

En règle générale, le transport de charge complète inclut le ramassage et la livraison de porte à porte. À la livraison, le transporteur demande au destinataire de signer le connaissement préparé par l'expéditeur. Une facture pro forma donnant le détail des frais est ensuite préparée.

Dans le cas du transport de charge partielle, les marchandises sont ramassées par les camions de livraison locaux chez différents expéditeurs et livrées au terminal du transporteur, où elles sont triées, chargées, puis acheminées au terminal correspondant de la ville de destination. On procède à un dernier tri, et les marchandises sont prêtes à être chargées dans des camions locaux qui en assurent la livraison jusqu'à leur destination finale. Il va sans dire qu'avec les nombreuses manipulations de marchandises, ce type de service est plus coûteux que le transport de charge complète.

Toutes les provinces, à l'exception de l'Alberta, ont adopté des règlements régissant l'exploitation du transport pour compte d'autrui, en vertu desquels les transporteurs doivent être titulaires d'un permis indiquant les routes qu'ils doivent emprunter et le type de marchandises qu'ils peuvent transporter. Toutefois, avec la déréglementation du transport routier interprovincial, ces exigences et restrictions sont un facteur de moins en moins déterminant.

b) Transport privé

Les transporteurs privés ne sont assujettis à aucun règlement (si ce n'est aux règlements en matière de sécurité), mais ne peuvent transporter que des marchandises appartenant à la société propriétaire ou locataire des camions. En outre, les camions ne peuvent être conduits que par leur propriétaire ou un employé. En tant qu'expéditeur et propriétaire ou locataire du camion, la société est responsable de la marchandise en tout temps et à chacune des étapes du transport, du chargement initial à la livraison au point de destination.

Par rapport au transport pour compte d'autrui, le transport privé peut permettre de réaliser d'importantes économies, surtout dans le cas des expéditeurs qui doivent assurer un service régulier. De plus, il permet d'offrir un service à la clientèle de meilleure qualité.

3. Le matériel de transport routier

Les deux principales catégories de matériel utilisé pour le transport routier sont le camion ordinaire et le train routier.

a) Camion ordinaire

Le camion ordinaire est un véhicule automoteur transportant sa charge sur ses propres roues et comportant sur son châssis une cabine, un moteur et un espace pour le chargement.

Relativement facile à manoeuvrer, ce type de camion est pratique pour les livraisons et ramassages en ville et constitue la plus grande partie du parc automobile des transporteurs routiers. Les bétonnières, les camions à benne et à ordures ainsi que les véhicules de livraison des grands magasins appartiennent tous à la catégorie des camions ordinaires.

b) Train routier

Le train routier est un véhicule articulé comportant un tracteur qui tire une ou plusieurs semi-remorques chargées. Les semi-remorques s'attellent ou se détellent en quelques minutes, et les attelages sont assez normalisés.

Le nombre d'essieux d'un tracteur ainsi que leur empattement déterminent la capacité brute pour laquelle le véhicule peut être immatriculé, sous réserve des lois provinciales et territoriales régissant les poids. Des règlements régissent aussi le nombre de semi-remorques pouvant être tirées par un même tracteur, ainsi que la largeur, la hauteur et la longueur de celui-ci.

La charge maximale admissible pour tout genre de véhicule routier, quel que soit le nombre d'essieux, est de 63 500 kg (140 000 lb)¹, ce qui est bien peu en comparaison de la capacité de 85 tonnes d'un seul wagon couvert. Par contre, pour des produits comme les denrées alimentaires, la bière, le bois d'oeuvre et les marchandises générales, le camion est souvent le mode de transport idéal, en dépit de la taille limitée des véhicules et des limites de charge maximale imposées par les gouvernements provinciaux.

¹ Il s'agit du poids brut maximal admissible d'un véhicule ordinaire ou comportant sept ou huit essieux, en vertu de certaines restrictions en Ontario et à Vancouver. Ces données, qui datent de 1984, ne sont fournies qu'à des fins de comparaison.