

# New

Décembre 2002

UN JOURNAL POUR LE  
TRANSPORTEUR  
CANADIEN ET  
TRANSFRONTALIER

Freight Carriers Association  
of Canada



427, rue Garrison,  
Unité 3-4  
Fort Erie, ON  
L2A 6E2

North American  
Transportation Council, Inc.

C.P 548  
Buffalo, NY  
14225-0548



Téléphone: (800) 559-7421  
Télécopieur: (905) 994-0117  
Courriel: [info@fca-natc.org](mailto:info@fca-natc.org)  
Site Web: <http://www.fca-natc.org>

Pas certain d'un poste ou d'adresse de  
courriel?

CONTACTE	Poste	Courriel
Président Dave Sirgey	214	<a href="mailto:dsirgey@natc.com">dsirgey@natc.com</a>
Directeur, recherche et développement des tarifs Ken Leising	203	<a href="mailto:kleising@natc.com">kleising@natc.com</a>
Secrétaire Julie Gauthier	218	<a href="mailto:julieg@natc.com">julieg@natc.com</a>
Comptable Diane Sheppard	207	<a href="mailto:dfalls@natc.com">dfalls@natc.com</a>
Analyste principal et programmeur Jon Ainsworth	217	<a href="mailto:jda@natc.com">jda@natc.com</a>
Ventes et Marketing Mary Anne Vehrs	212	<a href="mailto:mvehrs@natc.com">mvehrs@natc.com</a>

## À L'INTÉRIEUR DE CE BULLETIN

#DE  
PAGE

### LES FRAIS ACCESSOIRES SONT-ILS LE PROBLÈME OU LA SOLUTION ?

2-3

In Il semble que récemment, lors des réunions du Comité Consultatif de la FCA et du Comité Général des taux de la NATC, un thème qui remontait souvent à la surface était l'importance de facturer les expéditeurs/consignataires pour tous les services effectués.

### SURCHARGE POUR MESURES ANTI-TERRORISME

4

Le gouvernement des États Unis a récemment approuvé le «Homeland Security Bill» *Loi pour la protection de la Patrie* qui introduit de nouvelles mesures de sécurité pour prévenir les actes de terrorisme.

### DÉLAIS EXCESSIFS AUX PASSAGES DES FRONTIÈRES

4-5

Tous les camionneurs qui font du transport transfrontalier se souviennent encore très bien des longues heures d'attentes aux frontières dues aux mesures de sécurité accrues provoquées par les attaques terroristes du 11 septembre. L'immobilisation de chauffeurs et camions aux frontières pour de longues heures a coûté à notre industrie des millions de dollars qui n'ont jamais été récupérés.

### CONVENTION D'OUVERTURE DE CRÉDIT

5

Un de nos membres qui est également membre du Comité Consultatif de la FCA, monsieur Luc P. Cartier, Président de Transport Henri Dion nous accorde sa permission de reproduire et distribuer à tous les membres de nos associations une formule de demande de crédit (dans les deux langues officielles) qu'il a fait préparer par un avocat spécialiste en matière de transport routier à ses frais, qui étaient d'ailleurs assez considérable.

### AVEZ-VOUS UN PROGRAMME DE PESAGE ET DE CUBAGE ?

5-6

Si votre compagnie a déjà en place un programme de vérification du poids et cube des expéditions, vous serez sûrement d'accord avec ce qui suit. Si toutefois vous n'avez pas un tel programme, il serait sûrement avantageux de considérer en mettre un en marche.

### PRESSIONS POUR EXCLURE LE POIDS/CUBE DES PALETTES

6-8

Certains de nos membres nous alertent que récemment, certains clients, en particulier des 3PL (entreprises de logistique) font des pressions auprès des transporteurs pour exclure le poids des palettes du calcul des frais de transport.

### LES RÉVISIONS DU RÉPERTOIRE DE RÈGLEMENTS CONTINUE

8

Notre projet de révision de tous les règlements couramment publiés au Tarif de règlements No. 172 de la NATC et No. 100 de la FCA a pour but l'évaluation de tous les règlements afin de les moderniser pour mieux refléter les conditions présentes dans les marchés.

### RESTRUCTURATION DES TAUX DE CLASSE DE LA NATC

9

Lors de sa dernière réunion le 29 octobre 2002, le Comité des tarifs généraux de la NATC (GRC) a demandé à la permanence de développer les étapes procédurales à suivre pour résoudre certaines anomalies régionales qui existent dans les structures de taux de classe pour le trafic entre les É.-U. et le Canada.

## LES FRAIS ACCESSOIRES SONT-ILS LE PROBLÈME OU LA SOLUTION ?

Il semble que récemment, lors des réunions du Comité Consultatif de la FCA et du Comité Général des taux de la NATC, un thème qui remontait souvent à la surface était l'importance de facturer les expéditeurs/consignataires pour tous les services effectués. Les marges de profit de l'industrie ne permettent pas aux transporteurs d'absorber les coûts de fournir ces services supplémentaires.

Un article intitulé "There is a solution"-- «*Il y a une solution*» paru récemment dans la revue *Traffic World* réitère ce sentiment et nous traduisons à votre intention une portion de cet article:

"... l'industrie LTL est plus mal en point que la plupart. Malgré que les expéditeurs n'aimeront pas en entendre parler, il y a une solution. Et c'est ridiculement facile. 'Fais-toi payer pour ce que tu fais'. Différemment des géants de la messagerie (les transporteurs de colis UPS et FedEx, les transporteurs LTL ont pris l'habitude d'assurer beaucoup de services gratuitement."

Dans l'article, on dit que les raisons données pour performer gratis ces services sont: pressions dues aux forces de la compétition et la crainte de perdre des clients. Une discipline des transporteurs conjuguée avec l'éducation des clients est essentielle pour enrayer cette mauvaise habitude d'effectuer des services gratuitement. Pourquoi l'industrie du camionnage serait-elle si différente des autres industries qui ne se cachent pas pour facturer pour les services supplémentaires (certains pourraient même dire qu'elles chargent pour des services "perçus" supplémentaires) ?

Selon un récent sondage effectué par FCA/NATC auprès des transporteurs LTL, on constate que les montants provenant des frais accessoires représentent entre 0 et 8% des recettes totales des transporteurs. Toujours selon ce sondage, on constate que les services accessoires les plus importants, d'après les recettes, sont :

- Détention (temps d'attente)
- Main d'œuvre supplémentaire
- Conservation des marchandises
- Arrêt en cours de route
- Livraisons multiples
- Responsabilité/valeur déclarée

Une portion du sondage demandait aux transporteurs d'indiquer avec quelle fréquence ils ont facturé, et été payés, pour les services accessoires. Les réponses furent conformes à l'article du *Traffic World* cité plus tôt. L'industrie fait un piètre travail lorsqu'il s'agit de facturer pour les services rendus. Ces services représentent pour les clients des transporteurs une "valeur-ajoutée" et devraient être traités comme tels.

Par où un transporteur peut-il commencer pour facturer les clients pour des services jusqu'alors effectués gratuitement? Une approche pratique serait d'attaquer ces frais un par un, commençant par ceux ayant le potentiel de rapporter le plus revenu – ex. le temps d'attente--ou les plus facile à mettre en pratique – ex. valeur déclarée. Un exemple des étapes pour entreprendre la facturation du temps d'attente pourrait être:

- Rencontres avec les employés impliqués –trafic, ventes, facturation, etc.—afin de les sensibiliser à la nécessité de facturer pour le temps d'attente et leur expliquer de quoi il en tient. Il serait bon de leur apprendre l'importance des coûts reliés à au service.
- Avertir le client de l'intention de facturer pour les services accessoires à l'avenir.
- Informer les employés et les clients quant au temps "libre" alloué.
  - ◊ Mettre en place les procédures pour recueillir les informations nécessaires pour facturer le client (sur la facture originale, si possible).
  - ◊ Exiger la signature de l'expéditeur ou du consignataire sur le connaissance là ou sont indiquées l'heure d'arrivée et l'heure du départ pour confirmer le délai et permettre le calcul du temps excédentaire.
  - ◊ Mettre en place des systèmes pour assurer que les frais accessoires soient systématiquement inclus sur la facture originale (temps à l'arrêt moins le temps libre (et le temps de grâce si applicable) multiplié par le taux horaire.
- Mettre en place un système qui permet de faire le suivi auprès des expéditeurs et consignataires afin de travailler ensemble pour réduire le temps d'attente.

(Suite sur la page 3)

(Suite de la page 2)

Pour quels services devrions nous charger nos clients? Le sommaire des frais accessoires publié par la FCA au tarif de règlements No. 100 (dont une copie est jointe à ce bulletin) peut servir de point de départ pour les services et les frais correspondants les plus communs. En somme, la facturation de tous les services exécutés peut aider à résoudre les problèmes de rentabilité dans l'industrie du transport.

1/ "There is a solution", Schulz, John D., Traffic World, 23 septembre 2002, pp. 27-33.

<b>FCA TARIF 100-K</b>		
<b>SOMMAIRE DES FRAIS COMMUNÉMENT UTILISÉS</b>		
(Pour information seulement - Pour application se référer à l'Item indiqué)		
<b>No ITEM</b>	<b>RÈGLEMENT</b>	<b>FRAIS</b>
100	Frais Avancés	<b>8.77\$</b> par expédition
150, 155, 160	Marchandises volumineuses: LTL  20 pieds ou plus dans la remorque poids minimum par palette: 640 lb	10 lb au pied cube au Tarif FTG ou au taux de classe (max. classe 100) 1,000 lb par pied linéaire au Tarif FTG ou au taux de classe (max. classe 70)
170	Capacité de Chargement: AQ TL	15,000 lb au taux de classe 100 – 10M Tarif FTG - Minimum 30M Tarif FTG - Minimum 45M
190	Transport Local	<b>4.50\$</b> cwt, Minimum <b>43.97\$</b> , Maximum <b>220.02\$</b>
210	Expéditions contre remboursement (COD)	6% du montant, Minimum <b>26.56\$</b>
270	Copies de documents	<b>5.29\$</b> chaque, Minimum <b>21.15\$</b> par demande
280	Matières Dangereuses:	Placards requis : Jusqu'à 19,999 lb – <b>43.97\$</b> par expédition 20.000 lb ou plus – <b>70.42\$</b> par véhicule utilisé Placards non-requis : Jusqu'à 999 lb. – <b>17.54\$</b> 999 lb. Ou plus – <b>43.97\$</b>
310	Détention de véhicules sans unité motrice -24 heures gratuites	<b>131.94\$</b> par véhicule par jour Température contrôlée – <b>264.00\$</b> par véhicule par jour
320	DÉTENTION DE VÉHICULES: PESANTEUR RÉELLE   TEMPS GRATUIT 9,999 lb   0.5 heure 19,999 lb   1 heure 29,999 lb   1.5 heure 30,000 lb & plus   2 heures	EXCÉDENT: <b>43.97\$</b> par 30 minutes, jours ouvrables <b>52.75\$</b> par 30 minutes, samedis <b>61.65\$</b> par 30 minutes, dimanches et jours fériés
330	Tarifs FTG augmentés par les multiples de la Classification NMFC pour items supérieur à la classe 100	
340	Usage exclusif d'un véhicule	Minimum 18,000 lb à la classe 100, Tarif FTG min. 30,000 lb ou 45,000 lb à la classe 55 (trafic est/ouest)
410	Main-d'œuvre Auxiliaire -  Jours de semaine  Samedis Dimanches et jours fériés	<b>61.65\$</b> par homme par heure - minimum 4 heures  <b>79.33\$</b> par homme par heure - minimum 4 heures <b>96.86\$</b> par homme par heure - minimum 4 heures
460	Cueillettes et livraisons multiples Transport local applicable à Item 190	Cueillettes et livraisons supplémentaires à ne pas excéder : TL – minimum 20,000 lb – 4 TL – minimum 30,000 lb - 7
510	Cueillette et Livraison: Intérieur Hayon Hydraulique Résidence privée Expositions Site de Construction	<b>4.50\$</b> cwt, minimum <b>43.97\$</b> , maximum <b>220.02\$</b>
540	Conservation des Marchandises   LTL TL 20M ou plus	12% des frais de transport, min. <b>26.56\$</b> par livraison 6% des frais de transport, min. <b>167.27\$</b> par livraison
620	Frais pour expédition unique pesant moins de 500 lbs	Minimum <b>100.34\$</b> ou <b>\$25.95</b> en plus des frais autrement applicables
650	Arrêt en cours de route: Maximum 3 arrêts	<b>158.50\$</b> par arrêt
690	Valeur déclarée : 1% sur l'excédent de 4.41\$ par kg (2,00\$ la livre) – Minimum <b>3.48\$</b> par expédition	
720	Intérêt sur facture en souffrance	2% par période de 30 jours, minimum <b>3.48\$</b> par période

## SURCHARGE POUR MESURES ANTI-TERRORISME

Le gouvernement des États Unis a récemment approuvé le «Homeland Security Bill» *Loi pour la protection de la Patrie* qui introduit de nouvelles mesures de sécurité pour prévenir les actes de terrorisme. Subséquemment, la compagnie de transport Con-Way a annoncé qu'à partir du 2 janvier 2003, elle appliquera une 'surcharge de sécurité' de \$8.00 par expédition sur tout leur trafic transfrontalier É.-U./Canada. Des représentants de Con-Way invoquent que toute nouvelle exigence gouvernementale pour la sécurité nationale entraînera des coûts supplémentaires.

Con-Way signale que les exigences de la nouvelle loi sont entre autres:

- L'enregistrement de tous les équipements traversant les frontières ;
- L'enregistrement de tous les chauffeurs de camion traversant les frontières;
- Modifications à la documentation requise pour les expéditions transfrontalières (plus de temps pour la préparation);
- Changements aux méthodes d'inspection aux frontières;
- Prolongation du temps requis pour la traverse des frontières.

## DÉLAIS EXCESSIFS AUX PASSAGES DES FRONTIÈRES

Tous les camionneurs qui font du transport transfrontalier se souviennent encore très bien des longues heures d'attentes aux frontières dues aux mesures de sécurité accrues provoquées par les attaques terroristes du 11 septembre. L'immobilisation de chauffeurs et camions aux frontières pour de longues heures a coûté à notre industrie des millions de dollars qui n'ont jamais été récupérés. Depuis, de nouvelles mesures de sécurité ont été mises en place (voir 'Surcharge pour mesures anti-terrorisme' ailleurs dans ce bulletin) ajoutant encore quelques minutes aux temps coutumiers pour le passage des frontières.

Malheureusement, l'incertitude quant au 'Où', 'Quand' et 'Comment' de nouvelles attaques

terroristes nous tient tous sur le qui vive et nous incite à penser à nous préparer afin de pouvoir réagir. Quelque temps après les attaques, le Comité des taux généraux (GRC) de la NATC aussi bien que le Tariff Advisory Committee (TAC) 'Comité Consultatif' de la FCA ont longuement discuté des pertes énormes qui ont découlé de ces événements extraordinaires et des solutions qui pourraient être disponibles si pour cause de nouvelles menaces d'attaque ou pour toute autre raison, les frontières redevenaient des goulots d'étranglement. À l'opinion des membres des deux comités il est important que la NATC mette en place des mesures d'urgence qui pourraient être déclenchées rapidement si les délais aux frontières se prolongeaient au-delà de la normale.

Évidemment, pour les charges entières, une surcharge pour récupérer le coût du temps excédentaire est relativement facile mais c'est tout autre chose pour les transporteurs LTL. Pour eux, il fallait inventer une nouvelle méthode pratique afin de partager équitablement le coût du temps excédentaire entre toutes les expéditions transportées dans une remorque. Un pourcentage semblable au programme de surcharge sur le carburant est impossible car les expéditions de très long parcours seraient pénalisées alors que les courtes distances ne paieraient pas leur juste part. Avec pour but une méthode qui pourrait être vite informatisée, aisément comprise et facile à mettre en marche un nouveau processus fut créé et subséquemment un transporteur déposait une proposition pour établir un nouveau règlement dans le répertoire des frais accessoires.

Ce nouveau règlement contient un tableau des frais additionnels qui distribue le coût de l'excédent de temps aux frontières entre toutes les expéditions dans une remorque selon la durée du temps d'attente et le poids de l'expédition. Le règlement fut publié le 29 juillet 2002, à l'Item 490 du tarif de règlements NATC 172. Afin d'être prêts pour toute éventualité, les membres des comités étaient de l'opinion qu'il serait bon d'incorporer les provisions et le tableau des frais supplémentaires dans toutes les propositions de taux futures afin que le programme de récupération du coût des délais excessifs soit mis en marche rapidement et sans aucune obstruction ou objection. Certains transporteurs songent aussi à

(Suite sur la page 5)

(Suite de la page 4)

rappeler à leurs clients la potentialité que des frais supplémentaires pourraient s'appliquer à l'avenir en ajoutant une ligne sur leur facture tel que "Surcharge pour excédent de délai aux frontières" (ou appellation de la sorte) avec 'zéro' comme montant jusqu'à ce qu'une surcharge soit déclenchée.

Vous aimeriez plus de détails à ce sujet? N'hésitez pas à communiquer avec Ken Leising au 1-800-559-7421 poste 203.

---

### CONVENTION D'OUVERTURE DE CRÉDIT

---

Un de nos membres qui est également membre du Comité Consultatif de la FCA, monsieur Luc P. Cartier, Président de Transport Henri Dion nous accorde sa permission de reproduire et distribuer à tous les membres de nos associations une formule de demande de crédit (dans les deux langues officielles) qu'il a fait préparer par un avocat spécialiste en matière de transport routier à ses frais, qui étaient d'ailleurs assez considérable.

Ce transporteur s'est rendu compte qu'il y avait une lacune lorsque, faute de documents confirmant son entente avec le client, il lui fut impossible de récupérer des sommes assez considérables. Il est fort probable que plusieurs de ses confrères dans l'industrie du transport se sont un jour ou l'autre trouvés dans une situation semblable. Plusieurs entreprises de transport accordent routinièrement à leurs clients des termes et limites crédit très importantes sans avoir au préalable obtenu confirmation de leur entente qui les protégerait pourtant dans la mesure du possible.

Ce formulaire, en plus de recueillir des renseignements importants quant au genre de société, nom des membres de la direction, institution financière et références de crédit contient d'autres dispositions très importantes tel que:

- Accord de payer une surcharge sur le carburant si le prix dépasse un certain montant;
- Termes de crédit avec pénalités pour paiement tardif;
- Conditions des services de transport et limites de responsabilité en plus de dispositions dans

l'évènement d'une faillite;

- Conditions pour la perception des comptes si le client manque à ses engagements (détention des marchandises jusqu'à ce que le montant dû soit payé);
- Juridiction pour procédures judiciaires;
- La loi applicable;
- Consentement pour le contact de tierces parties pour obtenir des informations et permission de divulguer l'information;
- Accord pour accepter les transmissions électroniques, télécopies ou fac-similé aussi valide qu'un document original;
- Accord pour accepter le formulaire d'entente de crédit signée transmise par télécopie ou fac-similé aussi valide que l'original;
- Accord pour accepter des ententes, communications documents ou échange d'information ou de données en format électronique ou via toute autre technologie.

Nous sommes très reconnaissants, tout comme nos membres le seront sans doute, envers monsieur Cartier pour sa générosité et son empressement à partager cet outil de gestion très important avec ses confrères de l'industrie du transport. Ces formulaires sont disponibles en format électronique. N'hésitez pas à communiquer avec Dave Sirgey au 1-800-559-7421 poste 214.

---

### AVEZ-VOUS UN PROGRAMME DE PESAGE ET DE CUBAGE ?

---

Si votre compagnie a déjà en place un programme de vérification du poids et cube des expéditions, vous serez sûrement d'accord avec ce qui suit. Si toutefois vous n'avez pas un tel programme, il serait sûrement avantageux de considérer en mettre un en marche. Ces programmes établissent un processus par lequel les transporteurs choisissent des expéditions, soit systématiquement ou par échantillonnage aléatoire, ou les deux (c.-à-d. tous les poids déclarés se terminant par un '0' ou un '5' plus les expéditions désignées par l'échantillonnage), sont repesées, mesurées ou inspectées afin de déterminer si le poids, densité, ou dans certains cas la classification lorsque applicable, sont tels que déclarés par l'expéditeur sur le connaissement. Le but est de s'assurer que le poids réel est bien tel que

(Suite sur la page 6)

(Suite de la page 5)

déclaré ou si le cube déclenche ou non l'application des dispositions régissant le cube des expéditions. Les recettes provenant de tels programmes s'ajoutent directement au bénéfice net.

### Saviez-vous que:

- Les transporteurs qui ont en place un programme de pesage et cubage ajoutent de 1-2% à leur chiffre d'affaires d'année en année. Selon les résultats d'exploitation diffusés par Statistique Canada pour les entreprises de transport général majeures ceci se traduit en **une augmentation de 20—à 40% du bénéfice net?**
- Que les déclarations de poids erronées ne sont souvent pas mal intentionnées car la majorité des expéditeurs n'ont pas de balance pour peser leurs expéditions?
- Le coût d'exploitation d'un programme de pesage et cubage peut être récupéré en 2 ou 3 mois et souvent moins ?
- Les programmes de pesage et cubage ont généralement un ratio d'exploitation de moins de 20 ?

Vous désirez mettre un tel programme en place aujourd'hui et désirez plus de renseignements? Communiquez avec David Sirgey au 1-800-559-7421 poste 214.

**Premier Jour d'Hiver  
le 22 Décembre**



## PRESSIONS POUR EXCLURE LE POIDS/CUBE DES PALETTES

(Copie d'une lettre à tous nos membres)

À L'ATTENTION DU PRÉSIDENT, DIRECTEUR GÉNÉRAL

Certains de nos membres nous alertent que récemment, certains clients, en particulier des 3PL (entreprises de logistique) font des pressions auprès des transporteurs pour exclure le poids des palettes du calcul des frais de transport. Ce sujet fut porté à l'attention des membres du comité consultatif lors de leur dernière réunion et le comité a dirigé la permanence de notre association de porter cette nouvelle tendance à l'attention de nos transporteurs membres. La vaste majorité des marchandises étant expédiées sur palettes, l'exclusion du poids des palettes entraînerait des réductions importantes des recettes des transporteurs tel que nous démontrons sur le tableau de l'annexe A. Présentement, et cela depuis plusieurs décennies, les répertoires de taux des transporteurs routiers incorporent par référence la classification de la National Motor Freight (NMFC) pour les règlements qui s'appliquent à l'emballage des marchandises. Le règlement qui gouverne l'inclusion du poids des palettes dans le calcul des frais de transport se trouve parmi eux. Pour vous faciliter la tâche de consulter ce règlement, nous le reproduisons sur l'annexe B.

La raison que donnent les expéditeurs qui insistent pour l'exclusion du poids des palettes est que ces palettes sont fournies pour la commodité des transporteurs et devraient donc être exclues du poids de l'expédition. Si l'on poussait cette logique plus loin, on pourrait aussi dire que tous les emballages, y compris les boîtes de conserves, sont aussi fournis pour la commodité des transporteurs. Évidemment, cette logique ne fait aucun sens. Nous vous rappelons que notre association a par les années passées effectué des études très poussées au sujet des coûts supplémentaires reliés à la manutention des palettes, et subséquemment présenté des séminaires à ce sujet. Il nous reste d'ailleurs quelques brochures préparées pour ces séminaires et il sont disponibles à coût minime pour ceux qui désireraient en prendre connaissance.

(Suite sur la page 7)

(Suite de la page 6)

La source principale des recettes des transporteurs provient en fait de la vente d'espace sur des remorques. Afin de faire un profit, le but de tout transporteur routier est de charger ces remorques à pleine capacité tout en respectant les limites de poids légales. Les exemples qui vous sont présentés sur l'annexe A démontrent que l'exclusion du poids des palettes entraîne une perte importante de revenu.

Toute remorque qui circule ayant à bord des marchandises qui ne rapportent pas le revenu correspondant à l'espace ou la portion du poids permis qu'elles occupent, perd une opportunité de revenu qui ne sera jamais rattrapée. Il faut aussi se rappeler que les transporteurs courent le danger d'excéder les limites de poids légales sans s'en rendre compte car ils se fient sur la somme des poids déclarés pour les expéditions à bord de la remorque pour en calculer le poids total. Cette situation peut entraîner une multitude de problèmes y compris des amendes, équipements mis hors service ou des pénalités diverses.

Il ya, en plus des clients qui volontairement excluent le poids des palettes, plusieurs autres qui le font par inadvertance. Selon l'expérience des transporteurs qui opèrent des programmes de pesée/cubage des expéditions, plusieurs clients ne comptent pas le poids des palettes sans s'en rendre compte. La majorité des expéditeurs n'ont pas de balance sur leurs quais et ils se fient généralement sur le poids réel des marchandises qu'ils connaissent et ils oublient d'ajouter le poids de l'emballage et/ou le poids des palettes dans le poids déclaré. Les programmes de pesée/cubage des expéditions se sont démontrés très avantageux et servent à informer les expéditeurs du poids réel de leurs expéditions.

Les transporteurs qui ont implémenté de tels programmes rapportent un taux de succès très élevé pour la perception des frais pour le poids excédentaire. En plus de récupérer complètement le coût du programme, ils rapportent des revenus additionnels assez importants. Il y a quelques années, nous avons présenté une série de séminaires pour assister les transporteurs qui désiraient mettre de tels programmes en place. Les informations présentées à ces séminaires est également disponible à nos transporteurs membres .

Nous espérons que ces informations vous seront utiles et nous invitons vos commentaires à ce sujet ou sur tout autre sujet qui vous tiendrait à cœur.

## ANNEXE A

### Pressions par les clients d'exclure le poids/cube des palettes

Poids d'une palette: 80 livres

Exemple – une expédition de:	% d'impact sur le revenu
2,000 livres	4%
1,000 livres	8%
500 livres	16%

### Impacte de la pression par les clients d'exclure le poids/cube des palettes

Dimensions des palettes:  
4' x 4' x .3' = 4.8 pieds cu.

Exemple - une expédition de:	% d'impact sur Revenu
4' x 4' x 5' = 80 pieds cu.	6%
4' x 4' x 4' = 64 pieds cu.	8%
4' x 4' x 3' = 48 pieds cu.	10%

## ANNEXE B

### PRESSION PAR LES CLIENTS D'EXCLURE LE POIDS/CUBE DES PALETTES DES FRAIS DE TRANSPORT

La NATC publie dans son répertoire de règlements NATC 172 (É.-U.- Canada) les provisions suivantes:

#### ITEM 995 NMFC –

**Article 1:** À moins d'indications contraires, les frais de transport seront calculés sur le poids brut réel, à l'exception des cas où des estimations de poids sont autorisées, de tels poids estimés seront utilisés. Tout dispositif porteur, conteneur, emballage, palette, plate-forme ou un plateau font partie du poids brut réel.

(Suite sur la page 8)

(Suite de la page 7)

**Article 2:** Tout blocage provisoire, caillebotis ou revêtements, ridelles, emballages normalisé, courroies, potelets ou ancrages, lattes d'arrimage ou supports ne constituant pas un dispositif porteur, ou faisant partie du véhicule de transport, seront exclus du poids brut.

**Article 3:** Tout blocage provisoire, caillebotis ou prélaris, ridelles, courroies, potelets ou articles semblables, bois d'arrimage ou supports ne constituant pas un dispositif porteur, conteneur, emballage, ou une partie du véhicule, lorsque nécessaires pour protéger ou pour rendre les expéditions de 10,000 livres plus stables pour le transport, doit être fourni par l'expéditeur, sauf lorsqu'à la requête de l'expéditeur un tel matériel sera fourni et installé par le transporteur.

Dans les cas où les appareils sont fournis par le transporteur, leur coût sera payé par l'expéditeur à la présentation de la facture du fournisseur autre que le transporteur pour de tels appareils utilisés pour l'expédition en cause. Les frais pour l'installation des matériels fournis par l'expéditeur ou le transporteur seront facturés selon les dispositions tarifaires du transporteur.

**Les dispositions tarifaires FCA 100 incluent l'article suivant en ce qui concerne l'emballage:**

**ITEM 495 - EMBALLAGE**

Les règlements sur l'emballage minimum requis publiés au Tarif National Motor Freight Classification NMF 100 s'appliquent pour toutes les expéditions.

---

**LES RÉVISIONS DU RÉPERTOIRE DE RÈGLEMENTS CONTINUE**

---

Notre projet de révision de tous les règlements couramment publiés au Tarif de règlements No. 172 de la NATC et No. 100 de la FCA a pour but l'évaluation de tous les règlements afin de les moderniser pour mieux refléter les conditions présentes dans les marchés. Le texte des règlements courants est comparé à ceux des publications de plus de 40 transporteurs dont les plus importants tels que ABF, Con-Way, Overnite, Roadway, Yellow et autres. Après cette comparaison,

nous présentons au comité général des tarifs de la NATC (GRC) une analyse de la comparaison des provisions et frais accessoires pour le service en cause, et une suggestion pour une révision du texte pour améliorer le règlement, incorporant les nouvelles provisions désirables. Après revue, le GRC recommande le texte et les frais pour le nouveau règlement, qui est ensuite diffusé dans le "Docket Bulletin" de la NATC. Si aucune objection n'est reçue dans les 15 jours suivant la date du bulletin, le nouveau règlement ou l'amendement au règlement est publié au tarif 172 de NATC. Pour la FCA le processus diffère un peu car le règlement est d'abord soumis au Comité Consultatif pour leur recommandation et les transporteurs sont requis de signaler leur intention de participer.

Nos directives pour la révision des règlements sont:

- D'éliminer autant que possible les mots superflus;
- Que les règlements soient compréhensifs dans la mesure du possible afin de donner aux différents transporteurs le maximum de flexibilité pour ajouter ou éliminer des provisions à leur gré;
- D'arrondir tous les frais au dollar supérieur.

Jusqu'à présent, 30 règlements ont été passés en revue et modifiés par ce processus. Il est prévu qu'avec deux autres réunions en 2003, le projet sera complété et que le résultat sera un répertoire de règlements de la NATC d'environ 40% moins de pages qu'au début du projet. La réduction du nombre de pages provient de l'élimination de versions différentes du même règlement pour différentes régions des États-Unis ou du Canada. Un seul règlement s'appliquera pour toutes les localités d'un pays ou de l'autre. Pour la FCA, les modifications sont surtout au niveau de la clarification du langage, l'ajout de nouvelles dispositions ou modification des frais.

Pendant que ce projet est en cours, nous demandons également à tous les transporteurs qui ont, par action indépendante, modifié les dispositions des règlements et publiées dans le tarif NATC 172 de bien vouloir passer toutes ces dispositions et frais accessoires en revue. Nous suggérons qu'ils s'assurent qu'elles sont encore nécessaires ou décident s'ils désirent adopter les nouvelles dispositions ou en modifier le texte pour être en conformité avec les nouveaux règlements.

**RESTRUCTURATION DES TAUX DE CLASSE DE LA NATC**

Lors de sa dernière réunion le 29 octobre 2002, le Comité des tarifs généraux de la NATC (GRC) a demandé à la permanence de développer les étapes procédurales à suivre pour résoudre certaines anomalies régionales qui existent dans les structures de taux de classe pour le trafic entre les É.-U. et le Canada. Pour mieux comprendre pourquoi ces anomalies existent, il est utile de retourner jusqu'à l'origine de ces structures pour trouver le pourquoi et comment elles furent établies ainsi.

Les structures de taux de classe de la NATC reflètent, en partie et selon les régions, les niveaux de taux de divers bureaux de tarifs des États-Unis comme suit:

- Tarif 505 (Canada Atlantique / É.-U.) – Les taux reflètent la combinaison des tarifs via Montréal, QC à l'exception de la région de la ville de New York City, l'est de la PA, MD, DC, et VA. Les échelles de taux entre ces régions des É.-U. et les provinces de l'Atlantique sont fondés sur une combinaison des tarifs via les passages frontaliers du Maine/Nouveau Brunswick.
- Tarif 510 (ON, QC/ É.-U. Nord-Est et Centre-Nord) – Les structures tarifaires de ce tarif proviennent des tarifs historiquement publiés dans le tarif NFB 566 et MAC 333. Les échelles de taux du MAC 333 ont été augmentées de 15% pour réduire l'écart qui existe entre les niveaux de taux du NFB 566 et MAC 333
- Tarif 515 (ON, QC/É.-U. sud-est) – À l'origine les taux reflétaient 95% de la combinaison des tarifs applicables via le passage transfrontalier produisant la combinaison la plus basse. Pour la portion É.-U./frontière de la combinaison, les tarifs de la Southern Motor ou de la Central & Southern furent utilisés alors que les tarifs de la NFB et de la MAC ont servi pour la portion entre la frontière et le Canada.
- Tarif 520 (ON, QC/É.U., à l'ouest du Mississippi) – À l'exception des 10 états de l'extrême ouest (territoire de Rocky Mountain ), les structures ont été créées à partir de 95% de la combinaison de tarifs via le passage transfrontalier produisant la combinaison la plus basse. Les tarifs des

bureaux Midwest ou Eastern Central ont été utilisés pour la partie des É.U./frontière de la combinaison, conjointement avec les tarifs de la NFB ou MAC pour la portion frontière/Canada

- Tarif 525 (Ouest du Canada/É.U.) – Initialement, ce tarif ne contenait des taux que pour les localités principales de l'ouest Canadien et reflétait 100% de la combinaison de tarifs via les passages transfrontaliers de l'ouest, excepté les incidences ou des taux directs existaient déjà par soit par la Rocky Mountain (RMB) ou Midwest (MWB.) Subséquemment, des structures de taux furent créées pour toutes les autres localités de l'ouest Canadien.

Étant donné que les structures de taux étaient fondés sur des combinaisons d'échelles de taux diverses et sans aucun rapport, les tarifs pour la même distance dans les différentes régions de chaque pays peuvent souvent avoir de vastes écarts. Il faut se rappeler que de tels écarts existent dans la majorité, sinon l'entièreté, des tarifs couramment utilisés dans les divers marchés transfrontaliers.

Les régions que GRC étudiera spécifiquement initialement sont:

- Le niveau de MAC 333 dans le tarif 510 (taux entre le Québec et É.U. Nord-Est) - En dépit des 15% d'augmentation donné aux taux du 510, ils restent encore plus bas que les tarifs comparables pour l'Ontario pour la même distance. L'écart atteint parfois jusqu'à 40%. Cette anomalie est également souvent reportée dans les tarifs 515 et 520 où MAC 333 a été utilisé pour créer les structures originales.
- Tarif 525 (É.-U./Ouest du Canada) – Ces taux sont souvent beaucoup plus bas que le niveau des structures de l'ON/QC, ce qui oblige les transporteurs à accorder des pourcentages d'escompte différents pour les localités de l'Ouest lorsqu'ils préparent des propositions de taux pour tout le Canada.