



L'expédition au Canada?
Le regroupement des
activités de logistique
peut réduire les coûts
et améliorer l'efficacité

Table des matières

Introduction	3
Qu'est-ce que le regroupement??	5
Regroupement d'un seul article	
Regroupement d'envois multiples	
Regroupement des envois de transport de fret et de colis	
Avantages du regroupement	10
Économie de coûts	
Efficacité aux douanes	
Délais de transit	
Visibilité	
Réduction des dommages	
Réduction de l'empreinte environnementale	
Sélection de votre fournisseur de services logistiques – Questions et considérations essentielles	14
Préparation de l'envoi	17
Conclusion	19
Références	22



Introduction

« Rapidité, bon marché ou qualité. Choisissez deux options. »

Pendant des décennies, cette expression a semblé définir la règle de la route pour les expéditeurs des É.-U., en particulier ceux qui expédient régulièrement des marchandises au Canada. Il semblait que des coûts d'expédition élevés étaient inhérents aux transactions transfrontalières, que des délais de transit prolongés étaient inévitables et que les entreprises n'avaient d'autres choix que d'accepter les solutions « uniques » strictes offertes par les entreprises de logistique desservant le Canada.

Ce n'est plus le cas. L'évolution des capacités de logistique et la mise en œuvre de solutions fondées sur la technologie ont changé le contexte transfrontalier. De nos jours, les

expéditeurs ont plus d'options, peuvent s'attendre à plus de leur fournisseur de services logistiques et peuvent souvent faire disparaître le désavantage que représente la frontière pour les expéditeurs américains.

Une option en particulier, le regroupement, change la donne. Le concept de regroupement, qui consiste à combiner plusieurs petits envois en une seule expédition importante pour améliorer l'efficacité, n'est pas nouveau. Toutefois, des améliorations récentes permettent de gagner davantage en efficacité et de réaliser plus d'économies.

Il convient cependant de noter que dans le secteur de la logistique, les services de regroupement peuvent avoir différentes significations. Et elles ne sont pas toutes bonnes. Dans certains cas, le regroupement consiste à combiner



des envois pour réduire les coûts, mais cette méthode implique des arrêts et des jours de transit supplémentaires. Il peut aussi s'agir de regrouper uniquement les envois de chargement partiel (LTL) ou seulement les envois de colis, mais pas les deux. Le regroupement de zones peut être utilisé comme méthode pour limiter le nombre de zones tarifaires qu'un envoi traverse durant le transport. Le regroupement peut être une stratégie d'efficacité aux douanes dans laquelle les envois sont combinés afin de simplifier le processus de dédouanement É.-U.-Canada et de réduire les frais connexes. D'autres peuvent faire référence à des initiatives de regroupement des processus dans l'entrepôt.

Toutefois, une nouvelle approche de regroupement transfrontalier intégrant tous ces éléments est sur le point de prendre forme. En fonction des capacités d'un fournisseur de services logistiques, il est possible d'utiliser une stratégie de regroupement ayant des capacités inédites, notamment :

- Regroupement de tous les types d'envois – LTL et colis – en un seul envoi. Une telle approche simplifie la stratégie de logistique de l'expéditeur et améliore l'efficacité de l'entrepôt. Tous les envois à destination du Canada peuvent être placés dans une seule aire d'entreposage et peuvent être ramassés en même temps.
- Transport longue distance direct jusqu'à la frontière. L'envoi regroupé est acheminé directement à la frontière, sans arrêt additionnel. Dans de nombreux cas, un envoi peut arriver à la frontière le même jour que sa cueillette aux États-Unis.
- Efficacité aux douanes. L'ensemble d'un envoi regroupé, qui peut parfois comprendre des milliers de petites unités, peut être dédouané au moyen d'une seule déclaration. Cette démarche permet de réduire la paperasse et les droits de dépôts et de faciliter l'examen par les agents de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).
- Intégration directe au Canada. Une fois au Canada, l'envoi regroupé est démonté et acheminé dans un réseau de distribution canadien pour livraison finale à l'échelle du pays.

Voici les principaux avantages des capacités de regroupement actuelles :

- ✓ Économie de coûts.
- ✓ Réduction des délais de transit.
- ✓ Garanties de livraison.
- ✓ Stratégies de logistique simplifiées avec cueillette des envois de fret et de colis par le même camion.
- ✓ Souplesse, avec des cueillettes prévues pour répondre aux besoins commerciaux de l'expéditeur.
- ✓ Amélioration de l'efficacité globale, y compris dans les activités dans l'entrepôt.
- ✓ Dédouanement facilité, y compris des économies sur les droits de dépôts.
- ✓ Visibilité améliorée grâce à une chaîne d'approvisionnement simplifiée et plus directe.
- ✓ Moins de points de contact, moins de risques de dommages et de vols.

- Gestion de bout en bout par un seul fournisseur. Auparavant, un inconvénient important du regroupement était la nécessité de faire appel à plusieurs parties pour mettre en œuvre les différents aspects de la stratégie. Ce n'est plus le cas. Maintenant, il est possible d'avoir une solution de regroupement dans laquelle le même fournisseur de services logistiques gère les processus aux É.-U. et au Canada.

Les sections suivantes portent sur le regroupement et expliquent ses nombreuses nuances. Une stratégie de regroupement ne convient pas à tous les envois. Toutefois, pour les expéditeurs qui en profiteraient, les gains d'efficacité et les économies peuvent être impressionnants.



Qu'est-ce que le
regroupement?

Qu'est-ce que le regroupement?

En termes simples, le regroupement consiste à combiner de petits envois à destination de la même région en une seule expédition importante. L'unité regroupée est admissible aux tarifs d'expédition préférentiels, les exigences douanières sont moins coûteuses et cette méthode améliore l'efficacité du processus d'expédition.

Pour justifier la nécessité du regroupement, une recherche du [Transportation Consortium of South-Central States](#) (en anglais seulement) a démontré « qu'environ 15 % à 20 % des camions circulant sur la route sont vides ». Selon la recherche, cette situation réduit l'efficacité et contribue à l'augmentation des prix d'expédition, des émissions de gaz à effet de serre et de la congestion routière.

Sur papier, les avantages du regroupement semblent évidents. Par exemple, on peut facilement imaginer qu'un fabricant de la Californie qui utilise 12 transports longue distance pour atteindre différents points du Midwest des É.-U. bénéficierait du transport de la totalité du chargement par un seul camion. Lorsque le chargement regroupé arriverait à un centre de distribution désigné, il serait démonté pour livraison finale dans l'ensemble de la région.

En fait, cette solution pleine de bon sens est utilisée depuis des années par de grands détaillants, notamment Walmart, Sam's Club, Kroger et Target. Toutefois, les petites entreprises, qui expédient généralement de plus petits volumes, ont souvent été incapables d'utiliser le regroupement en raison d'un manque de ressources. L'analyse du [Transportation Consortium](#) (en anglais seulement) indique que la location d'un entrepôt centralisé peut être un obstacle important pour les petits expéditeurs. À part les coûts, plusieurs de ces expéditeurs ont de la difficulté à trouver un endroit acceptable pour toutes les parties. Un autre problème important est le manque d'accès aux services de transport de fret. Selon la recherche, « Il est difficile pour les petits expéditeurs de regrouper leurs envois et de trouver des routes pour les camions qui transportent des chargements complets ».

Cette constatation met en évidence une fragmentation extrême au sein de l'industrie du camionnage aux É.-U. Selon le rapport : « À l'heure actuelle, il y a plus de 110 000 transporteurs et 350 000 propriétaires-exploitants indépendants. Parmi ce nombre, environ 97 % des transporteurs possèdent moins de 20 camions et environ 90 % en possèdent 6 ou moins. » Cette fragmentation nuit à l'efficacité du transport de fret et complique les efforts de regroupement à grande échelle.

Toutefois, au cours des dernières années, certaines entreprises de logistique se sont montrées très efficaces dans l'offre de services de regroupement. Les entreprises non fondées sur l'actif, par exemple, qui ne possèdent pas leur propre parc de véhicules ou d'actifs physiques, ont la possibilité d'exploiter les routes offertes par plusieurs transporteurs. À l'inverse, les entreprises fondées sur l'actif n'ont généralement pas cette option, puisqu'elles doivent utiliser leurs propres camions et routes. En ce sens, cette situation ne permet pas toujours de répondre aux besoins d'une stratégie de regroupement.





Voici les modèles de regroupement actuels :

Regroupement des envois d'un seul article

Ce modèle fait référence à l'expédition d'un produit donné par un fabricant ou un distributeur à des magasins de détail ou des fournisseurs. Dans certains cas, ces envois peuvent être regroupés et expédiés au moyen d'un seul transport longue distance afin d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts..

Exemple : Un fabricant de costumes de New York ayant des clients du commerce de détail au Canada exécutait les commandes canadiennes à partir de ses sept entrepôts aux États-Unis. Les envois arrivaient au Canada en provenance de divers entrepôts, habituellement par envois de messagerie ou de LTL. Une fois au Canada, les envois étaient acheminés au centre de distribution de l'Ontario du fabricant pour une deuxième phase d'exécution des commandes et de traitement, avant d'être finalement expédiés pour livraison finale.

Les inefficacités de cette stratégie étaient évidentes. Plusieurs jours étaient nécessaires pour que les envois sortent des États-Unis, et une fois au Canada, ils devaient passer encore d'autres journées supplémentaires dans le centre de distribution de l'Ontario de l'entreprise. Tous ces jours s'accumulaient et les détaillants canadiens devaient attendre jusqu'à deux semaines avant que leurs envois arrivent.

Le fabricant a fait appel à une autre entreprise de logistique pour obtenir de l'aide. En fin de compte, la deuxième entreprise avait des capacités importantes dans les marchés des É.-U. et du Canada et a été en mesure d'offrir une solution de regroupement. Voici les principaux éléments de cette solution, qui a été adoptée par le fabricant :

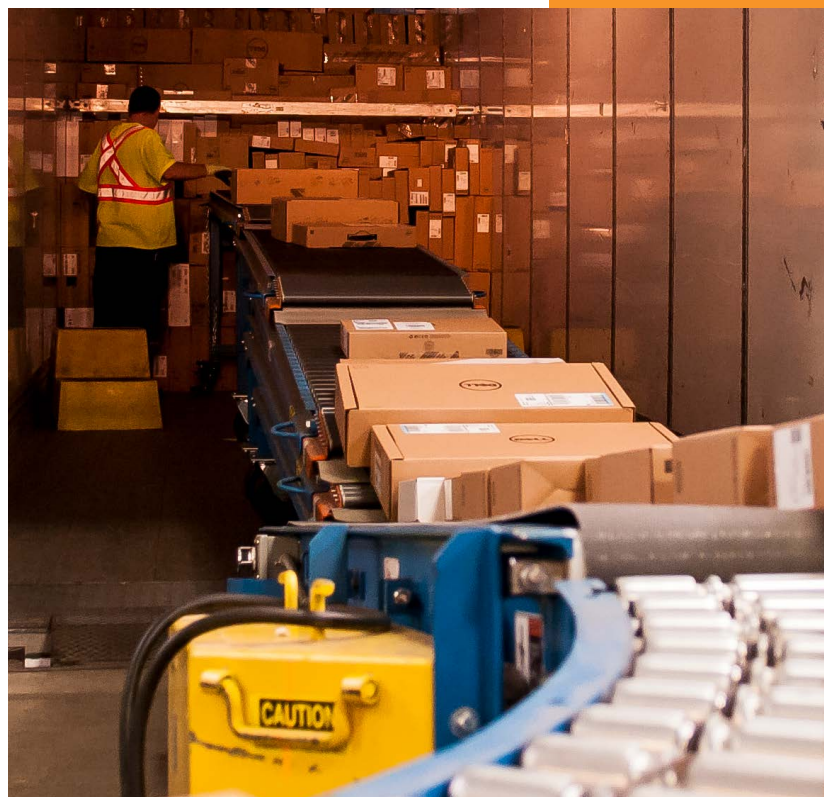
- Les commandes sont exécutées par le centre de distribution aux É.-U. le plus proche de la destination finale de l'envoi au Canada. Par exemple, les envois à destination de l'Ontario sont exécutés à Detroit plutôt qu'à Seattle ou en Californie.
- Ainsi, il est possible d'éviter de dédouaner les envois à un endroit qui peut se trouver à des centaines de kilomètres de la destination. D'entrée de jeu, cet ajustement a permis de gagner en efficacité et d'économiser du temps.
- Tous les envois à destination du Canada, qu'il s'agisse de fret ou de colis, sont cueillis par le même camion et regroupés dans un établissement de traitement à proximité.
- L'unité regroupée est acheminée directement à la frontière pour une intégration rapide au Canada.
- Une fois au Canada, l'envoi regroupé est démonté et les unités individuelles sont chargées pour livraison finale partout au pays.

Quels sont les avantages? La clientèle canadienne reçoit ses envois en moyenne deux à cinq jours plus rapidement que dans le cadre de la stratégie de logistique précédente. Le fabricant a pu réduire les coûts de transport de fret et a fermé son centre de distribution canadien, en adoptant plutôt un modèle de distribution basé aux É.-U.

Regroupement des envois contenant plusieurs articles

Le regroupement d'envois multiples fait référence aux petits envois ou aux commandes qui proviennent de différentes catégories de produits. Selon une analyse réalisée par [l'Université de Waterloo](#) (en anglais seulement), il s'agit souvent d'envois industriels dont les produits ont des caractéristiques différentes, comme le poids, les composantes et les valeurs. Un regroupement des envois d'un seul article comprendra des palettes d'unités de même taille, tandis qu'un regroupement d'envois multiples aura des tailles et des poids variables qui devront être pris en considération.

Un emballage et un chargement efficaces des véhicules sont essentiels au regroupement d'envois multiples. De cette façon, le camion est chargé le plus efficacement possible et les objets lourds sont placés sous des unités plus légères et fragiles.



Exemple : Un fournisseur de moteurs situé au Wisconsin qui approvisionnait un fabricant canadien de bateaux de plaisance a découvert que les envois arrivaient fréquemment au Canada endommagés et avec plusieurs jours de retard. Le fournisseur a réalisé que sa réputation en matière de qualité et d'excellence était en jeu. Il a donc demandé à un autre fournisseur de services logistiques de lui offrir une autre solution.

Cette entreprise, qui se spécialise dans la logistique transfrontalière entre les É.-U. et le Canada, a immédiatement cerné plusieurs lacunes dans la stratégie actuelle du fournisseur :

- On a peu tenu compte de la nature très fragile des pièces et des composantes expédiées. L'emballage était inefficace et les chargements étaient mal organisés, ce qui causait beaucoup de dommages.
- Il y avait trop de points de contact. Les envois devaient faire plusieurs arrêts durant le transport, et ils étaient manipulés plusieurs fois en cours de route, ce qui augmentait le risque de dommages.

Le fournisseur s'est fait proposer une autre stratégie de logistique axée sur le regroupement afin de corriger ces inefficacités. Voici les principaux éléments :

- Les envois sont cueillis à l'entrepôt du fabricant au Wisconsin et acheminés directement à l'établissement de traitement du fournisseur de services logistiques.

- Une fois rendus à l'établissement de traitement, les envois sont regroupés et chargés pour un transport continu vers le Canada.
- Des mesures sont prises pour s'assurer que l'emballage et la manutention sont adéquats. Dans certains cas, les composantes sont retirées du moteur et emballées séparément. Une fois l'envoi arrivé à sa destination finale en toute sécurité, du personnel qualifié remet les composantes en place. De plus, chaque unité est emballée avec soin dans un film à bulles et mise dans une boîte de carton de taille appropriée pour plus de sécurité.
- Une autre mesure de précaution importante est de réduire au minimum le nombre de points de contact où les envois sont manipulés durant le transport. Étant donné que les envois regroupés sont acheminés directement à la frontière, les risques de dommages sont moindres.
- Après le dédouanement, les envois sont démontés et triés. Les envois sont transportés par une entreprise de messagerie canadienne qui offre un service complet partout au pays. Toutes les livraisons sont terminées dans les deux à trois jours suivant l'arrivée au Canada.

Cette solution a pratiquement éliminé les dommages causés aux envois, ce qui a grandement soulagé le fournisseur. De plus, la solution de regroupement a réduit le délai de transit de deux jours en moyenne.



Regroupement des envois de transport de fret et de colis

Un troisième type de regroupement fait référence aux situations dans lesquelles un fournisseur de services logistiques récupère tous les envois destinés au même marché ou à la même région géographique au moyen de la même cueillette, peu importe la taille ou le contenu des envois. Cette méthode permet d'effectuer simultanément la cueillette des envois de fret et de colis, avec les avantages suivants :

- Économies de coûts/réduction du nombre de cueillettes. Toutes les cueillettes sont effectuées par le même camion, éliminant ainsi le besoin de récupérer des envois de fret et de colis séparés, ainsi que les coûts connexes.
- Efficacité de l'entrepôt. Un expéditeur peut mieux gérer sa superficie d'entrepôt sans avoir à réserver de l'espace pour des cueillettes séparées.
- Meilleure visibilité. Puisque tous les envois sont transportés ensemble, il est plus facile d'assurer la visibilité, car un seul envoi fait l'objet d'un suivi.
- Stratégie de logistique simplifiée. Grâce à une solution de regroupement unique, la gestion des différents besoins d'expédition est un peu plus simple. Moins d'envois à gérer signifie une efficacité accrue et une économie de coûts.

Exemple : Il y a quelques années, ce fabricant d'outils industriels situé en Ohio a décidé de fermer un centre de distribution canadien et d'acheminer tous les envois à destination du Canada à partir des États-Unis. Toutefois, en élaborant sa nouvelle stratégie, l'entreprise a décidé d'avoir recours à deux fournisseurs de services logistiques : un pour les petits colis et l'autre pour les plus grands volumes de fret.

Au début, le fabricant était généralement satisfait des résultats. Les envois arrivaient à leurs destinations au Canada et les deux entreprises de logistique semblaient répondre aux attentes du fabricant. Cependant, les problèmes n'ont pas tardé à apparaître, surtout en ce qui concerne la livraison des petits colis et les niveaux de service. Les envois arrivaient en retard de façon récurrente et les coûts augmentaient. Pire encore, l'entreprise de logistique ne semblait pas vouloir offrir des améliorations du service.

Le fabricant a pu remplacer cette solution par une nouvelle stratégie qui regroupait tous les envois en une seule cueillette. Voici les principaux éléments :

- Des remorques dédiées avec des chargements complets quittent l'établissement de fabrication de l'entreprise en Ohio trois fois par semaine. Ces cueillettes, qui comprennent les petits colis ainsi que les envois de fret, voyagent ensemble dans le même camion.
- Chaque transport longue distance est acheminé directement à la frontière et passe facilement par les douanes canadiennes. Les envois sont acheminés directement au centre de distribution de l'Ontario de la nouvelle entreprise de logistique.
- Une fois en Ontario, ils sont démontés : les envois routiers et les envois express sont acheminés vers le réseau de messagerie du transporteur et les envois de fret sont acheminés vers le réseau de transport de fret. Ensuite, les envois sont livrés directement aux clients du fabricant.

Cette solution de regroupement unique a permis au fabricant d'améliorer considérablement ses activités au Canada. Les envois arrivent au Canada un à deux jours plus rapidement, ce qui permet de réaliser des économies considérables.



Avantages du regroupement



Avantages du regroupement

Comme la discussion ci-dessus l'indique clairement, le regroupement peut être une solution très avantageuse pour les envois expédiés entre les États-Unis et le Canada. Voici un aperçu des principaux avantages :

Économie de coûts

Les envois regroupés permettent d'économiser de l'argent, car les expéditeurs ne paient que pour l'espace dont ils ont besoin. Un fournisseur mentionne des économies potentielles de [10 % à 50 %](#) (en anglais seulement) sur les dépenses de transport de fret, mais les économies réelles dépendent du contenu de chaque envoi et des exigences connexes.

Le [Transportation Consortium of South-Central States](#) (en anglais seulement) a élaboré un modèle d'étude de cas qui a permis d'analyser les économies réalisées grâce au regroupement des envois d'appareils électroniques expédiés de la Nouvelle-Orléans à Oklahoma City. Quels sont les résultats? Une réduction d'environ 23 % des coûts d'exploitation.

Efficacité aux douanes et économies de coûts

Chaque envoi entrant au Canada doit respecter les exigences spécifiques de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Il s'agit entre autres de la soumission des documents d'entrée et du paiement des droits de dépôt.

Toutefois, un envoi regroupé est considéré comme une seule unité, ce qui peut permet de réaliser des économies de temps

et de coûts considérables. Un envoi regroupé peut comprendre des dizaines, voire des centaines, de plus petits envois. C'est particulièrement le cas pour les envois du commerce électronique. Sans regroupement, chacun de ces envois devrait être accompagné de documents distincts à transmettre à l'ASFC.

Toutefois, comme il s'agit d'un envoi regroupé, toutes les pièces sont répertoriées dans une seule déclaration. Naturellement, cette méthode permet aux expéditeurs des É.-U. de gagner beaucoup de temps. En plus de réduire les exigences administratives, le regroupement évite au personnel de l'ASFC d'avoir à effectuer un grand nombre d'évaluations individuelles.

Un autre avantage du regroupement, en ce qui concerne les douanes, est la réduction des coûts. Tous les envois qui entrent au Canada sont assujettis à la taxe de vente canadienne et, selon leur contenu, ils peuvent également être assujettis aux droits d'importation. Le montant de la taxe et des droits variera en fonction de chaque envoi.

L'ASFC exige également des frais de dédouanement qui s'élèvent à environ 50 \$ pour le traitement de documents remplis de façon électronique et à 100 \$ pour le traitement de documents remplis à la main. Pour un envoi comprenant 26 palettes, soit la capacité d'une remorque standard de 53 pieds, les économies pourraient s'élever à 2 600 \$ si les données étaient saisies manuellement.

Par contre, si on regroupe les 26 palettes, elles deviennent une seule expédition au coût total de 100 \$.

Dans cet exemple, le regroupement réduirait les frais de l'expéditeur jusqu'à 2 500 \$ par envoi. Selon le volume d'envois qu'une entreprise expédie au Canada, les avantages du regroupement sont évidents.

Délais de transit

En fonction des particularités d'une stratégie de regroupement, la réduction des délais de transit peut représenter un avantage important. C'est particulièrement vrai pour les envois transfrontaliers entre les États-Unis et le Canada qui sont transportés par une entreprise non fondée sur l'actif, du moins pour la partie du cycle effectuée aux États-Unis.

Comme nous en avons discuté précédemment, un fournisseur de services logistiques non fondé sur l'actif déterminera le transport longue distance vers le Canada qui répond le mieux aux exigences d'expédition d'un expéditeur des É.-U.

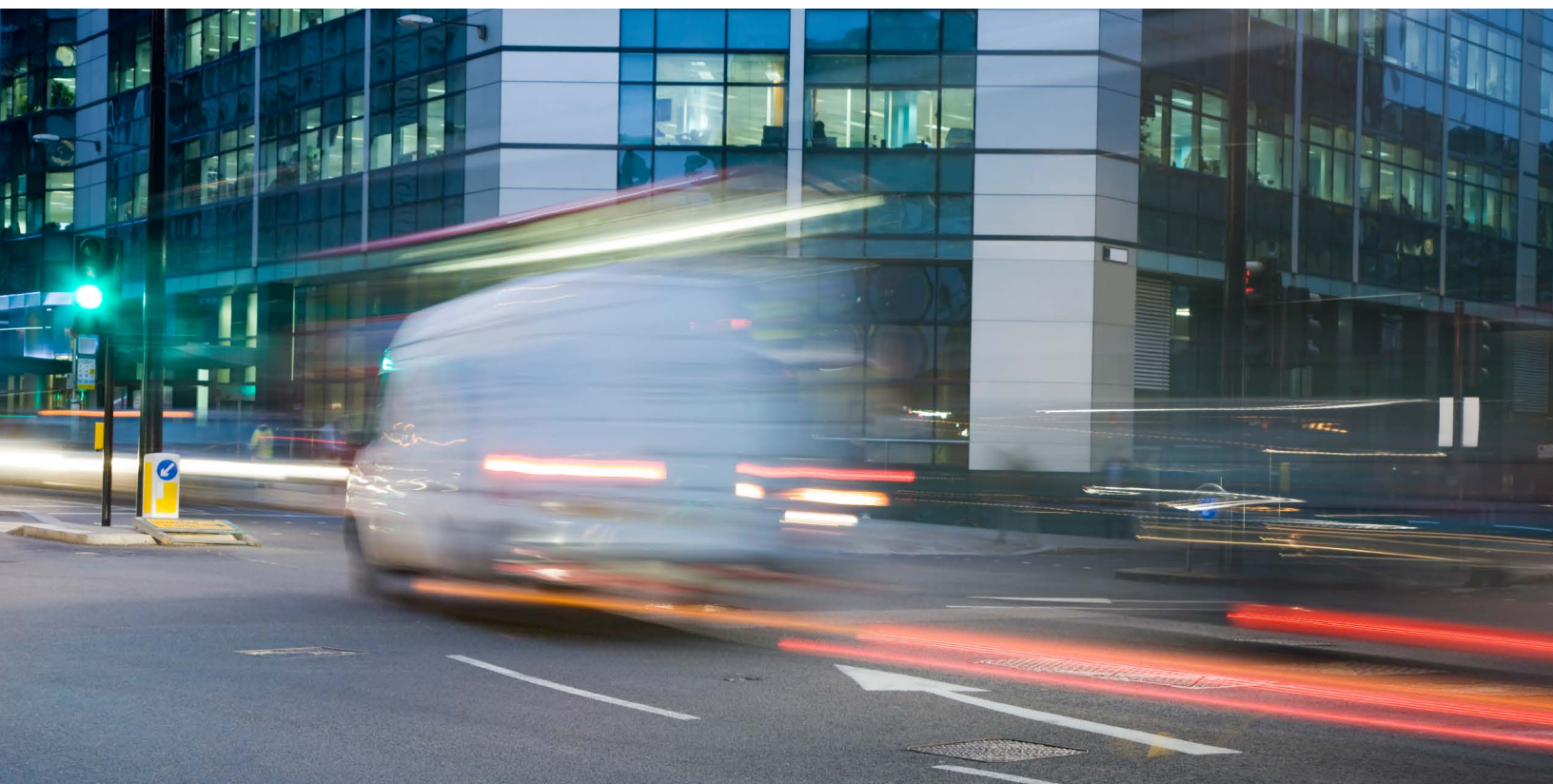
- Il peut s'agir d'une solution qui permet de récupérer les envois de fret et de colis avec le même camion et de les transporter directement à la frontière.
- Il est également possible de jumeler les envois avec des envois à destination du Canada appartenant à d'autres expéditeurs, de les regrouper rapidement et de les transporter directement à la frontière.
- Dans ces situations, les envois demeurent presque toujours en mouvement et arrivent souvent à la frontière le même jour que leur cueillette aux États-Unis.

- L'envoi regroupé est dédouané comme une seule entrée et tous les documents sont préclassés et les frais, droits et taxes sont déjà payés.

Une fois rendus au Canada, les envois sont confiés à un fournisseur de services de transport canadien chevronné qui assurera des livraisons finales rapides et fluides. Au moment de choisir un fournisseur canadien, l'expéditeur doit mettre l'accent sur les capacités clés suivantes :

- Des capacités de transport de fret et de messagerie complètes qui assurent une couverture fluide à l'échelle du pays.
- Un vaste éventail d'options de livraison pour répondre aux besoins précis de l'expéditeur. Il peut s'agir de solutions de transport aérien et de transport express routier pour les livraisons le jour même, de service de livraison le lendemain/deuxième jour pour les envois moins urgents ou d'un service routier régulier pour les envois courants.

Une stratégie de regroupement qui tient compte des trois composantes de l'expédition transfrontalière – à l'intérieur des États-Unis, le dédouanement et à l'intérieur du Canada – offrira aux expéditeurs un triple avantage sur le plan de l'efficacité : réduction des délais de transit, réduction des coûts de transport de fret et processus de dédouanement fluide.



Réduction des dommages

Le regroupement peut également réduire les dommages causés aux envois. Tout dépend des particularités d'une stratégie de regroupement, mais les expéditeurs peuvent s'attendre à une réduction des dommages grâce à la mise en œuvre d'une solution qui accorde la priorité aux éléments suivants :

- **Palettisation** : Les envois doivent être placés correctement dans le camion pour s'assurer que toutes les palettes sont sécurisées et que des mesures sont prises pour les envois lourds et de forme irrégulière. Un camion dont le chargement est bien effectué gardera les palettes en place et réduira au minimum les problèmes liés aux envois pendant le transport.
- **Emballage** : Tous les envois doivent être emballés et placés dans un emballage approprié. Comme nous l'avons vu plus haut avec l'exemple de regroupement, un fournisseur de moteurs du Wisconsin a été en mesure de gagner en efficacité grâce au regroupement ET de réduire les dommages aux envois en améliorant l'emballage. Dans cet exemple, le fournisseur de services logistiques a retiré les composantes fragiles et les a emballées séparément. Les pièces étaient ensuite remises en place à leur arrivée au Canada.
- **Mouvement continu/Moins de points de contacts** : Les modèles de regroupement qui évitent les délais d'inactivité excessifs et qui protègent contre le regroupement aléatoire d'envois additionnels avec des envois déjà chargés peuvent réduire au minimum les risques de dommages.

Meilleure visibilité

Dans le cadre d'une stratégie de regroupement, tous les éléments d'un envoi regroupé sont associés au même numéro de suivi. De cette façon, un expéditeur peut facilement faire le suivi d'un envoi complet, qui peut comprendre des centaines d'unités, au moyen d'un seul numéro de suivi. Les envois reçoivent un nouveau numéro de suivi lorsqu'ils sont démontés pour la livraison finale, mais durant la phase où les envois sont regroupés, les expéditeurs bénéficient d'une visibilité rapide au moyen d'un seul numéro de suivi.

Réduction de l'empreinte environnementale

Les envois regroupés maximisent l'espace disponible dans un camion en permettant aux envois de plusieurs expéditeurs ou de différents types d'envois de voyager ensemble. Par conséquent, de par sa nature même, le regroupement des envois peut réduire le nombre de camions nécessaires pour transporter les marchandises. Une modélisation réalisée par le [Transportation Consortium of South-Central States](#) (en anglais seulement) a permis de trouver des routes regroupées qui n'utilisaient que 67 % du nombre actuel de camions. De plus, la modélisation suggère que les niveaux d'émissions pourraient être réduits d'environ 17 %.



A photograph of a warehouse interior. A worker wearing a yellow hard hat, safety glasses, and an orange high-visibility vest over a green long-sleeved shirt is operating a red pallet jack. The worker is moving a black pallet loaded with several large, stacked cardboard boxes. The warehouse has high ceilings with industrial lighting and blue metal shelving units in the background. The floor is a smooth, reddish-brown surface.

Sélection de votre
fournisseur de services
logistiques – Questions
et considérations
essentielles



Sélection de votre fournisseur de services logistiques – Questions et considérations essentielles

Bien que le regroupement soit attrayant et présente des avantages, cette pratique n'est pas pour tout le monde. C'est la solution idéale pour les expéditeurs qui expédient souvent quelques palettes à la fois, mais pas assez pour remplir un camion. De même, la solution n'est pas offerte aux expéditeurs dont les produits nécessitent une manutention spéciale, comme les produits chimiques ou les envois très fragiles.

Il est donc préférable qu'un expéditeur consulte un fournisseur de services logistiques pour discuter des avantages et des faiblesses potentielles d'une stratégie de regroupement. N'oubliez pas que les fournisseurs de services logistiques n'offrent pas tous des services de regroupement. Comme cette discussion l'a clairement expliqué, un fournisseur de services logistiques doit avoir accès à un éventail de solutions de transport longue distance potentielles et la capacité de déterminer le service qui répond le mieux aux besoins particuliers d'un client. Les entreprises de logistique qui doivent absolument utiliser leur propre parc de véhicules sont souvent incapables d'offrir la souplesse et la capacité nécessaires pour le regroupement.

Vous trouverez ci-dessous une liste de points à prendre en considération pour déterminer si une stratégie de regroupement convient à vos besoins transfrontaliers. Voici les principaux points :

Offrez-vous des services de regroupement transfrontalier?

- Déterminez comment l'entreprise est configurée pour mener ses activités aux É.-U. et au Canada.
- Le fournisseur de services logistiques peut-il offrir un service complet de bout en bout, ou les envois seront-ils transférés à différents transporteurs hors réseau durant le transport?
 - Le fournisseur idéal offrira d'importantes capacités de regroupement aux États-Unis et au Canada. Une solution unique améliorerait l'efficacité et la visibilité en plus de simplifier les activités logistiques de l'expéditeur. Toutefois, prêtez une attention particulière aux offres d'un fournisseur concernant les É.-U. et le Canada, et assurez-vous qu'elles sont fiables et qu'elles ont fait leurs preuves.
- Les stratégies de regroupement peuvent être complexes. De nombreuses étapes doivent être minutieusement organisées. Comment le fournisseur de services logistiques détermine-t-il la meilleure solution? La solution peut-elle permettre des mesures spéciales ou des changements de dernière minute?
- Compte tenu du nombre d'éléments à prendre en compte, vous devez accorder la priorité à un bon service à la clientèle. Assurez-vous de vous informer quant à l'engagement d'une entreprise envers son service. Une personne responsable du service sera-t-elle assignée à votre compte? Cette personne sera-t-elle facilement joignable et au fait des détails de votre stratégie de logistique? Ou bien le service à la clientèle se résumera-t-il à un numéro sans frais anonyme ou un assistant virtuel?

Considérations relatives aux É.-U

- Dans quelle mesure l'entreprise peut-elle faire preuve de souplesse dans la planification des cueillettes? Devrez-vous modifier votre horaire pour accommoder la cueillette, ou les cueillettes seront-elles effectuées en fonction de vos besoins?
- Où le regroupement sera-t-il effectué? Combien de temps sera nécessaire pour ce processus? Vos envois devront-ils rester en attente dans le camion jusqu'à ce que toutes les unités de l'envoi regroupé arrivent?
- Combien d'arrêts supplémentaires seront-ils nécessaires avant que les envois arrivent à la frontière?
- Faudra-t-il effectuer des cueillettes distinctes pour les envois de fret et de messagerie? Ou, idéalement, est-ce que tous les envois peuvent être ramassés en même temps par le même camion?
- Combien de temps faudra-t-il pour que l'envoi regroupé arrive à la frontière?
- Est-il possible de mettre en place une solution qui permet d'éviter tous les arrêts et d'acheminer les envois directement à la frontière?

Dédouanement à la frontière

- Où l'envoi regroupé sera-t-il dédouané? L'entreprise de logistique peut-elle veiller à ce que vos envois traversent la frontière à un endroit approprié d'un point de vue géographique? À ce que vos envois n'aient pas à parcourir des centaines de kilomètres supplémentaires inutiles?
- Où se trouve le centre de traitement canadien de l'entreprise de logistique? Le fournisseur idéal aura plusieurs établissements à proximité des points de dédouanement à la frontière. Cette proximité offrira des options et une certaine souplesse pour l'élaboration d'une stratégie transfrontalière.
- Comment l'entreprise de logistique simplifiera-t-elle le processus de dédouanement?
- L'envoi regroupé sera-t-il dédouané par le biais d'une seule déclaration? Sera-t-il possible de réaliser des économies?

Considérations relatives au Canada

- Que se passe-t-il lorsque l'envoi regroupé arrive au Canada?
- Où l'envoi regroupé sera-t-il démonté? Combien de temps sera nécessaire?
- Comment la composante canadienne de la stratégie logistique sera-t-elle gérée?
- Est-il possible de faire appel à un seul fournisseur pour toutes les livraisons ou faut-il employer plusieurs transporteurs régionaux?
- C'est un point très important. Au Canada, la plupart des transporteurs limitent leurs services à une région précise. Par conséquent, il faut souvent faire appel à plusieurs transporteurs, chacun s'occupant d'une région différente du pays. Les inconvénients évidents de cette approche chaotique comprennent la perte de visibilité, des niveaux de service inégaux et l'augmentation des risques de dommages et de vol.
- Il est préférable de choisir un fournisseur de services canadien qui DESSERT l'ensemble du pays et qui offre des options pour le transport de fret et les envois de messagerie. Par exemple, Purolator offre un service garanti dans toutes les provinces et tous les territoires et peut accéder à 99,5 % des codes postaux.
- Après l'intégration dans le réseau canadien du fournisseur, combien de temps faudra-t-il pour effectuer les livraisons dans les différentes régions du pays?

Avantages mesurables pour votre entreprise

- Combien votre entreprise économisera-t-elle dans le cadre d'une stratégie de regroupement? Il s'agit notamment des économies réalisées sur les frais de transport de fret et sur les frais de douane.
- Quelle sera l'incidence sur le délai de transit des envois? Vos envois à destination du Canada arriveront-ils à leur destination finale plus rapidement que dans le cadre d'une stratégie non liée au regroupement?
- Quelle sera l'incidence sur vos activités dans l'entrepôt? Pouvez-vous limiter à un seul endroit l'espace nécessaire pour les envois à destination du Canada? Est-ce qu'une seule cueillette des envois de fret et de colis améliorera l'efficacité de l'entrepôt?
- En quoi l'ensemble de vos processus administratifs seront-ils améliorés?

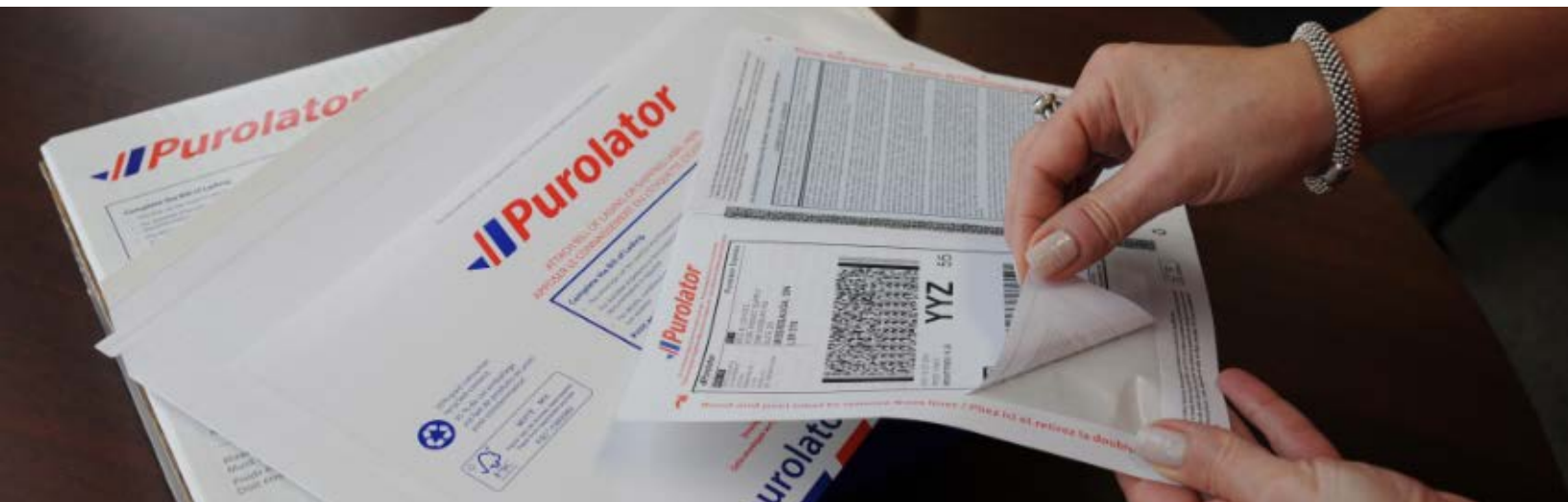


Préparation de l'envoi

Préparation de l'envoi

Les entreprises américaines qui décident de mettre en place une stratégie de regroupement devront suivre quelques étapes pour préparer leurs envois. Ces étapes sont nécessaires pour s'assurer que les envois sont faciles à repérer, qu'ils sont adéquatement répertoriés et qu'ils sont placés correctement lors du chargement dans un camion. Les étapes nécessaires peuvent comprendre ce qui suit :

- Détails de l'envoi. Un expéditeur devra fournir des détails précis sur chaque envoi, y compris le poids, les dimensions, le contenu, les détails d'emballage, les détails du bon de commande et les dates limites de livraison. De cette façon, vous serez en mesure de respecter les spécifications et les exigences relatives au transport de fret LTL. Labeling—Shipments and Pallets
- Étiquetage – Envois et palettes
 - Étiquetage des envois Les expéditeurs doivent respecter des exigences particulières relatives au contenu et à l'emplacement des étiquettes. Les renseignements requis devraient comprendre les éléments suivants :
 - L'adresse de l'expéditeur.
 - L'adresse de destination finale.
 - Le bon de commande de l'envoi pour faciliter son identification.
 - Le numéro de connaissance.
 - Un code à barres lisible.
 - Un fournisseur de services de transport peut exiger que les étiquettes soient apposées à un endroit précis pour assurer l'uniformité et faciliter le balayage.
 - Étiquettes d'expédition des palettes
 - Une étiquette doit être préparée pour chaque palette et doit contenir les mêmes renseignements que les étiquettes préparées pour les envois individuels. Toutefois, l'étiquette d'une palette doit également indiquer le nombre total d'envois sur la palette.
- Documentation – Connaissances
 - Un connaissance principal doit être préparé et contenir la liste des éléments d'un envoi regroupé.
- Conformité douanière – Les envois regroupés sont dédouanés en tant qu'une seule unité. Vous éviterez ainsi d'avoir à remplir des documents pour chaque unité et à payer plusieurs droits de dépôts. Étant donné que l'importateur est responsable de tous les renseignements fournis aux fonctionnaires des douanes, l'expéditeur devra s'assurer que les documents de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ont été remplis correctement et préclassés au moyen du portail d'entrée de [l'Initiative du guichet unique](#) du Canada.
- Emballage. Les envois regroupés doivent respecter des exigences particulières en matière d'emballage afin d'assurer la sécurité des envois et de réduire au minimum l'espace nécessaire. Dans certains cas, les envois doivent être conformes à des limites de dimensions spécifiques ou ils risquent d'être exclus du processus de regroupement.
- Chargement des palettes. Un fournisseur de services logistiques communiquera les exigences particulières à respecter pour le chargement des palettes. Il peut s'agir, par exemple, de restrictions concernant le chargement de plusieurs bons de commande sur une seule palette, et d'exigences particulières relatives à l'étiquetage des envois et des palettes.





Conclusion

Conclusion

Un gestionnaire logistique a utilisé l'expression « Changer la donne » pour décrire les avantages que son entreprise a tirés de l'adoption d'une stratégie de regroupement pour les envois transfrontaliers. L'entreprise du gestionnaire, un fabricant de vêtements situé en Californie, a été en mesure de réduire les délais de transit de 10 jours et de réaliser des économies de coûts considérables. Les avantages étaient tellement impressionnants qu'il a dit à son fournisseur de services de logistique qu'il croyait que la solution était trop belle pour être vraie.

Les économies et l'efficacité sont des avantages courants d'une stratégie de regroupement des envois. Dans cette optique, pourquoi les entreprises ne sont-elles pas plus nombreuses à utiliser cette technique? Ce ne sont pas tous les fournisseurs de services logistiques qui ont les capacités nécessaires. La plupart d'entre eux ne peuvent pas non plus consacrer le temps et les ressources nécessaires pour définir et élaborer une stratégie de regroupement pour chaque client. C'est pourquoi les entreprises expérimentées qui offrent des services de regroupement transfrontalier et qui ont fait leurs preuves sont vraiment uniques.

Toutefois, étant donné les avantages considérables, un expéditeur aurait avantage à communiquer avec un fournisseur de services logistiques expérimenté afin de déterminer si une stratégie de regroupement serait appropriée pour ses envois à destination du Canada.





Une stratégie basée sur la consolidation est beaucoup plus gérable avec Purolator dans votre équipe.

[Contactez-nous](#)



Références

Références

1. Bentley, Michael, « [Carrier Consolidation Services : An Inside Guide to UPS Basic & FedEx Smart Post](#) », magazine PARCEL, 10 avril 2010. (En anglais seulement)
2. LaGore, Rick, « [Top 10 Benefits of LTL Freight Consolidation and How-to-Implement](#) », InTek Freight & Logistics IncMC, 26 mars 2019. (En anglais seulement)
3. « [Impacts of Freight Consolidation and Truck Sharing on Freight Mobility](#) », Transportation Consortium of South-Central States, Université responsable : Oklahoma State University, avril 2019. (En anglais seulement)
4. Ulki, Muhammed Ali, « [Analysis of Shipment Consolidation in the Logistics Supply Chain](#) », Thèse présentée à l'Université de Waterloo, consultée dans la Collection de la Bibliothèque nationale du Canada le 10 mars 2023. (En anglais seulement)