

Gestion d'urgence des chaînes d'approvisionnement

Keith A. Fredin

L'atténuation des catastrophes nécessite une chaîne d'approvisionnement fiable. À la fin de l'année 2021, d'importantes inondations en Colombie-Britannique ont entraîné un risque de pénurie alimentaire interprovinciale et ont mis en évidence les points à améliorer en matière d'atténuation des urgences et de logistique (Sahinyazan et Duran, 2021 ; Dion, 2021). Afin d'éviter de futurs problèmes si les principales voies de transport sont endommagées, les ressources et les chaînes d'approvisionnement devraient être sécurisées en créant des dépôts de secours et d'approvisionnement situés à des endroits stratégiques. Ces réserves peuvent impliquer l'utilisation de partenariats existants, tels que ceux avec la Croix-Rouge ou d'autres organismes, afin de répartir le logement des fournitures d'urgence et de réponse rapide. Les partenariats développés par les planificateurs d'urgence avec les organisations seront impératifs afin d'assurer l'accessibilité en cas de routes endommagées. En raison des coûts associés au stockage et à la maintenance des dépôts, la priorité devrait être donnée aux fournitures humanitaires de base.

Ratick et al. (2008) affirment que les vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement doivent être évaluées et que des mesures doivent être prises avant que les incidents ne se produisent. À l'échelle nationale, les planificateurs d'urgence peuvent bénéficier d'une collaboration interprovinciale et d'une consultation avec des professionnels de la chaîne d'approvisionnement afin d'identifier les domaines de préoccupation locaux et nationaux. De plus, les planificateurs d'urgence peuvent décider d'élaborer des plans décrivant les autres lieux d'approvisionnement ou les autres méthodes de transport à utiliser en cas de fermeture. Hale et Moberg (2005) suggèrent d'utiliser une approche scientifique pour identifier les lieux de stockage de diverses fournitures d'urgence. De cette façon, les fournitures essentielles pour sauver des vies en cas de catastrophe peuvent être déployées à partir de plusieurs zones vers un site d'urgence sans dépendre de routes singulières. Les coûts associés à ces fournitures devraient être partagés à l'échelle provinciale et fédérale, car elles pourraient être déployées en fonction des besoins plutôt que des frontières provinciales.

De plus, lorsque les voies de transport sont compromises, les personnes qui doivent apporter leur aide lors d'une catastrophe sont également touchées. VanVactor (2012) propose que les organisations d'intervention soient en mesure de se coordonner avec les planificateurs d'urgence avant une situation d'urgence afin d'intervenir efficacement. Il peut s'agir d'élargir ou de rationaliser les relations de gestion des urgences pour accéder à d'autres ONG ou entreprises privées prêtes à intervenir si les points d'entrée sont limités. En fin de compte, les planificateurs d'urgence doivent faire de leur mieux pour favoriser les relations avec diverses organisations privées d'approvisionnement et de transport, telles que les ministères provinciaux des transports et les entreprises privées impliquées dans le transport de nourriture et d'autres fournitures humanitaires. En invitant les organisations à se former et à participer aux situations d'urgence, les efforts d'atténuation seront plus efficaces.