

rabais pour certaines destinations afin d'encourager le chargement d'appareils qui effectuent des vols pratiquement à vide. D'autres rabais sont offerts pour le chargement de marchandises en conteneurs de fret aérien, dont il existe une extrême diversité.

Le fret aérien devient de plus en plus précieux comme outil de marketing permettant à l'expéditeur de livrer des marchandises à son client dans un délai très court. La juste valeur de ce bon service fourni au client est difficile à quantifier, mais elle peut quelquefois représenter la différence entre l'obtention ou la perte d'un contrat de vente sur un marché donné. L'expéditeur doit non seulement évaluer le coût relatif du transport aérien par rapport aux autres modes, mais également examiner la valeur qu'a ce service accéléré du point de vue de la distribution physique. Les modes d'acheminement plus lents nécessitent des stocks relativement plus importants (et des délais d'acheminement plus longs) que ne le demandent les modes de transport les plus rapides. Le coût plus élevé du service accéléré doit être évalué en fonction des épargnes réalisées par la réduction des stocks au point de destination — c'est-à-dire par la réduction des coûts d'entreposage et de stockage et des divers frais de manutention.²

Si vous utilisez le transport aérien, il faut vous familiariser avec les nombreuses caractéristiques de ce mode de transport. Le document le plus utile à ce titre est le *Air Cargo Guide* (voir page 30). Les expéditeurs devraient aussi savoir que chaque compagnie aérienne a ses propres règlements et autres restrictions particulières, et que le même transporteur peut offrir des services différents selon les aéroports. Par conséquent, la tâche la plus importante pour l'expéditeur qui tente d'obtenir des taux fermes est de bien connaître les caractéristiques de son chargement et les exigences du service à fournir, puis de communiquer avec les agents locaux de fret aérien.

Les transporteurs aériens desservant des villes du centre du Canada et des villes du sud des États-Unis sont énumérés à la fin de ce rapport. Consultez les pages jaunes de votre annuaire téléphonique pour avoir les adresses des bureaux locaux ou les numéros d'appel sans frais.

Transporteurs routiers publics

Les transporteurs routiers acheminent les marchandises en chargements complets ou partiels (LTL). Le camionnage est très souple en ceci qu'il peut atteindre des expéditeurs et des destinataires éloignés des voies de chemin de fer ou des voies d'eau. Le transport routier ou camionnage est le mode de transport public de surface le plus rapide et le plus direct; il peut desservir la plupart des villes du centre du Canada et du sud des États-Unis dans un délai de 3 à 5 jours.

Les transporteurs routiers peuvent acheminer presque tout produit imaginable en offrant des camions porteurs, des camions à semi-remorque, des semi-remorques citernes, des remorques à plate-forme, des remorques à ridelles, des remorques découvertes, des remorques frigorifiques, des camions de transport en suspension (pour les articles fragiles), des camions basculants (facilitant le chargement au niveau du sol), et des camions pour transport exceptionnel (qui, avec leur semi-remorque surbaissée, permettent de transporter des marchandises lourdes ou surdimensionnées).

Outre le transport privé (voir page 32) et le transport à contrat (pour l'acheminement de très forts volumes), deux catégories de transporteurs routiers offrent leurs services : les transporteurs publics détenteurs de permis et les propriétaires-exploitants indépendants. Les transporteurs routiers détenteurs de permis reçoivent leurs autorisations d'exploitation de l'Interstate Commerce Commission ainsi que des gouvernements des États et des provinces, lesquels imposent diverses restrictions en matière d'octroi de permis. Certains transporteurs routiers publics sont uniquement autorisés à transporter certaines marchandises comme des produits agricoles, des articles ménagers, des matériaux de construction et d'autres produits explicitement mentionnés sur leur permis. Certains transporteurs ne sont autorisés à transporter des marchandises qu'en chargements complets et qu'entre certaines régions ou certains points, alors que d'autres peuvent transporter des chargements partiels et offrir des services internationaux jusqu'aux villes donnant accès aux États-Unis, tous ces services devant évidemment respecter les autorisations reçues et les restrictions applicables à leurs trajets respectifs.

Les transporteurs routiers publics sont en plus généralement responsables des pertes et dommages subis par les marchandises qui leur ont été confiées. Les exceptions sont la perte ou le dommage causé par un cas de force majeure, une émeute, une grève, un défaut ou un vice inhérent de la marchandise, la défaillance de l'expéditeur ou du destinataire, etc. Le niveau de responsabilité du transporteur est calculé en fonction des facteurs suivants :

- la valeur des marchandises au lieu et au moment de l'expédition, y compris le fret et tous autres frais payés; ou
- toute valeur inférieure à la valeur susmentionnée qui a été déclarée par écrit par l'expéditeur ou qui a été convenue.

Le montant de tout dommage ou perte établi selon les critères ci-dessus ne doit pas dépasser 2 \$ la livre, à moins qu'une valeur plus élevée n'ait été déclarée sur le connaissance de l'expéditeur.

² James L. Heskett, Nicholas Glaskowsky, Jr. et Robert M. Ivie, *Business Logistics*, New York, Ronald Press Company, 1973.