

rale, pour l'expédition d'un seul chargement complet, les taux de wagons complets peuvent concurrencer les taux de chargements complets acheminés par transport routier ou intermodal. Vous commencerez à réaliser d'importantes économies sur les taux ferroviaires lorsque vous pourrez offrir le chargement de 5 à 10 wagons par semaine. *Comme l'implique la remarque ci-dessus et étant donné que les entreprises canadiennes et américaines de chemins de fer ont cessé il y a plusieurs années d'offrir des taux de chargements partiels, le transport ferroviaire n'est pas une solution viable pour les petits expéditeurs.*

Transporteurs intermodes

Le transport intermodes, aussi appelé « ferroutage » (TOFC) ou système « conteneur sur wagon plat » (COFC), est une combinaison unique des modes de transport ferroviaire et routier. Selon ce concept, la marchandise est chargée sur une remorque routière qui sera conduite au terminal ferroviaire, chargée sur wagon plat, puis acheminée par chemin de fer. Pour les expéditeurs de gros volumes, le ferroutage offre des coûts moindres rendus possibles en combinant le transport ferroviaire et le service de livraison porte à porte qu'offre le transport routier.

Certains avantages du ferroutage :

- tous les transporteurs ferroviaires fournissent des services de repérage des expéditions pour les chargements complets sur remorques;
- on utilise des connaissements directs qui couvrent tout le trajet, du point d'origine au point de distribution;
- les expéditeurs canadiens situés près des postes des douanes peuvent explorer les avantages qu'offrent les faibles taux au volume de ce mode de transport qui leur permet d'acheminer leurs marchandises jusqu'aux rampes de chargement des sociétés ferroviaires américaines, minimisant ainsi le nombre des transporteurs en cause;
- la structure des tarifs est fort simple : tous les taux sont exprimés selon la formule FAK (fret tous genres), aucune différenciation n'étant établie en fonction du produit; et
- la déréglementation n'a pas modifié la responsabilité du transporteur ferroviaire pour les marchandises qui lui sont confiées par l'expéditeur. Selon le Code annoté des États-Unis (49 USCA 11707), les transporteurs américains doivent payer des frais d'endommagement correspondant à la pleine valeur du produit à moins que l'on ait utilisé les tarifs de libération.

Toutefois, les expéditeurs devraient connaître certains désavantages de ce mode de transport :

- les transporteurs ferroviaires mentionnent qu'ils n'offrent que des fourgons de 40 et 45 pieds pour le transport (non frigorifié) de marchandises sèches sur un trajet international. En outre, nos sociétés de chemins de fer mentionnent qu'elles ne chargeront (généralement) pas leur propre équipement pour des destinations aux États-Unis;
- tous les transporteurs fondent leurs tarifs sur le coût par remorque, peu importe la charge transportée ou que la remorque soit remplie ou non à pleine capacité. Par conséquent, un petit expéditeur se trouverait désavantagé s'il confiait un chargement partiel à un transporteur ferroviaire;
- des taux (au volume) réduits ne sont offerts que pour les très forts volumes (supérieurs à 100 remorques par mois);
- de nombreux transporteurs ferroviaires n'assurent pas un service de porte à porte. Ils retiennent les services d'intermédiaires comme des agents d'expéditeurs pour s'occuper de services « de détail » comme l'organisation du ramassage et de la livraison, la fourniture du matériel, le repérage des expéditions, la recherche de clients potentiels et le regroupement des charges;
- les remorques étant acheminées par train, elles rencontrent de plus grands risques de perte et de dommage (comparativement au transport routier) en raison des débranchements, des triages et des commutations; et
- le service est relativement lent si on le compare au service direct du transporteur routier et au service expéditif du transport aérien. (Pour les marchandises expédiées depuis l'est du Canada vers des points du sud-est et du sud-ouest des États-Unis, le trajet pourrait prendre de cinq à sept jours ou plus, selon le nombre de sociétés de chemins de fer en cause.)

Bien que le ferroutage ait été déréglementé aux États-Unis, le petit exportateur canadien qui veut utiliser ce mode de transport le jugera relativement peu intéressant comparativement aux autres options. Puisque les agents d'expéditeurs et les transitaires peuvent obtenir des rabais selon le volume, qu'ils peuvent fournir du matériel spécialisé et qu'ils offrent souvent d'autres services (comme le courtage en douane), ces intermédiaires constituent un choix plus approprié pour l'expéditeur canadien qui veut utiliser l'option intermodes. On trouvera à la fin de ce rapport (page 27) d'autres renseignements sur les transporteurs ferroviaires et les intermédiaires qui offrent des services de transport intermodes.

Transporteurs fluviaux

De tous les modes de transport, le transport fluvial est le moins onéreux et le plus lent. Le