

Par conséquent, en décrivant convenablement vos marchandises au transporteur, vos efforts pourront être souvent récompensés par l'obtention de taux moindres.

Une étude récente des questions de transport et de distribution intéressant les petits expéditeurs¹ a révélé un certain nombre d'autres points que vous auriez intérêt à noter.

- Les tarifs forfaitaires internationaux de catégorie publiés par le Bureau des tarifs de la frontière du Niagara (NFTB) ont été jugés excessifs comparativement aux taux demandés par les transporteurs routiers américains. Les taux de ces derniers peuvent être comparés par les expéditeurs qui envoient leurs marchandises aux postes des douanes américaines qui servent de terminaux aux transporteurs routiers américains.
- Les transporteurs qui ont d'importants réseaux de terminaux aux États-Unis et au Canada et qui sont largement connus dans les deux pays offrent des taux de chargements partiels (LTL) sensiblement moins élevés que ceux du Bureau des tarifs.
- Les expéditeurs devraient savoir qu'ils peuvent négocier des tarifs marchandises (par opposition aux tarifs de catégorie plus élevés) avec les transporteurs s'ils acheminent régulièrement des marchandises entre une ville canadienne et une ville américaine données.

Bien que ce rapport s'intéresse aux divers moyens qui s'offrent d'aider les expéditeurs à réduire leurs coûts de transport, il est important de savoir qu'un bon réseau de distribution des marchandises exige plus que l'obtention des taux de fret les moins élevés. Il faut aussi trouver le coût global le moins élevé qui réponde aux exigences de la distribution des marchandises depuis l'usine jusqu'à l'entrepôt du client.

Le concept de la distribution en tant que système intégré est communément appelé « distribution physique ou gestion de la logistique ». Le concept suppose essentiellement des compromis. Une réduction des coûts de transport peut souvent se traduire dans un relèvement des coûts liés au maintien de stocks. Des modes d'acheminement plus lent comme le transport ferroviaire peuvent souvent entraîner un relèvement des coûts attribuables aux pertes et dommages ainsi que des coûts d'obsolescence, bien que les taux puissent être moins élevés.

Un exemple simplifié nous montre comment l'analyse de la distribution physique peut aider les expéditeurs à évaluer les diverses options possibles dans le choix des meilleures voies d'acheminement. Étudions le cas hypothétique

d'une moyenne entreprise de fabrication de composants électroniques d'Ottawa qui expédie chaque année 500 000 livres de marchandises à des clients de Houston, au Texas. L'entreprise produit chaque jour 2 000 livres de marchandises à exporter au Texas, pour une valeur approximative de 20 000 dollars. Les options qu'elle a étudiées sont d'expédier 10 000 livres par fret aérien environ une fois par semaine, 40 000 livres par camion environ une fois par mois, ou 60 000 par chemin de fer (sans voie privée de chargement) toutes les six semaines. Étant donné la taille et la fréquence de ces expéditions, les coûts globaux de distribution s'établiraient comme suit :

Options de distribution

	Fret aérien	Transport routier	Chemin de fer
1. Fret de base	\$180 000	\$ 90 000	\$ 75 000
2. Ramassage et livraison	22 500	—	6 300
3. Entreposage (avant expédition)	2 000	20 000	30 000
4. Intérêts sur les stocks non expédiés et sur les marchandises en transit	200	5 200	12 600
5. Pertes et dommages	2 500	5 000	7 500
TOTAL	\$207 200	\$120 200	\$131 400
Coûts de distribution/la livre	41,2¢	24,0¢	26,3¢

Si cet expéditeur hypothétique choisissait son mode de transport sur la seule base des taux de fret, il choisirait évidemment le transport ferroviaire. Toutefois, si les autres éléments de distribution physique sont pris en compte, l'utilisation d'un transporteur routier serait la plus rentable.

Étant donné que le transport par chemin de fer est le plus lent et que son délai de livraison est le plus variable, il faut que l'expéditeur maintienne des stocks (en usine ou en transit) plus importants qu'il ne serait nécessaire pour d'autres modes de transport. (Pour le transport aérien, des stocks minimaux ou nuls sont requis.) Le transport ferroviaire oblige également l'expéditeur à consacrer une part beaucoup plus importante de son capital circulant au maintien de stocks. Enfin, les frais liés aux pertes et dommages occasionnés par le transport ferroviaire sont plus élevés dans notre exemple, puisque ce mode de transport pourrait causer de plus lourds dommages à des biens fragiles comme des ordinateurs.

Si l'on examine les coûts unitaires liés à chaque mode de transport, le transport routier semble être le plus économique pour cet expéditeur : bien que les taux de ce mode de transport ne soient pas aussi bas que ceux du transport

¹ Peter Skorochod et Bob Bergevin, *Issues in Transportation/ Distribution for the Small/New Exporter*. Document présenté à la réunion annuelle de mai 1984 du Groupe de recherches sur les transports au Canada, Jasper (Alberta).