

Il reste une importante distinction entre les courtiers en transport et les autres intermédiaires et transporteurs : en effet, les courtiers n'ont, du moins à l'heure actuelle, aucune responsabilité pour l'endommagement ou la perte de marchandises. Enfin, puisque le courtier est un intermédiaire, la rapidité du service de transport qu'il offre est fonction du mode de transport utilisé (par exemple, pour le transport routier, il faut de trois à cinq jours pour acheminer la marchandise vers le sud des États-Unis, selon la distance).

De plus amples renseignements sur les courtiers en transport pourront être obtenus des sources mentionnées à la fin de ce rapport (page 32).

### **Agents d'expéditeurs**

Les agents d'expéditeurs sont d'autres intermédiaires entre les expéditeurs et les transporteurs. Bien que ces agents utilisent tout mode de transport répondant aux besoins de leurs clients, leur principal secteur d'activité est le transport intermodes. Nombre de ces agences sont effectives des services de détail offerts par les chemins de fer, utilisant les taux d'expédition d'une seule remorque pour en expédier deux sur un wagon plat. Les agents d'expéditeurs peuvent obtenir des taux moins élevés pour des volumes élevés en passant des contrats avec les sociétés de chemins de fer et en offrant ensuite ces taux aux expéditeurs.

Les agents d'expéditeurs offrent notamment les services suivants :

- ils organisent des services de porte à porte pour les clients du système de ferroutage;
- ils fournissent un équipement spécialisé (par exemple, des remorques frigorifiques);
- ils assurent un service complet de porte à porte depuis les grands points de distribution/groupage jusqu'aux grands centres de distribution;
- ils paient directement le transporteur et présentent une seule facture à l'expéditeur;
- ils communiquent avec les douanes pour vérifier les documents requis à l'exportation des marchandises en cause; et
- ils regroupent les lots partiels en chargements complets.

Le principal avantage qu'il y a à traiter avec un tel agent pour obtenir des services intermodes est que le processus peut s'avérer plus rapide et moins onéreux que la négociation avec une société de chemins de fer. La déréglementation du transport de remorques sur wagons plats aux États-Unis signifie que ces intermédiaires s'occupant de forts volumes de marchandises ont pu négocier d'excellents tarifs d'abonnement avec les chemins de fer américains. De plus, en tant qu'importants utilisateurs de services ferroviaires, les agents d'expéditeurs se tiennent pleinement informés des modifications constamment

apportées aux tarifs et aux services des sociétés de chemins de fer des États-Unis, enlevant ainsi à l'expéditeur l'obligation de se familiariser avec ce domaine complexe.

Au moins une grande société américaine de chemins de fer utilise ces agents à la seule fin d'organiser le service de porte à porte pour tous ses clients canadiens qui utilisent le service de ferroutage. Dans ce cas, et de façon générale, ces agents peuvent être considérés comme des « agents de voyage » s'occupant de fret pour le compte d'expéditeurs.

Les agents d'expéditeurs négocient des taux au volume pour les remorques qu'ils s'attendent à expédier, ce qui leur permet de donner dès le départ un prix ferme à l'expéditeur. Les rabais qu'ils peuvent négocier représentent de 10 à 30 % des tarifs-remorques habituellement demandés par les transporteurs intermodes. Ces agents peuvent ainsi faire un profit tout en offrant des taux meilleurs que ceux que les expéditeurs peuvent eux-mêmes obtenir. On utilise les tarifs FAK (fret/tous genres) et on n'établit aucune distinction entre les produits. Chaque agent a ses points forts, et offre par conséquent de meilleurs taux et de meilleurs services dans certaines voies de transport.

Plusieurs des agents d'expéditeurs qui offrent un service entre l'Ontario et le Québec et le sud des États-Unis sont nommés à la page 28. D'autres informations sur ces intermédiaires pourront être obtenues à page 32.

### **Groupements d'expéditeurs**

Les groupements ou coopératives d'expéditeurs, autre type d'intermédiaires, sont des organismes sans but lucratif qui regroupent le fret de façon à permettre à leurs membres de tirer avantage des rabais selon le volume et des taux applicables à l'expédition de plusieurs remorques ou wagons. À titre d'organismes sans but lucratif, ils ne sont pas assujettis aux règlements de l'ICC et peuvent offrir des avantages substantiels aux expéditeurs. Des réductions de 10 à 15 % sur les tarifs habituels des divers modes sont offerts aux membres qui paient une contribution annuelle. Toutefois, l'expéditeur et le destinataire doivent être situés près des points de groupage/distribution desservis par le groupement.

En devenant membre d'un tel groupement, l'expéditeur peut s'attendre à devoir siéger au conseil d'administration. Autre désavantage, l'expéditeur devra payer, par sa cotisation de membre, pour des services qu'il n'utilisera peut-être pas (comme le groupage des chargements partiels). De plus, si le groupement fait faillite, ses membres pourront être tenus responsables de ses dettes même si l'expéditeur a payé tous les services qui lui ont été rendus.

Certains groupements d'expéditeurs ont établi des terminaux aux points d'origine et de destina-