

La gestion du parc automobile en RDC : Étude de cas chez ITM AFRICA à Lubumbashi

[Managing vehicle fleet in DRC : Survey carried out on ITM AFRICA in Lubumbashi]

MANIKA TSHISHIMU PAUL¹, KITENGE KALUME DEOGRATIAS¹, and MUKUNDI MUNTU CELESTIN²

¹Département des sciences commerciales et administratives et Informatique de gestion, ISP Lubumbashi, RD Congo,

²Département des sciences commerciales et financières, ISTIA Lubumbashi, RD Congo

Copyright © 2018 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the *Creative Commons Attribution License*, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

ABSTRACT: The present is a company's logistics based article. It aims at suggesting simple, rational and effective procedures in firm's vehicle fleet management. The outcomes presented within here have been collected on a case study carried out on ITM Africa Company. This study came up with a less onerous, easy and practical managing system that can be implement in any company with 5 to 20 vehicles.

KEYWORDS: firm's vehicle, vehicle fleet, company, management.

RÉSUMÉ : Cet article puisé de la logistique d'entreprise, se veut d'apporter une procédure à la fois simple, rationnelle et efficace de l'organisation du charroi automobile d'une entreprise. En se basant sur l'observation et l'étude de ce qui se passe dans l'entreprise ITM Africa, cet article a mis sur pieds un modèle de gestion moins couteux, facilement applicable et utilisable toute sorte d'organisation ayant une quantité de véhicule allant de de 5 à 20.

MOTS-CLEFS: Charroi automobile, parc automobile, organisation, gestion.

1 INTRODUCTION

Tiré de la logistique d'entreprise en général, ce présent article parle de l'organisation de la gestion des véhicules automobiles dans une entreprise, et, pour arriver à cerner effectivement comment s'organise la gestion du parc Auto, cet article s'est focalisé sur l'entreprise ITM Africa qui est une société de service regorgeant en son sein un parc auto de 11 véhicules.

En R.D.Congo, comme partout ailleurs, la gestion du charroi automobile est généralement inclut dans le département de logistique sans autant nuancer les différentes tâches du dit département tels que approvisionnement, gestion de stock, assurance et autres; de ce fait, cet article se veut d'apporter de manière rationnelle une gestion optimale d'un parc automobile, ayant 5 à 20 véhicules, dans son individualité, c'est à dire en tant que service ou département faisant parti de la logistique tout en n'étant pas enfouis ou négligé dans le grand département de logistique.

2 PROBLÉMATIQUE

Le parc automobile qui est l'ensemble de véhicule automobile que possède l'entreprise nécessite une gestion rationnelle ; et, de ce fait, est-il possible de répondre aux questions suivantes:

- Comment s'organise un parc auto en général ?
- De quel façon l'entreprise ITM Africa organise-t-elle son parc auto?

- Est-il possible d'uniformiser une gestion du charroi automobile dans les entreprises ayant un charroi de 5 à 20 véhiculés en République Démocratique du Congo ?

3 MÉTHODOLOGIE

Dans le cadre de l'approche méthodologique de notre étude, nous nous sommes investis de la manière suivante:

- Collecte de données sur base de plusieurs recherches sur la gestion du parc auto en général;
- Etude minutieuse de la gestion du parc auto de ITM Africa;
- Proposition d'un modèle de gestion rationnelle du charroi automobile pour les entreprises ayant le nombre de véhicules cible en R.D.Congo.

4 GESTION DU PARC AUTOMOBILE¹

4.1 APERÇU GÉNÉRAL DE LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE

Pour un contrôle minimal du transport d'entreprise, les établissements détiennent un transport pour compte propre assuré par des véhicules leur appartenant.

Le parc automobile est l'ensemble de ces véhicules appartenant à l'entreprise ou à l'organisation et dont les activités sont coordonnées ou gérées par une même autorité.

L'importance de gérer le parc automobile naît d'au moins trois faits majeurs:

1. Le parc auto est souvent l'un des postes des coûts d'une entreprise, il faut donc de la rigueur. Elle permet de garder le moindre coût. Le désordre occasionne ipso facto des pertes.
2. Le parc doit projeter et véhiculer une bonne image de l'entreprise. Sa gestion permet de garantir la bonne qualité des véhicules, qui vendent, en circulant, l'image de l'entreprise. Elle sera bonne ou mauvaise. Pour les relations publiques de l'entreprise, cet aspect constitue un outil de vente.
3. Le parc doit être d'utilisation optimale. Il faut éviter des immobilisations inutiles et atteindre une production maximale. Cette meilleure utilisation est garantie par sa gestion.

Le logisticien gestionnaire du parc automobile assume les responsabilités libellées comme suit:

- Planification de l'utilisation des véhicules;
- Maintenance des véhicules ;
- Suivi des mouvements des véhicules;
- Gestion des ressources humaines, de l'équipement du travail et des consommables du parc;
- Sécurité des véhicules et des conducteurs;
- Administration des véhicules.

4.1.1 PLANIFICATION DE L'UTILISATION DES VÉHICULES

La gestion du parc automobile est en principe une composante de la gestion de la " Supply Chain Management", en français la chaîne logistique qui répond à des objectifs précis. Les véhicules sont donc acquis pour répondre à des besoins de services précis dans l'entreprise.

Le plan ordinaire d'utilisation des véhicules établit l'affectation des véhicules à des courses ordinaires de l'établissement. Ces courses ordinaires peuvent englober le ramassage et le raccompagnement du personnel, les visites de clients, la livraison aux clients, les courses administratives, ...

¹Mutambey, J., « La logistique d'entreprise en RDC : Organisation d'un parc auto », Communication au Centre d'étude en Management Appliqué, CEMA, Lubumbashi le 15 Août 2014

Le plan ordinaire peut comporter, à titre d'exemple, les rubriques suivantes: "validité du plan"(Ex: plan valable du ... au ...), "Jour de la semaine"(Ex: Lundi), "Heure de sortie"(Ex: 5h00), "Heure limite de retour"(Ex: 8h00), "Motif"(Ex: Ramassage du personnel), "véhicule"(Ex: Bus FUSO SHL 005 Blanc), "conducteur"(Ex: Benjamin Kajita).

La planification de l'utilisation des véhicules prend en compte les demandes extraordinaires de services de l'établissement. Le service du personnel demande souvent un véhicule en cas d'enterrement ou de déménagement d'un agent.

La réussite de cette planification passe par la considération des éléments fondamentaux comme la nature des corps à déplacer, leur volume, leur poids, l'itinéraire et les caractéristiques géographiques de l'opération du transport.

La nature du corps logistique (marchandises sous forme de bien ou d'animaux, passagers en bonne santé, handicapés ou alité,...) influence le choix du véhicule de transport et de manutention à prévoir.

L'information au sujet du type d'emballage ou du conditionnement utilisé détermine la nature des moyens matériels à mobiliser au mieux du chargement et au lieu déchargement. Par exemple, l'information qu'il s'agit d'un malade à rapatrier par avion ait prévoir une civière à bord et une ambulance à l'arrivée.

Le dimensionnement du véhicule, le respect des contraintes liées aux moyens de manutention à mobiliser, le respect des conditions de transport (emballage spécial pour marchandises dangereuses par exemple), la protection destiers et des l'environnement, la sécurité, ... sont planifiés conformément à la nature des biens.

L'itinéraire et les caractéristiques géographiques sont l'ensemble d'éléments en rapport par exemple au relief(région montagneuse), au climat (saison pluvieuse intense), aux mœurs locales, au mauvais état de la route, à la distance, Ces éléments influencent aussi bien le choix des moyens matériels et technologiques que l'organisation de l'opération de transport.

Il est capital de disposer des détails au sujet de l'itinéraire du déplacement: lieu de départ, lieu d'arrivée, les principaux points d'escales.

Le gestionnaire du parc peut ainsi recenser les lieux de ravitaillement en carburant, de prélèvement et de livraison successive des marchandises tout au long de son itinéraire et déterminer le chemin le plus économiquement avantageux.

L'itinéraire choisit permet de prévoir le nombre de barrières de contrôle policières, le nombre de péages routiers, les points de pesage routier et d'intégrer ces éléments dans le cahier de charge du chauffeur.

Ces éléments permettent également le choix des horaires dans le planning en fonction de la réglementation du travail en vigueur.

Ils permettent de se préparer par rapport aux contraintes techniques et administratives.

Les contraintes techniques évoquent:

- La pneumatique (état des roues et présence de la roue de secours)
- La signalisation lumineuse
- La signalisation sonore
- La présence à bord du matériel de sécurité (triangle de sécurité, extincteur,...)

Les contraintes administratives conduisent à s'assurer des éléments ci-après:

- Les documents du véhicule;
- Le marquage et l'étiquetage de l'automobile;
- Les documents du chauffeur;
- Les documents de la marchandise.

4.1.2 MAINTENANCE DES VÉHICULES

Les véhicules doivent être propres et en bon état et cela à tout moment pendant leur durée de vie comptable qui est de 4 ans en zones tropicales.

La maintenance des véhicules est assurée à trois niveaux : l'entretien, la réparation et la surveillance de fonctionnement.

Elle est complétée par le contrôle technique obligatoire et légal qui donne la preuve légale du bon fonctionnement du véhicule selon l'arrêté ministériel n° 409/CAB/MIN/TVC/010 du 10/04/2007 de la loi en République Démocratique, sanctionné par un certificat de contrôle technique.

Au cours de chaque visite technique sont vérifiés l'état, le fonctionnement et la conformité aux dispositions du code de la route des différents organes du véhicule et notamment:

- L'état de châssis et éléments de châssis;
- L'état de suspension essieu;
- La direction;
- Le freinage;
- La transmission;
- L'éclairage et la signalisation;
- Les roues et les pneus;
- La carrosserie;
- L'équipement et tous les autres contrôles jugés nécessaires au bon fonctionnement du véhicule.

Une fiche d'entretien et de réparation de véhicule permet de suivre la maintenance de chaque véhicule et de préparer des rapports et de prendre des décisions importants tels que:

- Combien d'entretiens et de réparations effectués au total par mois, par véhicule, par marque;
- Pour quel montant total, par mois, par véhicule, par marque;
- Quelles sont les marques les plus adaptées pour notre parc auto et qui doivent être acquises en cas de besoin;
- Quel garage externe offre le meilleur service au moindre coût, ...

4.1.3 SUIVI DES MOUVEMENTS DES VÉHICULES

Le suivi des mouvements des véhicules repose sur les technologies de localisation en temps réel principalement sur les technologies de positionnement dont le GPS (Global Positioning System) et de communication en l'occurrence le GPRS (General Packet Radio Service), c'est la technologie de la géologie. Elle permet d'avoir des réponses aux questions de genre: où sont les véhicules de l'entreprise et que font-ils en ce moment ? Combien de temps, quand et comment ont-ils été utilisés en dehors d'une zone prédéfinie ?

Le programme "Car Log" utilisé par la MONUSCO (Mission d'Observation des Nations Unis au Congo) est un dispositif appréciable. D'autres organisations comme le PNUD (Programme des Nations Unis pour le Développement) utilisent les empreintes digitales pour démarrer les véhicules.

Le tracking, cette gestion est surnommée gestion de traçabilité des véhicules sur terrain.

Un carnet de bord de véhicule permet de contrôler les mouvements de véhicules lorsque ces dispositifs techniques coûteux plus fiables ne peuvent être utilisés.

4.1.4 GESTION DES RESSOURCES HUMAINES, DE L'ÉQUIPEMENT DE TRAVAIL ET DES CONSOMMABLES DU PARC

La gestion des ressources humaines est une fonction partagée. Au niveau de chaque service, la planification, l'organisation, la direction, la coordination, la motivation et le contrôle des hommes et femmes travaillant dans l'entreprise doivent être assurés.

Le staff affecté à un système de gestion du parc automobile est varié. Outre les chauffeurs, il existe généralement une équipe des mécaniciens, les TT (Tout Travaux) et un personnel administratif.

Ce staff doit être "manager" de manière à favoriser l'efficacité du parc.

Il faut assurer toute l'administration qu'implique le personnel:

Emission des ordres de mission, gestion des heures de travail (pointage des chauffeurs), des remplacements pour maladies, congé de récupération, de circonstance ... des émissions de notes de frais pour le chauffeur ...

L'outil de travail doit être gardé en lieu sûr, dans un magasin bien géré car ce stock appelé "stock d'usure" connaît généralement des mouvements abondants d'entrée - sortie à contrôler. Le magasinier doit disposer d'une fiche saisissant tous ces mouvements et permettant à tout moment de rendre un rapport fiable.

Les consommables du parc sont constituées des pièces de rechange, du carburant, des lubrifiants et autres tels que les fournitures de bureau, d'entretien, d'atelier ... Les règles de gestion de stock sont applicables à la gestion de ces matières.

La technologie a connu tellement de progrès que la gestion du parc automobile bénéficie aujourd'hui des logiciels appropriés de type TMS (Transport Management System) ou SGT (en français Système de Gestion du Transport) avec comme principales fonctions:

- Gestion des stocks de consommables et de pièces de rechange
- Gestion des ressources humaines (horaire de travail/repos)
- Gestion de la maintenance
- Planification des livraisons
- Gestion des transports (traçabilité, documents de transport)

4.1.5 SÉCURITÉ DES VÉHICULES ET DES CONDUCTEURS

En matière de sécurité des véhicules, de plus en plus il est installé un ordinateur de bord. Il averti en permanence le conducteur sur les conduites adaptées au véhicule. En cas d'accident ou autre incident, le véhicule peut immédiatement alerter sur sa position et le problème en cours.

En ce qui concerne la sécurité des véhicules et des conducteurs eux-mêmes, le responsable du parc doit sensibiliser à propos de la consommation d'alcool et des excès de vitesse.

4.1.6 ADMINISTRATION DES VÉHICULES

La responsabilité administratives sur les véhicules consiste en l'obtention, au contrôle, au suivi et à l'actualisation des documents des véhicules et chauffeurs.

Elle consiste également au suivi des documents des contrôles techniques des véhicules.

Parmi les documents principaux des véhicules nous comptons la carte rose, le certificat de contrôle technique, la vignette et la taxe spéciale de circulation routière, le certificat d'assurance, l'autorisation de transport pour les transporteurs commerciaux. Selon les cas, un certificat de contrôle pour le transport des matières dangereuses ou citerne.

Les documents des conducteurs sont entre autres le permis de conduire, la carte ou badge de service, les différents certificats spéciaux, selon le cas, de formation obligatoire en transport des matières dangereuses sans oublier les attestations médicales de contrôle sanitaire.

4.2 LA GESTION DU PARC AUTOMOBILE EN R.D.CONGO: CAS D'ÉTUDE DE ITM AFRICA

En R.D.Congo comme susmentionné dans l'introduction de cet article, le parc automobile est généralement inclus et même enfouie dans le département de logistique dans différentes entreprises, rare sont celles qui nuancent ou différencient les différents sous-services du dit département, alors que, seul en elle, la gestion du parc auto nécessite une organisation à la fois:

- Efficace: qui arrive toujours à satisfaire aux besoins de transport de l'entreprise;
- Efficente: qui avec un coût réduit, un timing réduit, une consommation réduite arrive à l'efficacité;
- Perspicace: intelligente, clairvoyante, lucide, ingénieuse et même raffinée sans lesquels cette gestion serait irrationnelle.

4.2.1 GESTION DU PARC AUTOMOBILE DE ITM (INTERNATIONAL TRAINING & MOTIVATION) AFRICA

4.2.1.1 BRÈVE PRÉSENTATION DE LE SOCIÉTÉ²

Créée en 2011, ITM Africa est une entreprise d'intérim qui offre des services de recrutement, de formation, de gestion du personnel en sous-traitance. Son service est reconnu pour son efficacité, il procède aux placements de candidats au sein de différentes entreprises dans divers secteurs (mines, industries, commerces, banques, entreprises de télécommunication,...).

² www.itmafrica.com

International Training & Motivation forme du personnel afin de renforcer leurs habitudes professionnelles et gère plus de 5.000 intérimaires ; il collabore avec plus de 50 partenaires à travers le pays.

A Lubumbashi, ITM Africa regorge 11 véhicules automobiles d'où l'intérêt même de la problématique de cet article.

4.2.1.2 GESTION DU PARC AUTOMOBILE

Pour arriver à cerner de près la gestion du parc automobile de ITM Africa, nous nous sommes entretenue avec la responsable du service logistique qui dans ses attributions supervise et organise le charroi de cette entreprise. Nous avons beaucoup échangé sur les grandes lignes d'une gestion rationnelle et optimale d'un charroi automobile à savoir la planification, la maintenance, le suivi de mouvement de véhicule, la gestion de ressources humaines affectées au charroi, la sécurité des véhicules ainsi que la gestion administrative des véhicules.

- La planification de l'usage des véhicules chez ITM Africa se fait par le remplissage d'un formulaire de réquisition 48h avant par l'usager du véhicule ; ce formulaire doit être après le remplissage signé par le Directeur Général ensuite donné au responsable de la logistique qui préparera l'utilisation du dit véhicule et complètera les différents détails du formulaire à savoir l'heure de sorti du véhicule, la destination et autres.
- La maintenance du parc automobile est effectuée par des tierces partenaires au travers d'un abonnement à un garage où une fiche d'entretien est rempli après la maintenance ou entretien général du véhicule en indiquant le kilométrage de la prochaine maintenance ou prochain entretien.
- Le suivi des mouvements de véhicules est simplement basé sur la confiance que la société accorde aux chauffeurs. En effet chez ITM Africa Lubumbashi, il n'y a ni système de localisation de véhicule, ni GPS, ni GPRS, ni encore un système de traçabilité des véhicules. L'entreprise accorde simplement la confiance aveugle aux conducteurs et chauffeurs des véhicules du charroi.
- La gestion des ressources humaines affecté au charroi est aussi à l'instar de suivi basée sur la confiance accordé aux personnel affecté au charroi. Bien que l'alcool étant interdit, Il n'y a pas un système d'alcootest pour se rassurer de la sobriété des chauffeurs, mécaniciens et autres. Les équipements de travail, les tenues appropriés et autres sont gardé et conserver en toute sécurité dans l'enceinte de ladite société et la gestion des consommables comme la maintenance des véhicule est organisée par des tierces, l'approvisionnement en lubrifiant et en carburant s'effectue par abonnement à l'aide des cartes prépayés.
- La sécurité des véhicules en cas d'accident, les véhicules de la dite sociétés sont assurés par la SONAS, Société National d'Assurance ; par contre la sécurité des conducteurs comme le suivi des mouvements et la gestion des ressources est basée sur la confiance accordé aux usagers des véhicules.
- L'administration est bien organisé en respectant toutes les exigences administratives requises en R.D.Congo car la majorité du personnel de la logistique sont beaucoup plus de administratifs que des techniciens.

Tableau 1. Fiche signalétique de l'étape d'analyse

| | |
|-----------------------|---|
| But | Proposer une procédure démarche de la gestion du parc automobile en R.D.Congo |
| Utilité | Orienter les solutions vers les entreprises implantées en R.D.Congo et même en dehors du territoire national |
| Méthodes et Matériels | Analyser et étudier les différentes étapes à savoir: <ul style="list-style-type: none"> • La planification de l'usage des véhicules • La maintenance des véhicules • le suivi des mouvements des véhicules • la gestion des ressources • la sécurité des véhicules • l'administration des véhicules |
| Résultat attendu | La perspicacité dans la gestion du parc automobile |

Source : conception et élaboration personnelle

5 RÉSULTAT

Sur base de notre analyse qui a portée sur la planification, la maintenance, le suivi des mouvements de véhicules, la gestion des ressources, la sécurité des véhicules et des conducteurs et l'administration, le résultat obtenu donne ce qui suit:

Tableau 2. *Appréciation de la gestion du parc auto chez ITM Africa*

| | | |
|---|---|---|
| 1 | Planification | Elle est organisée sur base simplement d'une fiche de réquisition qui précise les itinéraires et affectation des véhicules, la planification de ITM est plus au moins acceptable car au moins le responsable de la gestion du charroi a un soubassement ou un document (formulaire de réquisition) qui justifie l'usage des véhicules |
| 2 | Maintenance | Le fait que l'on fasse appel à la main d'œuvre extérieure est normal mais coûteuse ; il serait mieux que l'entreprise forme son propre personnel en la matière afin de réduire les différentes dépenses de prestation des tiers. |
| 3 | Suivi des mouvements | La confiance dans le suivi des mouvements de véhicule n'est pas acceptable. Il faut que la société arrive à prendre ce détail avec beaucoup de considération et mettre sur pied même un système de communication moins onéreux et très pratique en l'occurrence le GPRS (General Packet Radio Service), c'est la technologie de la géolocalisation. |
| 4 | Gestion des ressources | La gestion du personnel affecté au charroi n'est pas organisée chez ITM Africa, il y a une forte légèreté qui est observée. Quant à la gestion de l'équipement de travail et des consommables, elle est bonne. |
| 5 | Sécurité des véhicules et des conducteurs | Les véhicules sont assurés par la SONAS, cela est une excellente option, par contre la sécurité des conducteurs est plus ou moins négligée. |
| 6 | Administration des véhicules | Très bonne gestion administrative des véhicules |

Source : conception et élaboration personnelle

La société ITM Africa organise la gestion du charroi avec les moyens très limités, et, le suivi des mouvements de véhicules et la sécurité de véhicules sont organisés simplement sans la haute technologie ni des logiciels appropriés.

6 DISCUSSION

Cette étape d'interprétation des résultats et de mise en place de recommandation constitue la dernière étape de cette étude. A partir du modèle de gestion de ITM Africa nous arrivons à élaborer sur base de certaines améliorations possibles un modèle type et simple que voici :

- Un plan ordinaire d'utilisation des véhicules doit être établi une semaine avant et dans lequel l'affectation des véhicules à des courses ordinaires (le ramassage et le raccompagnement du personnel, les visites de clients, la livraison aux clients, les courses administratives, ...) de l'établissement est précisé. Les demandes extraordinaires de services de l'établissement doivent aussi faire parties de la planification et adaptés selon le besoin. Les itinéraires doivent être tracés et respectés par les différents conducteurs d'où l'importance même d'un formulaire qui doit être complété 72h avant.
- Lorsqu'un chauffeur ou l'utilisateur constate un problème sur son véhicule, il en informe immédiatement la Logistique, d'abord oralement et ensuite via un « rapport d'incident ». Si le véhicule est immobilisé à l'intérieur du pays, la logistique informe directement le Directeur Général ou le Directeur Administratif et Financier afin de déterminer la mesure à prendre. Au cas où le Directeur décide une réparation, on se réfère aux procédures d'achat et approvisionnement des biens et services. Lorsque le véhicule est récupéré au garage, la logistique vérifie la nature et la qualité de la réparation. De même, il inspecte et teste le véhicule. S'il constate une anomalie, il le communique au garagiste et lui demande de revoir son intervention. Après chaque réparation, la logistique est chargée de mettre à jour la fiche technique du véhicule et fournir un rapport mensuel des dépenses de réparation par véhicule et à la fin de chaque année, elle produira un « tableau récapitulatif des dépenses d'entretien et de réparation » encourues pour chacun des véhicules.
- Avec l'évolution de la technologie, le suivi des mouvements des véhicules doit se faire par un système simple en dotant à chaque véhicule ou à chaque chauffeur une Radio ayant une fréquence de communication afin de localiser le véhicule. La société doit aussi mettre sur pied un système de suivi de la consommation de carburant qui consiste à vérifier – surtout lorsque les chauffeurs reviennent du terrain - que la quantité totale de carburant n'excède pas raisonnablement la quantité qui aurait dû être théoriquement consommée sur base de la distance à parcourir pour la mission prévue. A cette fin, la logistique dispose d'un « Tableau de Suivi du Carburant » dans lequel il enregistre au fur et à mesure toutes les factures de carburant. Ce tableau permet de calculer automatiquement la consommation moyenne réelle. Si la société possède des grands moyens financiers,

elle peut s'investir à utiliser les logiciels informatiques spécialisé afin de suivre et de localiser à tout instant le véhicule, en l'occurrence, les logiciels du type TMS (Transport Management System) ou SGT (en français Système de Gestion du Transport) avec comme principales fonctions:

- Gestion des stocks de consommables et de pièces de rechange
 - Gestion des ressources humaines (horaire de travail/repos)
 - Gestion de la maintenance
 - Planification des livraisons
 - Gestion des transports (traçabilité, documents de transport).
- Le personnel affecté à un système de gestion du parc automobile est varié. En dehors des chauffeurs, il existe généralement une équipe des mécaniciens, les TT (Tout Travaux) et un personnel administratif. Ce staff doit être "manager" de manière à favoriser l'efficacité du parc. Il faut assurer toute l'administration qu'implique le personnel ; émission des ordres de mission, gestion des heures de travail (pointage des chauffeurs), des remplacements pour maladies, congé de récupération, de circonstance ... des émissions de notes de frais pour le chauffeur ...
 - En ce qui concerne la sécurité des véhicules, il est préférable d'installer un ordinateur de bord qui avertit en permanence le conducteur sur les conduites adaptées au véhicule. En cas d'accident ou autre incident, le véhicule peut immédiatement alerter sur sa position et le problème en cours. Les véhicules de la société doivent toujours être assurés auprès des compagnies d'assurance afin de prévenir les dépenses dues aux possibles accidents de circulation.
 - L'aspect administratif dans la gestion d'un parc auto doit être organisé et respecté, il consiste en l'obtention, au contrôle, au suivi et à l'actualisation des documents des véhicules (la carte rose, le certificat de contrôle technique, la vignette et la taxe spéciale de circulation routière, le certificat d'assurance, l'autorisation de transport pour les transporteurs commerciaux, un certificat de contrôle pour le transport des matières dangereuses ou citerne) et des chauffeurs (le permis de conduire, la carte ou badge de service, les différents certificats spéciaux, selon le cas, de formation obligatoire en transport des matières dangereuses sans oublier les attestations médicales de contrôle sanitaire).

Ce modèle de gestion proposé est une démarche rationnelle qui peut être utilisée dans différentes entreprises ayant une quantité moyenne de véhicules, 5 à 20. Et ce que nous avons obtenu comme résultat est valide et peut être appliqué non seulement en R.D.Congo mais dans tous les pays en voie de développement, en Afrique et même en dehors du continent noir.

En confrontant et en examinant les différentes procédures de gestion du parc automobile à savoir la planification, la maintenance, le suivi des mouvements de véhicules, la gestion des ressources, la sécurité des véhicules et l'administration des véhicules qui doivent être utilisés d'une manière générale en R.D.Congo et celui utilisé chez ITM Africa, nous estimons que le modèle qui vient d'être élaboré est rationnel.

Par ailleurs, l'aspect technologique de la gestion doit être examiné minutieusement avant d'être utilisé car il exige la mobilisation des gros moyens financiers dans son usage.

7 CONCLUSION

Cette étude s'est donnée comme objectif de présenter un modèle plus ou moins standard, moins complexe et adaptable de gestion du parc automobile en R.D.Congo, l'objectif est de mettre à la disposition des chercheurs et des entreprises une vue d'ensemble détaillée de la gestion du parc Automobile, avec la présentation d'une proposition de procédure ou démarche facilement utilisable dans différentes entreprises afin de diriger correctement le parc automobile.

Dans cet article, nous avons voulu rester délibérément dans la gestion du parc automobile en général, ainsi que la proposition d'un modèle de gestion; dans la perspective, que nous nous investirons dans un prochain article sur l'aspect technologique dans le suivi et la sécurité des véhicules en se basant sur une enquête réalisée auprès des principales entreprises ayant une grande quantité de véhicules (21 et plus) et utilisant les nouvelles techniques de l'information et de communication avec des logiciels spécialisés en la matière.

REFERENCES

- [1] Christine Belin-Munier, « Logistique, Supply Chain Management et strategie orientée développement durable : une revue de la littérature », *Logistique & Management*, Volume N° 18, 2010, p. 29-44.
- [2] Lamy Bassime, « Le développement durable et la sécurité du transport maritime international », *revue des études multidisciplinaires en sciences économiques et sociales(REMSES)*, Volume N° 1, Mars 2016.
- [3] Mutambey, Josué, « La logistique d'entreprise en RDC : Organisation d'un parc auto », Communication au Centre d'étude en Management Appliqué (CEMA), Lubumbashi le 15 Août 2014.
- [4] Said Kammas &Sohaib Zandal, « La logistique urbaine durable 'LUD' : Concepts, état de lieux à Tanger(Nord du Maroc), vers un modèle conceptuel de mise en œuvre dans les pays en développement », *Revue des études et recherches en Logistique et Développement(RERLED)*, Volume N°1, 2017, p. 1-24.
- [5] ITM sarl. [Online] Available : www.itmafrica.com
- [6] Programme de recherches et d'innovation dans les transports terrestres. [Online] Available : www.predit.prd.fr
- [7] Les transports intelligents. [Online] Available : www.transport-intelligent.net