

# État et Entretien des Véhicules

Le bon état des véhicules est essentiel à la bonne gestion du parc automobile, car il permet d'atteindre les objectifs opérationnels en toute sécurité, d'optimiser l'utilisation des ressources et de se conformer aux lois et réglementations nationales. Le bon état des véhicules est obtenu par une utilisation et un entretien appropriés des véhicules.

En général, l'entretien peut être abordé de deux manières différentes :

- **Un schéma préventif** consiste à programmer des services d'entretien périodiques.
- **Un schéma réactif** consiste à attendre qu'une panne se produise pour la réparer.

La gestion de la flotte de véhicules vise à rendre le transport disponible le plus longtemps possible. Pour ce faire, il faut planifier les interventions d'entretien et limiter au maximum les temps d'arrêt.

Il est toujours dommage de perdre l'usage d'un véhicule pendant une journée. Mais lorsque l'entretien du véhicule est programmé à l'avance, les équipes ou le personnel peuvent planifier cette absence afin de réduire l'impact sur les autres activités nécessitant l'utilisation du véhicule.

En outre, l'utilisation d'un véhicule sans entretien préventif entraîne des inefficacités, car les pannes ultérieures ont tendance à coûter beaucoup plus cher et les réparations prennent beaucoup plus de temps. Certaines pannes peuvent affecter la fiabilité du véhicule et par conséquent la sécurité de l'utilisateur. Les réparations et l'entretien doivent être effectués sans délai afin de maintenir le véhicule dans un état de confiance pendant tout son cycle de vie.

## Fréquence de l'Entretien Préventif

L'entretien préventif commence par des contrôles quotidiens et hebdomadaires. Ces inspections sont de la responsabilité du conducteur dans le but d'identifier de manière proactive les éventuels problèmes mécaniques. Un calendrier d'entretien préventif recommandé est indiqué ci-après :

Avant de démarrer le moteur du véhicule pour la première utilisation de la journée, le conducteur doit prendre 10 minutes pour vérifier :

- Le niveau d'huile du moteur.
- Le niveau du liquide de refroidissement.
- Le niveau du liquide de frein et d'embrayage.
- Le niveau d'eau du lave-glace.
- La propreté du radiateur.
- L'état de tous les pneus, y compris la roue de secours (pression à vue, fissures des deux côtés).
- Les éventuelles fuites sous la voiture.

Après avoir démarré le véhicule, le conducteur doit écouter les bruits anormaux, vérifier les indicateurs, l'éclairage et les voyants du tableau de bord, et s'assurer de la présence de tous les équipements nécessaires.

**Modèle  
de liste  
de  
contrôle**

Une fois par semaine (recommandé en fin de semaine), le conducteur doit prendre 1 heure pour :

- Nettoyer le véhicule à l'intérieur et à l'extérieur.
- Nettoyer le filtre à air.
- Contrôler la batterie (fixation correcte et niveau d'eau).
- Contrôler le niveau d'huile de la direction assistée.
- Contrôler le jeu du volant.
- Contrôler la pression des pneus et l'état des pneus (voir tableau de pression des pneus).
- Contrôler la présence des bouchons de valve.
- Contrôler et nettoyer le reniflard des essieux avant et arrière.
- Contrôler l'état et la fixation du tuyau d'échappement et du silencieux.
- Contrôler les ressorts et toutes les bagues des suspensions avant et arrière.
- Contrôler les amortisseurs (contrôler les bagues et l'absence de fuites).
- Vérifier le contrôle des bagues des barres stabilisatrices avant et arrière.
- *Contrôler le fonctionnement des portières, des serrures, des ceintures de sécurité et des voyants (d'avertissement).*

---

*Adapté du carnet d'entretien des véhicules MSF*

En cas de problèmes identifiés, le conducteur doit les consigner dans le carnet de bord du véhicule et en informer le responsable du parc automobile, qui évaluera l'ampleur des dommages et prendra toutes les dispositions nécessaires.

Outre les contrôles réguliers sous la responsabilité du conducteur, des services d'entretien spécifiques sont régulièrement nécessaires pour maintenir le véhicule en bon état de fonctionnement. Différentes pièces ou différents fluides du véhicule nécessitent une fréquence de remplacement différente : par exemple, l'huile moteur doit être changée plus souvent que l'huile des essieux. D'autres interventions, comme le changement des plaquettes de freins ou le remplacement des pneus, seront effectuées en fonction de l'état actuel de la pièce.

Les responsables du parc automobile doivent se renseigner auprès du constructeur du véhicule sur l'entretien régulier requis pour le véhicule et la fréquence recommandée pour les réparations et l'entretien. Le programme d'entretien est généralement disponible dans le manuel du véhicule, mais il est aussi généralement disponible en ligne. La fréquence de l'entretien doit être adaptée en fonction des conditions d'utilisation spécifiques à chaque environnement opérationnel, et l'entretien périodique doit être effectué par un mécanicien

qualifié.

## **Atelier Mécanique en Propriété ou en Sous-traitance**

En général, le choix entre la mise en place et la gestion d'un atelier ou le recours à un prestataire de services mécaniques se fait en fonction :

- De la taille du parc automobile et de l'étendue des besoins d'entretien, en fonction des besoins, du nombre de véhicules, de la fréquence et des tâches à effectuer.
- De la disponibilité et de la qualité des prestataires de services et des pièces détachées disponibles.
- Du coût de chaque solution alternative.

Les organisations doivent prendre en compte tous les facteurs avant de choisir des alternatives possibles.

Une solution mixte où les services de base sont effectués dans un atelier autogéré et les interventions plus complexes sont sous-traitées est souvent une solution adaptée lorsque l'on opère dans des endroits éloignés où les services et les infrastructures sont limités et où la distance jusqu'à l'atelier mécanique le plus proche rend une utilisation fréquente peu pratique.

Bien que l'évaluation de la « disponibilité » puisse être la partie la plus facile, évaluer la qualité du service peut être difficile. Certains des éléments suivants pourraient être utilisés pour évaluer les prestataires de services :

- Les écarts par rapport au diagnostic initial, à l'estimation des coûts de réparation et au délai.
- Les références d'autres clients.
- Le nombre de réparations ponctuelles attribuables à un manque d'entretien ou qui ont été nécessaires malgré l'exécution du service d'entretien régulier recommandé.
- Les défauts récurrents sur un véhicule particulier. Si un véhicule est amené à l'entretien avec des problèmes spécifiques, ceux-ci doivent être résolus (de préférence de manière « permanente ») lors de l'entretien.
- Le nombre de véhicules atteignant leur durée de vie estimée. Tous les véhicules qui suivent l'entretien régulier recommandé devraient être en état de fonctionnement fiable jusqu'à leur durée de vie normale.

En outre, certains éléments de base pourraient être évalués lors d'une visite des locaux de l'atelier :

- La sûreté et la sécurité, avec une attention particulière au contrôle d'accès.
- La disponibilité d'outils spécifiques adaptés en bon état et leur utilisation en toute sécurité : montage de pneus, soudure, équipement électrique, meule, etc.
- La disponibilité de locaux spécifiques et la capacité à travailler sur des voies simultanées pour véhicules légers, camions, motos, groupes électrogènes.
- Le type d'interventions mécaniques possibles : Moteur, carrosserie, peinture, électricité, programmation informatique du véhicule.
- La disponibilité, l'approvisionnement et le contrôle des pièces détachées.
- La propreté et l'état général de l'atelier.
- Les conditions de travail et la prise en charge des risques professionnels.
- Les procédures relatives aux pièces usagées et à la gestion des déchets généraux et dangereux.

Les coûts ne doivent jamais être le principe directeur – la qualité du service est primordiale. Les

frais de fonctionnement, et notamment l'investissement initial pour un atelier en propriété, peuvent être considérables. La période couverte par un atelier autogéré est d'une importance capitale, car le temps nécessaire pour récupérer l'investissement peut être considérable.

Si la décision finale est de sous-traiter l'entretien, il est important de procéder à des évaluations périodiques de la qualité du service et de conserver des traces de toutes les réparations et de l'entretien. Il est recommandé que le conducteur affecté au véhicule soit présent pendant tout le processus de réparation et d'éviter d'y laisser les véhicules la nuit si les lieux ne sont pas considérés comme sûrs. Il est recommandé de demander un contrôle visuel de toutes les pièces qui ont été remplacées et facturées.

## **Ravitaillement en carburant**

Le carburant est essentiel au fonctionnement des véhicules et représente une dépense importante dans la plupart des opérations humanitaires. Un carburant de mauvaise qualité peut provoquer de graves problèmes mécaniques (parfois irréversibles) et réduire considérablement la durée de vie du véhicule. Par conséquent, le ravitaillement en carburant est une activité de base mais doit être soigneusement contrôlé.

Un véhicule léger moyen consommant 10L de carburant tous les 100 Km, parcourant 100Km par jour devra faire le ravitaillement en carburant au moins une fois par semaine (plus ou moins souvent selon la capacité du réservoir). Règles de base pour l'utilisation du carburant :

- Toujours conduire avec plus de la moitié du réservoir plein, pour éviter une situation de « réservoir presque vide » au milieu d'un trajet.
- Toujours faire le ravitaillement en carburant en dehors des heures de service, pour éviter d'affecter les activités régulières.

Il est recommandé de programmer au moins 1 ravitaillement en carburant par semaine, quel que soit le niveau du réservoir du véhicule. Les ravitaillements en carburant doivent être effectués jusqu'à la pleine capacité du réservoir. Cela facilitera les calculs de consommation de carburant et réduira la fréquence des ravitaillements. Le ravitaillement en carburant peut être une activité dangereuse et chronophage, en particulier dans le cadre de la gestion de grands parcs automobiles ou dans des stations-service encombrées.

Il est suggéré d'intégrer une procédure de ravitaillement en carburant dans les politiques de gestion du parc automobile. Outre les questions susmentionnées, les procédures doivent inclure des informations de base sur la qualité du carburant et les méthodes de paiement.

Le carburant doit être protégé contre toute contamination accidentelle ou intentionnelle - aucune impureté, aucune poussière, aucun autre liquide ni aucun ajout chimique ne doit interagir ou se mélanger avec le carburant. La qualité du carburant doit être vérifiée tout au long de la chaîne d'approvisionnement, en particulier s'il est transporté ou stocké dans des barils, car ces derniers peuvent être sales ou contenir de l'eau provenant de la condensation de l'air humide.

Les responsables doivent s'assurer que les véhicules sont remplis avec le bon type de carburant : ravitailler un véhicule diesel avec de l'essence a des conséquences irréversibles et peut finir par détruire le moteur.

## **Utilisation du Ravitaillement en carburant Externe**

Si le ravitaillement en carburant régulier est effectué par les véhicules directement à une station-service externe, une procédure de ravitaillement en carburant doit être définie et

inclure les sujets de base suivants :

- Les stations-service qui sont valables pour le ravitaillement en carburant : une procédure de passation de marché régulière doit être appliquée pour sélectionner le fournisseur de carburant le plus approprié. Des critères de base tels que : le prix, la qualité du carburant, la proximité, la fiabilité, les conditions de paiement, les autres services disponibles (contrôle de la pression des pneus, nettoyage) doivent être inclus dans l'évaluation.
- Les personnes autorisées à acheter du carburant.
- La quantité maximale qui peut être prélevée.
- Le mode de paiement. Les bons ou les cartes avec post-paiement sont des options appropriées. L'argent liquide est à éviter en raison des risques et de la charge administrative, en particulier pour les grands parcs automobiles et les conducteurs multiples. Pour l'utilisation des bons et des cartes avec post-paiement, un accord doit être conclu avec le fournisseur, précisant les conditions d'utilisation.

[Modèle de bon de carburant:](#)

# BON DE CARBURANT

N° :

À utiliser uniquement pour l'achat de carburant, en cas de non-paiement à la livraison.

<b>Nom de la station-service :</b>	<input type="checkbox"/> Pour un véhicule	ID : _____
	<input type="checkbox"/> Pour le stock	

## AUTORISATION

Type de carburant à livrer :

Gazole

Essence

Kérosène

À livrer dans le(s) réservoir(s)  
du véhicule :

Réservoir(s) plein(s)

Autre :

Bidon(s)

\_\_\_\_\_ litres

Quantité spécifiée : \_\_\_\_\_ litres

Fût(s) ou citerne(s)

\_\_\_\_\_ litres

Autorisé par (nom et signature) :

Date :

## CARBURANT LIVRÉ

Quantité livrée en chiffres : \_\_\_\_\_ litres

Date de livraison : \_\_\_\_\_

en toutes

lettres

\_\_\_\_\_ litres

Reçu par (nom et signature du collaborateur) :

Signature du responsable de la station et cachet :

**Lorsque le carburant est destiné au véhicule, n'oubliez pas de compléter le journal de carburant.**

*Adapté d'ACF*

Pour permettre le rapprochement et le paiement, le bon doit être imprimé/rempli avec une copie carbone en trois feuilles pour :

1. Le responsable de l'autorisation.
2. La station-service.
3. L'employé qui reçoit le carburant pour la remettre ensuite au bureau à des fins de rapprochement et de paiement.

Pour un aperçu de l'approvisionnement en carburant autogéré, veuillez consulter la section sur le [stockage et la gestion du carburant](#) à la fin du présent guide.