

Accords relatifs au transport routier

Véhicules détenus ou loués autogérés

Les organismes menant des opérations de n'importe quelle durée et dans n'importe quel contexte peuvent souhaiter acheter, louer ou prendre en crédit-bail des véhicules qui sont exclusivement destinés à l'organisme lui-même et sous sa gestion. Si une organisation décide d'acquérir ses propres véhicules, il y a un certain nombre de points à prendre en compte, tels que le type de véhicule et le type de carrosserie. La nature de l'opération d'intervention d'urgence peut également nécessiter l'intégration d'aides mécaniques à la manutention dans les spécifications globales du véhicule afin de faciliter le chargement et le déchargement. Les véhicules loués ou détenus peuvent être obtenus localement ou importés dans le cadre de l'opération d'intervention à la demande de l'organisation. L'apport de véhicules extérieurs peut être le meilleur moyen de trouver le meilleur équipement ou l'équipement le plus approprié, mais l'acquisition peut prendre beaucoup de temps et coûter une somme importante en fonction de la distance à parcourir et du type de transport utilisé. Les véhicules provenant d'un autre pays doivent également se soumettre aux formalités douanières habituelles.

Sachez que quelques pays n'autorisent pas l'importation de certains modèles. Cela est dû principalement à des raisons environnementales ou économiques. Dans certains cas, les pays imposent des taxes d'importation et/ou d'immatriculation extrêmement élevées pour protéger leur marché de production. Si les organismes cherchent à importer un véhicule, il est primordial de se renseigner sur les procédures officielles et pratiques d'importation.

Avantages des véhicules autogérés :

- **Véhicules construits sur mesure** - Les véhicules loués ou détenus peuvent être conçus, modifiés ou construits spécifiquement pour transporter un produit particulier, comme les articles de la chaîne du froid, qui peuvent nécessiter une manutention spéciale.
- **Conducteurs autogérés** - Les organisations qui exercent un contrôle total sur leurs véhicules peuvent former et mettre à disposition leurs propres conducteurs, ce qui permet le développement, la spécialisation et le contrôle de la qualité en cas de problèmes de performance.
- **Personnalisation** - Les véhicules loués ou détenus peuvent être équipés de logos et de matériel de visibilité, et peuvent disposer d'équipements de communication sur mesure installés et configurés.
- **Contrôle de la qualité** - En utilisant un véhicule autogéré, il est beaucoup plus facile de s'assurer que le véhicule est employé d'une manière appropriée et éthique, digne de l'organisme.

Inconvénients des véhicules autogérés :

- **Temps et complexité** - L'autogestion des véhicules et des flottes peut prendre beaucoup de temps et exiger une attention extrême de la part de la direction.
- **Connaissances spéciales** - L'entretien d'un ou de plusieurs véhicules d'expédition requiert des compétences et des connaissances spéciales. À moins que des accords extérieurs ne soient conclus avec des services de réparation tiers, les organisations doivent trouver et engager des mécaniciens, et gérer leur propre chaîne d'approvisionnement en pièces détachées. La gestion des envois et de la flotte est également une compétence particulière, qui nécessite du personnel compétent et formé pour coordonner le déplacement de plusieurs véhicules.
- **Coûts** - Le capital de départ et d'investissement pour obtenir des véhicules, des

conducteurs et des pièces détachées peut être considérable, et les organismes d'aide qui ne sont financés que par des subventions peuvent ne pas être en mesure de couvrir tous les coûts en même temps. L'exploitation dans de nombreux contextes entraîne également des coûts d'assurance substantiels. Un véhicule détenu doit être géré jusqu'à ce que sa propriété soit effectivement transférée à une autre partie, y compris la mise à jour des registres de propriété par les autorités locales. L'organisation peut avoir à répondre de tout engagement lié au véhicule pendant la période de propriété.

- **Point de défaillance unique**- Les organisations qui détiennent ou gèrent leurs propres véhicules courent le risque que des problèmes mécaniques ou un accident interrompent complètement l'utilisation de ce véhicule à tout moment.

Les conducteurs sont un élément essentiel des parcs de camions autogérés, tout aussi important que les véhicules eux-mêmes. Même si une organisation dispose d'une flotte parfaitement entretenue, si elle emploie des conducteurs peu qualifiés, des conducteurs qui ne sont pas autorisés à exercer dans un contexte donné, ou si elle n'investit pas dans la formation des conducteurs, des accidents, des dommages, des pertes de cargaison et éventuellement des problèmes d'amendes ou de poursuites judiciaires peuvent survenir. Les organismes qui souhaitent entretenir leurs propres véhicules et disposer d'une équipe de conducteurs doivent s'assurer que le recrutement est réalisé en toute transparence et que les compétences et connaissances sont clairement démontrées. Lors du recrutement des conducteurs, les organismes peuvent envisager de :

- Demander des documents prouvant l'autorisation de conduire le véhicule en question
- Demander une vérification des antécédents
- Demander au candidat de faire une démonstration directe de ses compétences de conduite dans un endroit sûr
- Préparer des questions techniques
- Mettre en place un programme de dépistage des drogues si possible

Transport par un tiers

Les organisations humanitaires dépendent de plus en plus de prestataires de transport tiers pour acheminer des marchandises dans le cadre des opérations d'intervention. Le coût de fonctionnement global du recours à des sociétés tierces peut être plus élevé, mais compte tenu de la nature instable des activités d'intervention, les sociétés extérieures peuvent aider à démarrer rapidement les opérations, et les organisations peuvent commencer ou arrêter les opérations aussi rapidement que nécessaire sans se préoccuper de ce qu'il faut faire avec des actifs matériels importants comme des camions. Même si une organisation est propriétaire de ses véhicules, il peut arriver qu'elle ait besoin de capacités supplémentaires pour répondre à un pic d'activité ou à d'autres exigences à court terme. Cela peut se faire par l'utilisation de véhicules fournis par un prestataire de transport commercial tiers.

Les sociétés de transport tierces peuvent en général être trouvées localement dans le contexte d'urgence ou à proximité, et le recours à celles-ci a également pour fonction d'injecter de l'argent dans l'économie locale et de favoriser l'acceptation locale de l'organisme d'aide en question. Les organisations doivent faire preuve de toute la diligence requise lorsqu'elles sollicitent et sélectionnent des sociétés de transport tierces, et suivre leurs propres procédures internes de passation de marchés dans la mesure du possible.

Avantages du transport par un tiers :

- **Flexibilité** - Les organisations peuvent faire appel à des prestataires commerciaux pour répondre à des exigences de demande fluctuantes

- **Aucune contrainte de taille** - Les organisations qui n'expédient que rarement ou en petites quantités n'ont pas nécessairement besoin de véhicules autogérés disponibles à tout moment. Le transport par un tiers permet de répondre à des charges et des trajets variables.
- **Coûts initiaux plus faibles** - Les transporteurs tiers n'ont pratiquement pas de frais de démarrage, et le transporteur peut être en mesure de proposer un service plus rentable et plus efficace en partageant les charges avec d'autres expéditeurs.
- **Complexité réduite** - La gestion des véhicules et des conducteurs n'est plus du ressort de l'organisation, ce qui permet aux équipes administratives de celle-ci de se concentrer sur d'autres domaines.
- **Connaissances locales** - Les transporteurs ou les prestataires tiers peuvent avoir une meilleure connaissance pratique des exigences du pays, des restrictions locales, de la géographie, des conditions ou des limites des véhicules, des itinéraires optimisés, des points de blocage, etc.

Inconvénients du transport par un tiers :

- **Problèmes d'éthique** - Les transporteurs tiers ne représentent pas directement une organisation contractante et, à ce titre, ils peuvent se livrer à des activités que les organismes d'aide pourraient juger contraires à l'éthique, comme le transport d'équipements pour les parties à un conflit ou le recours au travail des enfants. Les normes des conducteurs ne sont pas non plus contrôlées par l'expéditeur, et des activités telles que la consommation de drogue ou la conduite dangereuse peuvent se produire.
- **Risque supplémentaire** - Bien que les expéditeurs puissent recourir à une assurance supplémentaire, il y a toujours un risque accru à faire appel à des tiers qui peuvent avoir un intérêt moins direct à la livraison de la cargaison d'aide.
- **Coût plus élevé à long terme** - Bien que les coûts de démarrage puissent être sensiblement moins élevés avec des transporteurs tiers, sur une période assez longue et avec une cargaison suffisante, le transport commercial par un tiers peut toujours être plus élevé par kg. Les organisations qui s'inscrivent dans un programme à long terme et qui expédient de gros volumes de marchandises pourraient bénéficier de coûts moins élevés en louant ou en possédant leurs propres véhicules autogérés.

Considérations relatives au transport de marchandises assuré par des tiers ou autogéré :

Que les véhicules utilisés soient détenus en propriété, loués ou gérés par un tiers, il est important de s'assurer que toutes les lois locales relatives à l'autorisation, à l'assurance et à la réglementation des véhicules sont respectées :

- Les conducteurs sont titulaires d'un permis obtenu légalement pour conduire la catégorie de véhicule qu'ils conduisent sur les routes et autoroutes publiques.
- Des droits sont payés pour des chargements spécifiques tels que les marchandises surdimensionnées ou dangereuses.
- Les véhicules doivent être assurés au moins au niveau minimal requis par la loi. Différentes organisations disposent de stratégies internes en ce qui concerne l'étendue de l'assurance de leurs propres véhicules.
- Les véhicules peuvent également nécessiter une documentation relative aux poids maximaux autorisés en termes de poids brut du véhicule, de poids par essieu et de charge utile.

Tarifs de camionnage par un tiers

La manière dont les sociétés de camionnage tierces choisissent de facturer les services de

transport dépend du pays, du contexte, des besoins escomptés du contrat, et même des normes et réglementations locales. Modalités communes :

Itinéraire prédéfini	De nombreux prestataires de services de camionnage aiment élaborer des contrats sur la base d'itinéraires prédéfinis. Le contrat stipule un tarif préétabli entre deux endroits, exprimé soit comme le coût du véhicule entier, soit comme un tarif par kg. Les tarifs basés sur des itinéraires prédéfinis sont adaptés pour les organismes qui ont un plan de projet connu avec des destinations connues et couramment utilisées. Des appels d'offres fondés sur des tarifs par itinéraire aident les planificateurs à repérer facilement les prestataires de services de camionnage les plus rentables dans les différentes régions.
Tarifs fondés sur le temps	Dans certaines situations, les planificateurs et les transporteurs peuvent souhaiter établir des contrats basés sur des intervalles de temps spécifiques, généralement des tarifs journaliers ou horaires. Les tarifs fondés sur le temps peuvent être utiles au début d'une intervention, notamment la location quotidienne de services de camionnage. Toutefois, les tarifs basés sur le temps peuvent également entraîner un mauvais contrôle des coûts : si un véhicule est retardé pour une raison quelconque, les locataires du service de camionnage seront obligés de payer pour ces journées, sauf spécification contraire explicite dans le contrat.
Tarifs fondés sur la distance	Certains contrats sont exprimés sous la forme d'un tarif par distance (généralement en kilomètres) et facturent aux locataires un service de camionnage par kg ou par véhicule. Le contrat basé sur la distance peut être semblable aux itinéraires prédéfinis, mais il peut être utilisé lorsque les planificateurs ne connaissent pas à l'avance toutes les destinations finales de livraison. Les planificateurs doivent être prudents avec les tarifs fondés sur la distance : à moins d'avoir une connaissance détaillée des itinéraires, ils peuvent n'avoir aucun moyen de valider les distances réellement parcourues. Les planificateurs peuvent aussi souhaiter mettre en place un carnet de bord des véhicules pour suivre les déplacements des conducteurs.

Poids facturable

Dans la plupart des contextes humanitaires, les seules contraintes au chargement d'un véhicule sont le poids de la cargaison, et si la charge est surdimensionnée. Dans certains cas, les sociétés de camionnage peuvent facturer sur la base de ce que l'on appelle le « poids volumétrique ». Le poids volumétrique peut être appliqué lorsque la cargaison est très légère par rapport à son volume. Si un organisme humanitaire loue un camion entier, la densité de la cargaison peut ne pas être importante, mais dans les situations où la facturation est réalisée au kg pour l'organisme, les sociétés de camionnage peuvent inclure des poids volumétriques minimaux permettant de récupérer les coûts d'exploitation. Les planificateurs doivent partir du principe que les marchandises légères et volumineuses peuvent être facturées à un tarif différent.

Il n'existe pas de norme universelle pour le poids volumétrique, mais un bon indicateur du poids volumétrique pourrait être :

Métrique **(L (cm) × l (cm) × H (cm))/333 = Poids Volumétrique (KG)**