

celui-ci augmente en deçà de catégories pondérales établies. En effet, les transporteurs routiers assortissent habituellement un tarif fixe à chaque catégorie pondérale, jusqu'à concurrence de 500 lb. (Ils demanderont, p. ex., 50 \$ l'envoi pour les envois de 1 lb à 100 lb et 100 \$ pour ceux de 100 lb à 200 lb.) Au-delà de 500 lb, ils facturent en ¢/100 lb.

Par conséquent, l'exportateur peut dans le cas d'envois pesant moins de 500 lb, faire des économies unitaires considérables, en portant le poids de son envoi aussi près que possible du plafond de la catégorie. Par exemple, s'il en coûte 50 \$ pour un envoi de 1 lb à 100 lb, plus le poids de son envoi se rapproche des 100 lb, moins le coût réel par livre en est élevé.

En revanche, dans le cas des envois plus lourds, qui sont facturés en ¢/100 lb (2 000 lb ou plus, par exemple), l'exportateur ne peut faire d'économie tant que le poids de son envoi ne lui permet pas de bénéficier du tarif de la catégorie pondérale suivante. Ainsi, d'après le tarif applicable à la catégorie 100 du transport routier, il en coûte 28,35 ¢/100 lb, pour expédier un chargement de 2 000 lb à 4 999 lb d'Halifax à New York. À partir de 5 000 lb, le tarif applicable au transport routier entre ces deux villes s'établit à 27,06 ¢/100 lb. L'exportateur a donc tout avantage à essayer de porter le poids de son envoi au seuil lui donnant droit à un escompte additionnel, en ¢/100 lb.

La formule ci-dessous permet de déterminer rapidement les "seuils d'escompte sur le poids" (c.-à-d. les points à partir desquels il est plus avantageux d'expédier un plus gros envoi, facturable au tarif de la catégorie pondérale suivante) :

$$\frac{\text{Tarif inférieur} \times \text{poids minimal}}{\text{tarif supérieur}} = \text{Seuil d'escompte sur le poids}$$

3. DESCRIPTION DES MARCHANDISES EN VUE DE LEUR CATÉGORISATION EXACTE

L'exportateur doit savoir que beaucoup de transporteurs dressent leurs devis en fonction de catégories de marchandises, elles-mêmes établies par le groupage des marchandises présentant les mêmes particularités de transport. Ces catégories tiennent à la valeur, à la densité (poids par unité cube), aux risques de perte, d'avarie et de vol, aux considérations relatives à la concurrence et à la régularité et au volume de mouvements semblables. Très souvent, les marchandises peuvent être placées dans plus d'une catégorie. L'exportateur s'assurera donc d'être facturé à un tarif moindre :

1. en diminuant la responsabilité du transporteur au titre des pertes et avaries, c'est-à-dire en veillant à déclarer la nature et la valeur véritables du produit;
2. en changeant la configuration du produit à expédier (en l'envoyant en vrac plutôt qu'en emballages distincts, par exemple) et
3. en changeant l'emballage du produit (c'est-à-dire en l'envoyant en pièces détachées plutôt qu'assemblé).