

est le grand nombre des formalités à remplir. Chaque État ainsi que le gouvernement des États-Unis imposent des droits, exigent des licences ou des permis et appliquent diverses restrictions quant à la taille et au poids. Certains États demandent plusieurs permis et la plupart d'entre eux demandent que le transporteur routier détienne une immatriculation et un permis d'exploitation de chaque État qu'il traverse, sauf dans les cas où les États ou les provinces en cause ont conclu des accords de réciprocité. La province de l'Ontario a conclu des accords de reconnaissance réciproque des permis avec 37 États, dont 7 des 10 États du Sud (sauf la Louisiane, l'Arkansas et le Tennessee). La province de Québec a officiellement ou provisoirement conclu des arrangements de réciprocité avec 29 États, dont tous les États du Sud à l'exception de l'Arkansas.

En ce qui concerne les limites applicables à la taille et au poids, le Surface Transportation Act de 1982 (P.L. 97-424) demande à tous les États d'accepter les normes fédérales touchant le poids, la largeur et la longueur pour les opérations empruntant le réseau routier inter-États. La loi permet au moins un véhicule articulé de 48 pieds, ou une semi-remorque de 28 pieds et une remorque jumelées. Les remorques ne devraient pas avoir une largeur supérieure à 102 pouces. Bien que certains États acceptent des poids légèrement supérieurs, la plupart n'autorisent pas un poids brut supérieur à 80 000 livres par véhicule.

Les sources mentionnées à la page 32 de ce rapport pourront vous renseigner sur les droits, les permis et les autres documents.

Comme solution de rechange au transport privé en direction du sud des États-Unis, les expéditeurs pourraient utiliser leurs propres véhicules pour transporter des marchandises sur des distances relativement courtes en territoire américain, d'où leur acheminement sera pris en charge par des transporteurs ou des intermédiaires américains. Une récente étude⁵ suggère l'utilisation du transport privé jusqu'aux postes des douanes américaines et l'utilisation de transporteurs américains pour la poursuite du trajet aux États-Unis comme moyen d'éviter de payer les forts tarifs internationaux de catégorie demandés par les transporteurs routiers inscrits au NFTB. Un grand nombre d'expéditeurs canadiens œuvrant dans plusieurs secteurs industriels réalisent d'importantes économies en transportant eux-mêmes par camion leurs marchandises jusqu'aux terminaux frontaliers des transporteurs publics américains ou jusqu'aux entrepôts de répartition que les transitaires et d'autres intermédiaires exploitent dans les villes situées près de la frontière américaine.

Une entreprise canadienne bien connue, la Northern Telecom, utilise ses propres véhicules pour transporter ses marchandises jusqu'à son centre privé de camionnage à Buffalo. Le succès de son approche a été dûment noté :

« Récemment, nous avons terminé les négociations avec deux grands transporteurs routiers américains qui nous ont donné des taux applicables du Maine à la Californie pour les marchandises acheminées vers/ou depuis notre centre privé de camionnage à Buffalo. Nos taux sont publiés sur trois pages de tarifs, ce qui remplace avantageusement les dizaines de milliers de taux contenus sur les listes des divers bureaux des tarifs. »

« Nous avons également négocié, ou sommes en voie de négocier, des taux simplifiés à destination et en provenance de l'ouest du Canada, entre Montréal et la côte Est des États-Unis et entre Montréal et nos entreprises situées au Québec. Nous pouvons résumer ainsi les avantages de ce type d'établissement de tarifs : les coûts administratifs sont contrôlés, les erreurs dans les tarifs devraient être non existantes, et les factures des transporteurs sont traitées et payées avec un minimum d'effort ».⁶

Les transporteurs devraient donc savoir qu'il y a des cas où le transport privé constitue une option fort réalisable; mais l'option est surtout limitée à de courts trajets outre frontière.

⁵ Peter Skorochod, Rob P. 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).

⁶ Observations de A.I. Forthergill, gestionnaire du mouvement des marchandises pour Northern Telecom, à la réunion annuelle de la Ligue canadienne du trafic industriel tenue du 27 février au 1^{er} mars 1984 à Winnipeg. Les observations de M. Forthergill sont tirées de *Traffic World*, 12 mars 1984, p. 17.