les produits mentionnés à cette annexe qui, d'une part, proviennent de la transformation à l'étranger de grains ou plantes qui y sont également mentionnés et, d'autre part, ont été importés au Canada.

Les définitions d'autres termes clés pertinents en vertu de la Loi utilisés dans la présente note d'interprétation figurent à la [section C](#).

A. Itinéraires d'acheminement admissibles comme mouvements du Programme du plafond de revenu

En vertu de [l'article 147 de la Loi](#), les lignes continues sur les cartes ci-jointes sont admissibles comme « mouvements » et sont numérotées de manière à correspondre aux situations suivantes :

Situation 1 : Grain acheminé à des fins d'exportation via les ports de la côte Ouest du Canada

Le transport du grain par une compagnie de chemin de fer régie sur une ligne de chemin de fer en provenance de la région de l'Ouest du Canada vers les ports de la côte Ouest du Canada à des fins d'exportation vers n'importe quel pays (autre que les États-Unis à des fins de consommation intérieure). Tout l'itinéraire dans l'Ouest du Canada constitue un mouvement et est admissible et inclus dans le Programme du plafond de revenu.

Situation 2 : Grain acheminé vers/via Armstrong ou Thunder Bay (Ontario)

Le transport du grain par une compagnie de chemin de fer régie sur une ligne de chemin de fer en provenance de la région de l'Ouest du Canada vers/via Armstrong ou Thunder Bay est un mouvement admissible et inclus dans le Programme. Ces itinéraires constituent un « mouvement » sans égard à leur destination finale – ils peuvent se terminer dans l'Est du Canada, être exportés via un port dans l'Est du Canada, être acheminés vers les États-Unis, pour être transportés vers une autre destination ou rester aux États-Unis à des fins de consommation. Seule la partie de l'itinéraire à partir de la région de l'Ouest du Canada vers Armstrong/Thunder Bay est admissible comme mouvement.

Situation 3 : Itinéraires du grain en provenance d'un autre pays, y compris les États-Unis

Un itinéraire du grain en provenance d'un autre pays, y compris les États-Unis, est admissible et inclus comme mouvement en vertu du Programme s'il est transporté par une compagnie de chemin de fer régie via la région de l'Ouest du Canada vers un port de la côte Ouest du Canada à des fins d'exportation vers un autre pays (autre que les États-Unis à des fins de consommation intérieure) ou vers/via Armstrong ou Thunder Bay. Seule la partie de l'itinéraire dans la région de l'Ouest du Canada est admissible comme mouvement.

B. Itinéraires d'acheminement non admissibles comme mouvements et non visés par le Programme du plafond de revenu

En vertu de [l'article 147 de la Loi](#), les lignes discontinues sur les cartes ci-jointes indiquent les parties des itinéraires qui ne constituent pas des « mouvements » et sont numérotées pour correspondre aux situations suivantes :

Situation 4 : Itinéraires du grain à des fins d'exportation via Churchill (Manitoba)

Le Programme du plafond de revenu s'applique aux itinéraires du grain provenant de la région de l'Ouest du Canada ou d'un autre pays (y compris les États-Unis) vers Churchill à des fins d'exportation vers un autre pays (y compris les États-Unis) si le grain est transporté vers Churchill par une compagnie de chemin de fer régie. Cependant, étant donné que le transporteur ferroviaire desservant actuellement Churchill, Hudson Bay Railway Company, n'est pas une compagnie de chemin de fer régie, l'itinéraire via Churchill, illustré par une ligne verte discontinue sur la figure 1, n'est pas admissible à l'heure actuelle comme mouvement en vertu du Programme.

Situation 5 : Compagnies de chemin de fer d'intérêt local

Le Programme ne s'applique pas à toute partie d'un itinéraire (p. ex. de l'origine à un point de correspondance de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) ou de la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP)) qui est desservie par une compagnie de chemin de fer d'intérêt local, étant donné que ces compagnies ne sont pas des compagnies de chemin de fer régies.

Situation 6 : Itinéraires du grain à des fins d'utilisation intérieure dans l'Ouest

Le Programme ne s'applique pas aux itinéraires du grain vers un port en Colombie-Britannique ou aux itinéraires dans les Prairies, où le grain est destiné à des utilisations intérieures dans l'Ouest.

Situation 7 : Itinéraires du grain en provenance d'un autre pays, y compris les États-Unis

Toute partie d'un itinéraire à l'extérieur du Canada, y compris aux États-Unis, n'est pas visée par le Programme.

Situation 8 : Grain acheminé à l'est d'Armstrong / de Thunder Bay (Ontario)

Le Programme ne s'applique à aucune partie d'un itinéraire à l'est d'Armstrong ou de Thunder Bay.

Situation 9 : Itinéraires à destination du Sud

Le Programme n'inclut pas le grain en provenance de la région de l'Ouest du Canada acheminé vers le Sud à destination d'un autre pays (p. ex. les États-Unis ou le Mexique).

Situation 10 : Itinéraires au sud des Grands Lacs

Étant donné qu'un « mouvement » exige un itinéraire vers/via Armstrong ou Thunder Bay, le Programme ne s'applique pas au grain en provenance de la région de l'Ouest du Canada ou d'un autre pays, y compris les États-Unis, acheminé vers l'Est du Canada ou des États-Unis lorsque l'itinéraire se trouve au sud des Grands Lacs (ou passe via Windsor ou Sarnia (Ontario)).

Situation 11 : Itinéraires du grain en provenance ou à destination des États-Unis

Le Programme n'inclut pas le grain à destination de l'Ouest en provenance des États-Unis, lorsqu'une partie de l'itinéraire passe via le Canada, puis retourne et se termine aux États-Unis.

Situation 12 : Grain transporté par camion

Le Programme ne s'applique pas à toute partie d'un itinéraire (p. ex. de l'origine à une gare secondaire de CN ou de CP) lorsque le grain est transporté par camion, étant donné que cette activité ne se produit pas « sur une ligne de chemin de fer ».

Figure 1 : Itinéraires en provenance de la région de l'Ouest du Canada

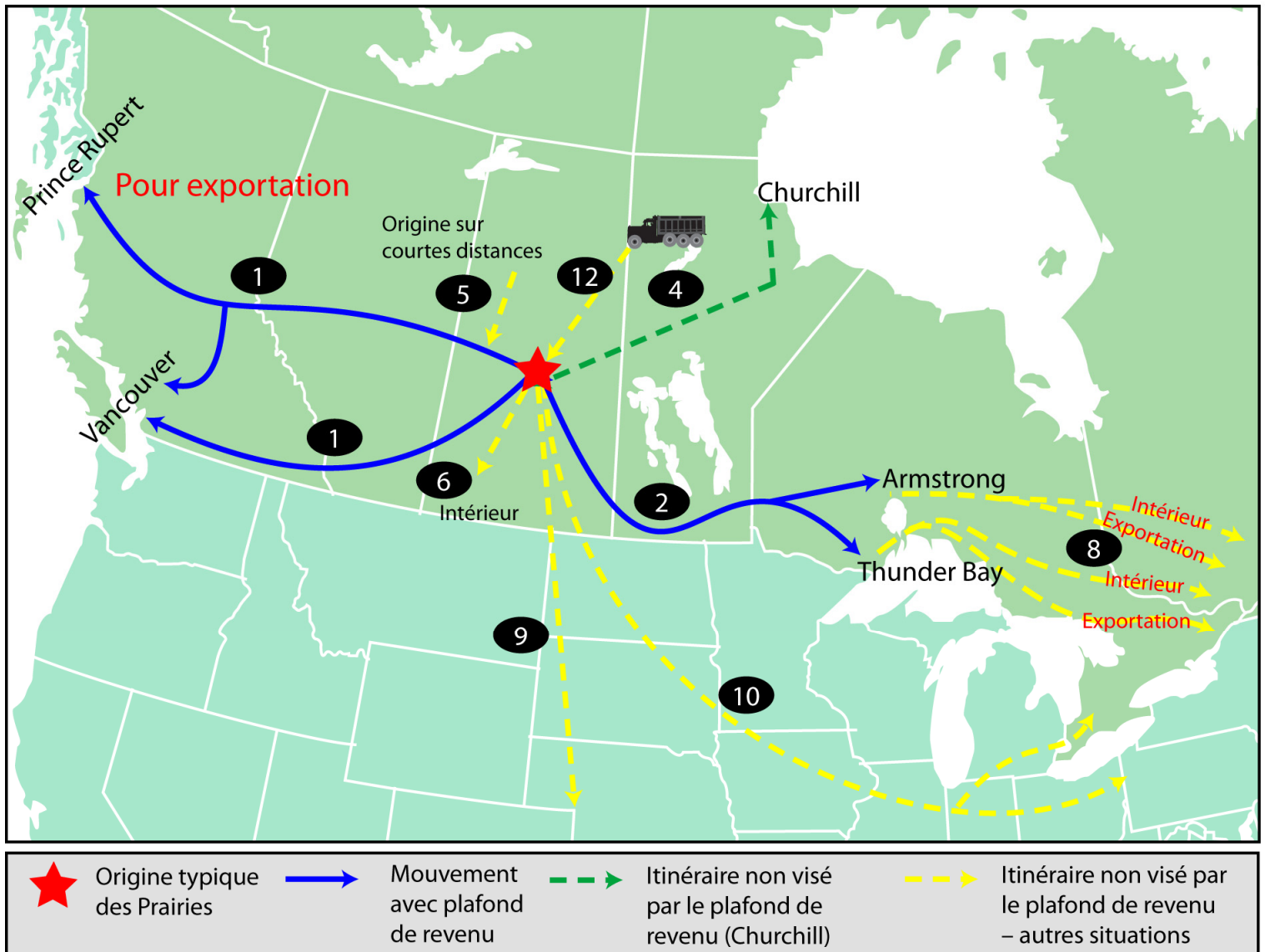
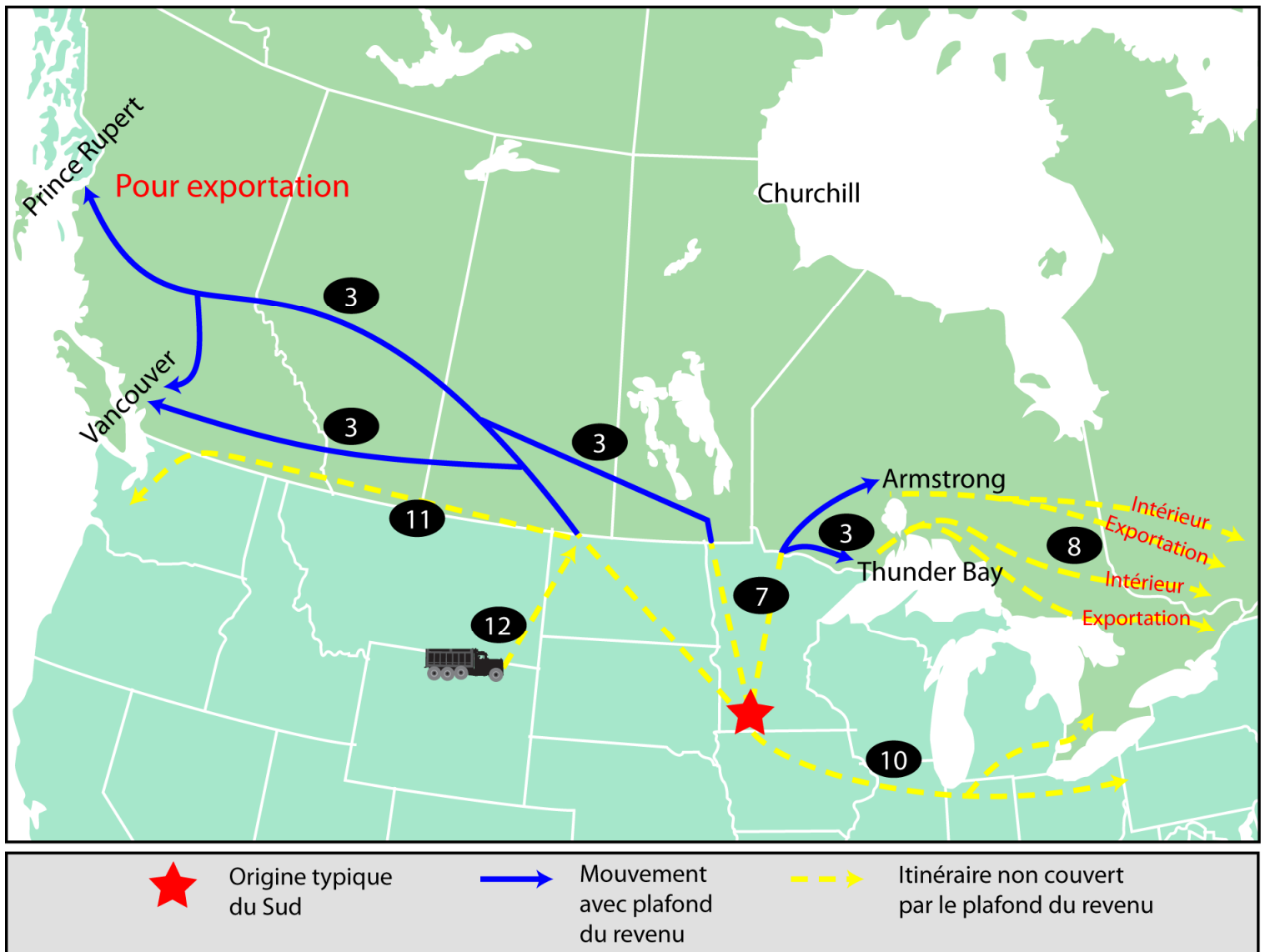


Figure 2 : Itinéraires provenant du Sud du Canada



C. Autres définitions clés

L'article 147 de la Loi définit les termes suivants :

Région de l'Ouest

La partie du Canada située à l'Ouest du méridien qui coupe la limite est de la ville de Thunder Bay, y compris toute la province du Manitoba.

Compagnie de chemin de fer régie

La Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique et toute autre compagnie de chemin de fer précisée par règlement.

Port de la Colombie-Britannique

Vancouver, North Vancouver, New Westminster, Roberts Bank, Prince Rupert, Ridley Island, Burnaby, Fraser Mills, Fraser Surrey, Fraser Wharves, Lake City, Lulu Island Junction, Port Coquitlam, Port Moody, Steveston, Tilbury et Woodward's Landing.

Exportation

L'expédition de grain par bâtiment, au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, vers toute destination à l'étranger ainsi que l'expédition de grain par tout autre moyen de transport vers les États-Unis pour l'utilisation dans ce pays et non pour expédition hors de celui-ci.

Campagne agricole

Période commençant le 1^{er} août et se terminant le 31 juillet de l'année suivante.

Pour obtenir de plus amples renseignements :

Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0N9
Tél. : 1-888-222-2592
TTY : 1-800-669-5575
Web : www.otc.gc.ca
Courriel : info@otc-cta.gc.ca