Envoi de marchandises par route

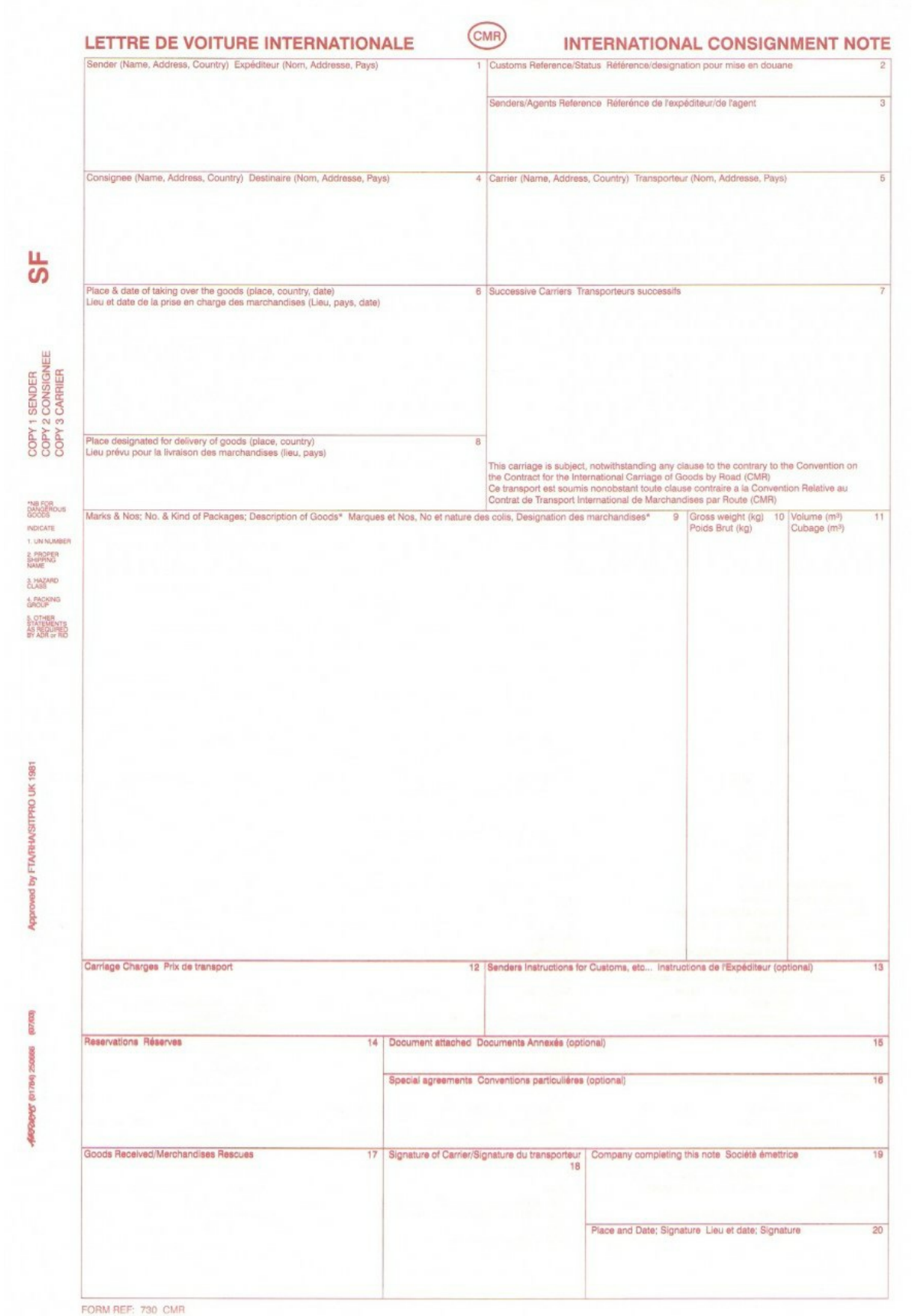
Documents pour le transport routier

Il n'existe pas de norme universelle relative à la documentation utilisée pour les marchandises expédiées par la route.

Déplacement intérieur par camion - Dans la majorité des situations dans lesquelles les organismes d'aide opèrent, la plupart des déplacements de marchandises sur les routes se font à l'intérieur du pays, ce qui ne nécessite pas de dédouanement international. Le déplacement intérieur de marchandises peut être suivi de diverses manières, mais la plus courante est la lettre de transport. De nombreux transporteurs tiers peuvent utiliser leurs propres lettres de transport, mais les organismes peuvent souhaiter employer des lettres de transport dans leur propre format. Les lettres de transport spécifiques à une organisation tendent à prendre en considération des besoins spécifiques, tels que la comptabilisation du tonnage métrique ou le suivi fondé sur le numéro de lot de médicaments, des éléments qui peuvent ne pas être suivis dans la lettre de transport fournie par une société de transport. Les expéditeurs sont encouragés à utiliser l'ensemble standard de documents d'expédition pour tous les déplacements intérieurs.

Déplacement international par camion - De nombreux pays du monde reconnaissent ce que l'on appelle une lettre de voiture internationale (« CMR »). La CMR a été proposée et approuvée dans le cadre de la Convention CMR des Nations Unies de 1956, puis adoptée par l'Union internationale des transports routiers. La CMR fonctionne de manière semblable à une lettre de transport aérien (AWB) ou à un connaissement maritime (BOL) en ce sens qu'il s'agit d'un document standard et uniformément reconnu pour le transport de marchandises entre deux pays. Lorsqu'elles sont officiellement reconnues, les CMR font également partie de la procédure douanière formelle et sont demandées par les fonctionnaires des douanes ; elles indiquent les rôles et les responsabilités des parties. La CMR ne remplace pas une lettre de transport ordinaire : tous les documents traditionnels peuvent encore être exigés et les procédures douanières formelles d'importation doivent être respectées, mais la CMR normalise le langage pour que les autorités comprennent la nature des marchandises importées dans un pays ou traversant un pays. Il est important de noter que la CMR n'est pas reconnue partout dans le monde, il n'y a actuellement que 45 pays qui reconnaissent la CMR, principalement en Europe, au Moyen-Orient et en Asie centrale.

Exemple de CMR :



LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE (CMR) INTERNATIONAL CONSIGNMENT NOTE

SF

COPY 1 SENDER
COPY 2 CONSIGNEE
COPY 3 CARRIER

Sender (Name, Address, Country) Expéditeur (Nom, Addresse, Pays) 1

Customs Reference/Status Référence/designation pour mise en douane 2

Senders/Agents Reference Référence de l'expéditeur/de l'agent 3

Consignee (Name, Address, Country) Destinaire (Nom, Addresse, Pays) 4

Carrier (Name, Address, Country) Transporteur (Nom, Addresse, Pays) 5

Place & date of taking over the goods (place, country, date)
Lieu et date de la prise en charge des marchandises (Lieu, pays, date) 6

Successive Carriers Transporteurs successifs 7

Place designated for delivery of goods (place, country)
Lieu prévu pour la livraison des marchandises (lieu, pays) 8

This carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)
Ce transport est soumis nonobstant toute clause contraire a la Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route (CMR)

*NB FOR DANGEROUS GOODS INDICATE
1. UN NUMBER
2. PROPER SHIPPING NAME
3. HAZARD CLASS
4. PACKING GROUP
5. OTHER STATEMENTS AS REQUIRED BY ADR or RID

Marks & Nos; No. & Kind of Packages; Description of Goods* Marques et Nos, No et nature des colis, Designation des marchandises* 9

Gross weight (kg) Poids Brut (kg) 10

Volume (m³) Cubage (m³) 11

Carriage Charges Prix de transport 12

Senders Instructions for Customs, etc... Instructions de l'Expéditeur (optional) 13

Reservations Réserves 14

Document attached Documents Annexés (optional) 15

Special agreements Conventions particulières (optional) 16

Goods Received/Merchandises Rescues 17

Signature of Carrier/Signature du transporteur 18

Company completing this note Société émettrice 19

Place and Date; Signature Lieu et date; Signature 20

Approved by FTA/RHA/SITPRO UK 1981

FORM REF: 730 CMR

Une carte des pays qui reconnaissent et utilisent actuellement le CMR dans un certain format :

Source : [Wikipedia]

Les pays qui n'utilisent pas actuellement la CMR ont leurs propres moyens d'importer des marchandises, en fonction de leur législation nationale et des accords commerciaux régionaux. Avant d'importer des marchandises dans un pays d'intervention par transport routier, les expéditeurs et les réceptionnaires doivent se renseigner sur les lois d'importation et d'exportation des deux pays.

Contrairement au fret aérien et maritime qui peut passer au-dessus ou autour de pays de manière relativement inaperçue, de nombreuses expéditions internationales par camionnage doivent traverser le territoire d'un ou de plusieurs autres pays pour atteindre leur destination. Afin de faciliter ce processus, les véhicules doivent éventuellement circuler avec ce que l'on appelle un « connaissement direct ». Le connaissement direct doit contenir les informations pertinentes requises par les pays par lesquels le véhicule passe. Les véhicules transitant par des pays tiers peuvent également faire l'objet d'une surveillance et d'une inspection accrues, ou être tenus de suivre des protocoles de sécurité supplémentaires pour assurer que les marchandises ne pénètrent pas sur le marché local sans passer par les douanes. Dans certains cas, les substances interdites ne seront pas du tout autorisées à passer les frontières nationales d'un pays, même si la destination finale est un autre pays.

Parfois, les lois nationales et les stratégies des différentes sociétés de transport interdisent aussi aux camions de franchir les frontières. Pour atténuer ce problème, de nombreux États ont adopté le principe de points de transbordement prédéfinis à des endroits spécifiques le long de leurs frontières. Sur ces points, la cargaison peut être déchargée et placée en stockage temporaire, ou même transbordée directement dans un autre véhicule. Lors de ce transbordement à la frontière, tous les documents pertinents voyageront toujours avec la cargaison.

Planification et programmation des itinéraires

La planification des itinéraires est le processus consistant à planifier le déplacement d'une quantité particulière de marchandises dans des véhicules de capacité connue. Elle suppose que les marchandises sont fournies à partir d'un dépôt ou d'un point de départ fixe et que l'emplacement des clients individuels est connu. Elle reconnaît que des restrictions sur l'exploitation des véhicules existent, en raison de facteurs tels que les contraintes liées aux heures de travail, les contraintes de sûreté et de sécurité, la longueur totale des trajets

quotidiens possibles et le volume qui peut être déplacé au cours d'une journée de travail normale. Une solution acceptable au défi de la planification des itinéraires et de la programmation des véhicules doit fournir des itinéraires optimaux qui répondent aux exigences de la charge de travail, tiennent compte des obligations légales et représentent une utilisation efficace et rentable des ressources de l'opérateur.

Une solution satisfaisante doit proposer un programme d'itinéraires qui réduit soit la distance totale, soit la durée de déplacement des véhicules. La planification des itinéraires implique une évaluation de tous les itinéraires possibles, en appliquant les conditions opérationnelles suivantes :

- Le nombre de demandes vers un point de livraison particulier au cours d'une même journée est limité.
- Le nombre total de kilomètres parcourus par un véhicule au cours d'une journée est limité et le temps du conducteur est limité.
- Les véhicules ont une capacité de charge fixe.
- Les routes sont-elles adaptées aux besoins spécifiques du transport et au véhicule, notamment état des routes, virages en épingle à cheveux et toute porte ou structure physique étroite ?
- Le volume de marchandises pour chaque point de livraison est connu et chaque point de dépôt a un emplacement pour lequel il existe un temps de conduite établi vers et depuis l'entrepôt ou vers le point de livraison suivant.
- La quantité de marchandises livrées à un point de dépôt est inférieure à la capacité de charge du véhicule et il existe un horaire établi pour la livraison/le retrait au point de dépôt.
- Les heures de fonctionnement des points de livraison/déchargement sont connues, et les contraintes telles que les heures de pointe sont comprises.

Calcul d'un plan d'itinéraire

L'itinéraire d'un véhicule est programmé selon les étapes de base suivantes :

- Déterminez le temps nécessaire à un véhicule pour se rendre du point d'origine à un point de livraison, en ajoutant le temps requis pour le déchargement sur le point de livraison et en supposant que le véhicule ne dépasse pas sa capacité ou ne roule pas à des vitesses dangereuses.
- Déterminez la proximité géographique entre le premier point de livraison et le second (s'il y a plus d'une livraison), en comptant le temps total d'arrivée et le temps de déchargement éventuel, en supposant également que le véhicule n'est pas surchargé ou ne roule pas à des vitesses dangereuses.
- Répétez l'opération pour tous les points de livraison souhaités.

Poursuivez cette série d'hypothèses pour tous les points de livraison nécessaires : une fois que le véhicule théorique est soit trop plein pour effectuer toutes les livraisons, soit que le véhicule ne peut pas réaliser toutes les livraisons pendant les heures de fonctionnement normales et sûres, vous avez établi un plan d'itinéraire qui utilise pleinement le temps du conducteur disponible ou la capacité du véhicule. Répétez cette étape pour autant de véhicules que nécessaire jusqu'à ce que toutes les commandes soient attribuées ou que tous les véhicules disponibles soient entièrement chargés. Pour calculer le temps de conduite, il est important d'utiliser une vitesse moyenne correspondant au type de véhicule, à la qualité et à l'état des routes, ainsi qu'aux conditions météorologiques courantes, en tenant compte de facteurs tels que les retards aux carrefours, les collines et les encombrements urbains. Dans la pratique, la vitesse moyenne sera considérablement inférieure à la vitesse maximale autorisée sur une

route.

La nature du déplacement peut être divisée en deux types fondamentaux :

- **Déplacement primaire** - Il s'agit en général de déplacements de marchandises volumineuses entre deux endroits spécifiques. Cela peut être une liaison entre deux entrepôts d'un réseau, ou encore d'un port ou d'un dépôt ferroviaire vers un entrepôt.
- **Distribution secondaire** - Déplacements pouvant impliquer des livraisons multiples dans une zone définie, comme un entrepôt régional ou local vers des points de livraison étendus.

Dans les deux cas, l'accent est mis sur la pleine utilisation des ressources employées : remplir le véhicule à capacité maximale, limiter la distance parcourue et optimiser les heures de travail rémunérées du conducteur.

Sûreté et sécurité

Il y a un certain nombre d'aspects de sécurité à prendre en considération lors de la planification et de la gestion du transport routier de marchandises, par exemple :

Sécurisation des charges - Dans l'idéal, la cargaison sera correctement sécurisée. Un chargement sécurisé ne signifie pas seulement qu'il doit être scellé pour empêcher le vol, mais aussi pour éviter que la cargaison ne tombe ou, pire, que les véhicules ne se renversent et ne provoquent des accidents. Les camions couverts à parois rigides doivent être correctement verrouillés, tandis que les conteneurs intermodaux peuvent être officiellement scellés en fonction des conditions de livraison. La cargaison stockée sur un camion à plateau ou une remorque doit être correctement attachée et couverte. Au minimum, la cargaison ne doit pas bouger à l'intérieur ou sur la surface du camion lorsque le véhicule se déplace, et il ne doit pas y avoir de renversement ou de chute d'articles sur la route, représentant un danger pour les personnes et les autres conducteurs. Les réglementations locales peuvent également régir des éléments tels que le poids du véhicule, la façon dont il est chargé et la répartition de la charge.

Sécurité des chargeurs/porteurs - Le processus de chargement et de déchargement des camions peut être très dangereux. Les véhicules à plateau, couverts ou à ridelles latérales peuvent être chargés à l'aide de machines telles que des chariots élévateurs ou de petites grues, qui peuvent déplacer des charges extrêmement lourdes susceptibles de tomber et de blesser les passants. La zone autour des camions chargés à l'aide d'équipement de manutention du matériel doit être dégagée de tout personnel inutile, et toute personne désignée doit être clairement signalée par un gilet de haute visibilité.

Sur le terrain humanitaire, les véhicules sont souvent chargés manuellement par une main-d'œuvre peu qualifiée. Les porteurs doivent pouvoir charger des marchandises dans les véhicules de manière sûre et ergonomique :

- Les porteurs ne doivent pas transporter des marchandises trop volumineuses ou trop lourdes.
- Si le point de chargement n'est pas équipé d'un quai de chargement, les porteurs doivent pouvoir monter sur le plancher du véhicule et en descendre en toute sécurité sans sauter ni grimper.
- Les porteurs ne sont censés charger que pendant une durée raisonnable, entrecoupée de pauses. Dans l'idéal, les équipes de chargement devraient être divisées : 2-4 chargeurs dans le camion et le nombre nécessaire de chargeurs transportant les marchandises vers et depuis l'entrepôt/le dépôt/point de déchargement, réduisant ainsi la nécessité d'entrer dans le véhicule ou d'en sortir.

- Les porteurs doivent être surveillés pour détecter tout comportement dangereux ou tout éventuel problème de sécurité.

État des routes - Dans de nombreux contextes humanitaires, l'état des routes est extrêmement mauvais. Les véhicules doivent être aussi bien entretenus que possible, et les conducteurs ne doivent pas prendre de risques inutiles. Le camionnage sur des routes en mauvais état, avec de la boue, un sol meuble ou de l'eau stagnante, peut être amélioré par l'utilisation de camions 6x6 (véhicules à 3 essieux à traction intégrale) ou de tout véhicule doté d'un arbre de transmission qui actionne les essieux arrière. Les conducteurs doivent également comprendre l'itinéraire et posséder une certaine expérience des conditions de conduite difficiles.

Infrastructures - Au lendemain d'une urgence à déclenchement rapide, ou à la suite d'un conflit armé, les infrastructures telles que les routes et les ponts peuvent être totalement ou partiellement endommagées. Des itinéraires qui étaient auparavant accessibles peuvent devenir inaccessibles. Les sociétés de transport tierces et les conducteurs engagés doivent faire preuve de prudence à proximité des infrastructures endommagées.

Transport de marchandises dangereuses - Les véhicules transportant une quantité quelconque de marchandises dangereuses (MD), pour quelque raison que ce soit, doivent se référer aux orientations sur le transport routier de MD figurant dans la section du présent guide consacrée aux marchandises dangereuses.

Marquage des véhicules - Selon le contexte, il peut exister des lois nationales et locales qui exigent que les véhicules contenant des articles spéciaux tels que du bétail ou toute forme de MD soient correctement étiquetés et marqués lorsqu'ils se trouvent sur la route.

Comportement des conducteurs - Les conducteurs et les exploitants de véhicules sont responsables de l'utilisation d'un véhicule sur la route avec un chargement sûr et sécurisé. Les lois locales disposent souvent que les conducteurs en transit sont entièrement responsables de la sécurité de leur chargement, même s'ils ne l'ont pas chargé personnellement. Même dans les pays ou contextes locaux où de telles lois existent mais ne sont pas mises en œuvre, respectées ou suivies, tout doit être fait pour s'assurer que les conducteurs de l'organisation suivent les réglementations qui ont été établies. La plupart des organisations humanitaires ont également leurs propres stratégies de sûreté et de sécurité qui doivent être respectées.

Vol en transit - Les principales sources de vol de véhicules sont les dépôts, les aires de stationnement de nuit et le bord des routes. Il est possible de commettre un vol en volant un véhicule non surveillé, en détournant de force un véhicule ou en soudoyant les conducteurs. Les conducteurs sont au cœur de la prévention de ce type de perte, et leur intégrité est essentielle. Par conséquent, il est crucial de recruter et de sélectionner soigneusement les conducteurs. La formation leur fera prendre conscience de la nécessité de faire attention et des procédures à suivre pour éviter les risques de vol. Des cartes d'identification des conducteurs peuvent être utilisées pour renforcer la sécurité et éviter que des voleurs n'accèdent aux véhicules par fausse déclaration lorsqu'ils sont garés sur le site de tiers. Cependant, il n'y a pas grand-chose à faire pour empêcher la complicité délibérée des conducteurs. Il est capital d'être vigilant et de prêter attention à tout type d'anomalies sur les chargements. Un voleur qui a l'intention de dérober un véhicule chargé profite des éléments suivants :

- Connaissance d'un chargement intéressant.
- Possibilité d'y accéder.
- Temps suffisant pour commettre le vol et s'enfuir avant d'être repéré.
- Marché existant pour écouler les marchandises.
- Perception limitée ou négligeable du risque.

Dépannage des véhicules

Au cours du processus de déplacement par véhicules dans des conditions de fonctionnement rudes, les véhicules peuvent tomber en panne, s'enliser ou être immobilisés. Il est important pour les conducteurs et les personnes qui planifient les itinéraires de comprendre les types d'équipements et de techniques utilisés pour dépanner les véhicules. Le fait de connaître l'itinéraire et le type de véhicule utilisé aide à déterminer le type d'outils de dépannage. Certains outils de dépannage sont extrêmement dangereux lorsqu'ils sont utilisés, et ne doivent être manipulés que par des personnes compétentes ayant reçu une formation adéquate ! Certains des articles de dépannage ci-dessous ne sont utiles que pour le dépannage de véhicules légers. Les véhicules lourds d'une capacité supérieure à 7-10 tonnes peuvent nécessiter une assistance spéciale supplémentaire.

Cric ciseau/bouteille - Les crics ciseaux ou bouteilles sont des crics pour véhicules ordinaires qui peuvent faire partie de l'outillage standard des nouveaux véhicules. Les crics ciseaux ou bouteilles sont utiles pour changer un seul pneu, mais ne sont vraiment très adaptés qu'à des conditions de route plates et stables. Les crics ciseaux/bouteilles ne fonctionnent pas toujours bien dans la boue et ne peuvent réellement être utilisés que pour élever le véhicule suffisamment afin de changer un seul pneu. Sur des routes non goudronnées, il peut être nécessaire de placer un objet solide en dessous pour répartir le poids, comme une pierre plate ou une planche robuste. Les crics ciseaux/bouteilles ne doivent être utilisés que sur les points de contact appropriés pour éviter d'endommager le véhicule.

Cric à haute levée - Les crics à haute levée sont beaucoup plus robustes que les crics ciseaux/bouteilles. Ils peuvent être utilisés pour sortir les véhicules de la boue, ou les soulever suffisamment afin de placer des supports ou d'autres objets en dessous. Lorsqu'un véhicule est entièrement soulevé, le cric à haute levée qui le soutient peut subir une pression énorme ; la poignée du cric, si elle n'est pas correctement fixée, peut causer des blessures corporelles, et le cric lui-même peut s'effondrer sous le poids total du véhicule soulevé. Les crics à haute levée ne doivent être utilisés que sur les points de contact appropriés pour éviter d'endommager le véhicule.

Treuil de dépannage - Les treuils de dépannage sont des moteurs électriques qui peuvent rétracter une corde ou un câble métallique. De nombreux véhicules de terrain sont équipés de treuils attachés en permanence au véhicule, généralement sur les pare-chocs avant. Les treuils tirent en général leur énergie de la batterie électrique du véhicule et sont capables de supporter le poids du véhicule lui-même. Les treuils ne doivent être attachés qu'à des objets et des points d'ancrage qui peuvent physiquement supporter le poids du véhicule et résister à la pression horizontale appliquée par le treuil. Lorsqu'un treuil est utilisé, toutes les personnes doivent se trouver à l'intérieur d'un véhicule, disposer d'une protection adéquate ou se trouver à une distance sûre.

Les treuils sont utiles pour tirer les véhicules coincés dans la boue ou immobilisés sur une pente. Les treuils étant conçus pour supporter le poids total d'un véhicule, les câbles ou les cordes peuvent être très dangereux à pleine pression. De plus, l'utilisation incorrecte d'un treuil peut provoquer des dommages à la végétation ou aux structures voisines. Parfois, les véhicules équipés d'un treuil utilisent ce que l'on appelle des « moufles mobiles » ou des « moufles à treuil » : des poulies conçues pour changer le point d'ancrage direct d'un treuil lorsqu'il n'y a pas d'ancrage approprié disponible.

Sangles de remorquage - Les sangles de remorquage sont des bandes fabriquées en matériau synthétique durable, conçues pour qu'un véhicule puisse en tirer un autre. Les sangles de remorquage doivent être suffisamment solides pour supporter le poids du véhicule tracté, avec

une certaine tension supplémentaire due aux différences de vitesse momentanées entre le véhicule remorqué et le véhicule qui tire. Les sangles de remorquage ne doivent être utilisées qu'à faible vitesse, et uniquement dans une fonction de dépannage. Tout comme le treuil, les sangles de remorquage ne doivent être utilisées que lorsque toutes les personnes se trouvent à une distance sûre.

D'autres outils peuvent être utiles pour des véhicules de toutes tailles :

- Démonte-pneus
- Pneus de rechange de taille normale
- Compresseurs d'air externes
- Trousses de premiers secours
- Câbles de démarrage