

Fin de Vie des Véhicules

La gestion de l'ensemble du cycle de vie des véhicules est essentielle pour parvenir à une utilisation efficace des ressources, y compris le déclassement ou l'élimination éventuelle des véhicules. Il est préférable de vendre et/ou de remplacer les véhicules avant qu'ils ne deviennent trop coûteux à entretenir, et de s'assurer ainsi que leur valeur de revente ou de remplacement optimale puisse être atteinte.

Les avantages d'un déclassement, d'une mise au rebut et d'un remplacement appropriés des véhicules sont les suivants :

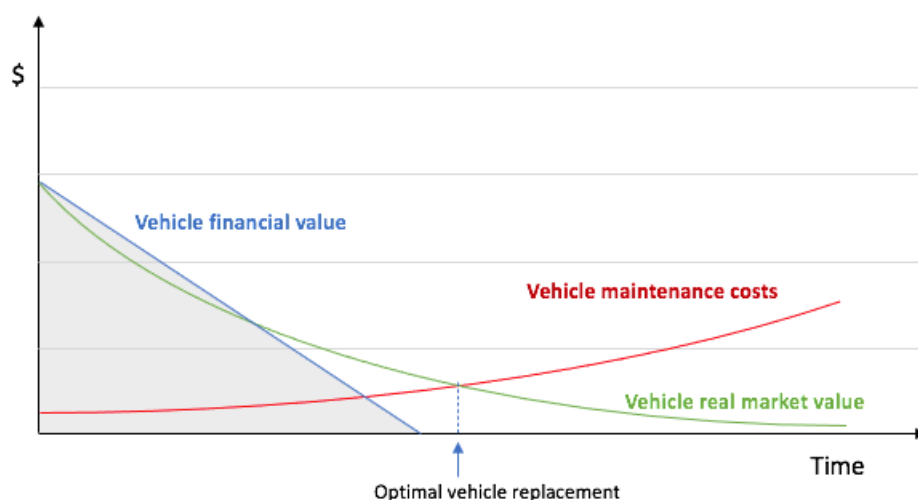
- Contribuer à réduire les coûts d'entretien.
- Réduction des émissions de CO₂
- Optimisation du prix de vente du véhicule.

Durée de Vie Économique

La « Durée de Vie Économique » est la période de temps prévue pendant laquelle un actif reste utile au propriétaire moyen. Lorsqu'un actif n'est plus utile à son propriétaire, il est considéré comme ayant dépassé sa durée de vie économique. La durée de vie économique du véhicule doit être définie par chaque organisation dans le cadre de sa politique de gestion des actifs : certaines peuvent considérer qu'il s'agit de 48 mois, d'autres de 60 mois.

L'exemple ci-après montre une estimation linéaire dans le temps de la valeur d'un véhicule acheté pour un montant de 20 000 USD, en considérant une durée de vie économique de 48 mois.

Des modèles plus complexes peuvent être appliqués pour représenter la valeur du véhicule dans le temps. Par exemple, une approche exponentielle courbe peut être plus précise à certaines fins, car le véhicule perd une grande partie de sa valeur après sa première utilisation. La durée de vie économique peut être calculée en déterminant le moment où la valeur de revente estimée d'un véhicule devient inférieure aux coûts d'exploitation annuels.



En raison de la nature et du coût de nombreux véhicules possédés et exploités par des organisations humanitaires, de nombreuses organisations peuvent choisir de vendre un véhicule bien avant que les coûts d'entretien n'atteignent le même niveau que les coûts de réparation. Cela est particulièrement vrai pour les opérations dans lesquelles le risque d'une panne inopportune est plus important que le simple coût de la réparation. Cela peut inclure les

éléments suivants :

- La sécurité réelle du véhicule peut diminuer si les organisations opèrent dans des environnements peu sûrs qui nécessitent des véhicules d'urgence à tout moment.
- Un terrain accidenté ou hors route qui exige des performances constantes de la part des véhicules.

Voici un exemple de l'évolution des coûts de revente et des coûts d'entretien par rapport à la valeur d'achat initiale :

Année	Coût d'achat initial	Valeur de revente estimée	Coût annuel de l'entretien et du carburant
1	50 000,00 \$	45 000,00 \$	5 000,00 \$
2	50 000,00 \$	40 000,00 \$	5 500,00 \$
3	50 000,00 \$	38 000,00 \$	6 000,00 \$
4	50 000,00 \$	35 000,00 \$	6 500,00 \$
5	50 000,00 \$	32 000,00 \$	7 000,00 \$
6	50 000,00 \$	29 000,00 \$	7 500,00 \$
7	50 000,00 \$	25 000,00 \$	8 000,00 \$
8.	50 000,00 \$	22 000,00 \$	8 500,00 \$
9.	50 000,00 \$	19 000,00 \$	9 000,00 \$
10	50 000,00 \$	16 000,00 \$	9 500,00 \$

Les organisations doivent toujours garder à l'esprit que la durée de vie économique d'un actif est différente de sa durée de vie physique réelle. En général, les véhicules vivront toujours plus longtemps que leur durée de vie économique respective pour une organisation, et la relation entre les deux dépendra de l'utilisation du véhicule et des conditions opérationnelles. En ce sens, il est courant de fixer une limite de kilométrage pour commencer à envisager le

remplacement d'un véhicule - 200 000 Km (+/- 50 000 Km) est souvent utilisé comme règle de base.

Certaines organisations peuvent décider de prolonger la durée de vie d'un véhicule au-delà de sa durée de vie économique. Ceci est particulièrement pertinent lorsqu'un bon programme d'entretien a été appliqué et que les registres montrent que les coûts d'entretien du véhicule sont encore inférieurs à sa valeur de revente sur le marché. La décision de remplacer un véhicule doit être étayée par des registres de gestion de parc automobile cohérents reflétant les coûts, l'utilisation, la sécurité et l'âge de l'actif.

En outre, en fonction de la législation nationale relative aux organisations humanitaires et des mécanismes de financement utilisés pour l'achat du véhicule, certaines limites à cette logique peuvent être applicables. Certains pays n'autorisent pas les ONG privées à revendre des actifs tels que des véhicules, et certains donateurs exigent le don ou le transfert des véhicules à la fin du projet à une autre organisation ou un autre projet financé. Il est essentiel de connaître la législation du pays et les procédures spécifiques des donateurs relatives à la gestion des actifs et des véhicules afin d'éviter d'encourir des risques juridiques ou financiers importants.

Déclassement et Élimination

Une fois que la décision de remplacer le véhicule est prise, il convient d'envisager différentes options pour le déclassement et l'élimination des véhicules anciens. Les méthodes d'élimination les plus courantes sont les suivantes :

- **Don** - les véhicules en bon état et répondant aux exigences de sécurité peuvent faire l'objet d'un don à des organisations partenaires ou à des parties prenantes clés. Les dons doivent respecter la législation nationale et les politiques internes et doivent être correctement documentés.
- **Vente** - les véhicules qui ne sont pas nécessaires et qui ont une valeur marchande viable peuvent faire l'objet d'une revente. Pour éviter tout soupçon quant au fait de favoriser des entités ou des personnes particulières, il est recommandé de procéder à une vente aux enchères entièrement documentée. La revente d'un véhicule doit respecter la législation nationale et les politiques internes et doit être correctement documentée.
- **Transfert** - les véhicules en bon état et répondant aux exigences de sécurité peuvent faire l'objet d'un transfert vers une autre entité ou un autre programme. C'est l'option privilégiée par la plupart des donateurs lorsque le véhicule reste dans sa durée de vie économique. Il s'agit également d'une solution pratique lors de la clôture de projets ou du démantèlement de bureaux locaux auxquels sont affectés des véhicules.
- **Destruction ou récupération des pièces détachées** - les véhicules en mauvais état ou ne répondant pas aux exigences de sécurité doivent être détruits ou démantelés pour récupérer les pièces utilisables. Une institution publique ou privée ayant la capacité d'accomplir correctement cette tâche doit être identifiée. Une évaluation des risques environnementaux doit être réalisée et un certificat de destruction peut être exigé par les autorités pour mettre à jour le registre des véhicules et officialiser le retrait du véhicule de la circulation. Il peut être particulièrement important d'informer les autorités pour éviter d'autres charges ou obligations fiscales.

Dans le cadre du processus de déclassement, les organisations doivent se souvenir de récupérer et de réaffecter tous les équipements du véhicule qui pourraient être réutilisés, y compris les équipements de communication, le matériel de sécurité, les kits de récupération, les éléments d'identification/de visibilité, etc. Les organisations doivent également se souvenir d'informer les autorités et les compagnies d'assurance lorsque les véhicules ne sont plus utilisés.

