

Requesting Organization :	Handicap International			
Allocation Type :	Allocation Standard 1			
Primary Cluster	Sub Cluster	Percentage		
Logistique		100.00		
		100		
Project Title :	Logistics Common Services to Support the Humanitarian Community Emergency Response in CAR			
Allocation Type Category :				
OPS Details				
Project Code :		Fund Project Code :	CAR-17/HCF10/AS1/LOG/INGO/5955	
Cluster :		Project Budget in US\$:	580,000.38	
Planned project duration :	9 months	Priority:		
Planned Start Date :	01/07/2017	Planned End Date :	31/03/2018	
Actual Start Date:	01/07/2017	Actual End Date:	31/03/2018	
Project Summary :	<p>Au-delà des besoins transversaux nés des carences structurelles, les pics de violence réguliers apparus dès le mois de décembre 2012 (et en particulier à partir du coup d'Etat perpétré en mars 2013), ont plongé l'ensemble de la République Centrafricaine (RCA) dans l'insécurité, entraînant la mort de plus de 5 500 personnes, affectant plus de 4,6 millions de centrafricains, et aggravant de manière significative une situation humanitaire déjà fragile.</p> <p>Par ailleurs, les zones d'intervention humanitaires prioritaires varient dans le temps ; fonction de la situation sécuritaire et des déplacements de populations associés. Les organisations doivent ainsi pouvoir se montrer flexibles et s'adapter au contexte auquel ils font face ; passant parfois de la mise en œuvre de projets de développement (appuyer les centrafricains dans les dynamiques de reconstruction et de développement de leur pays), à des projets de réponse à l'urgence (sauver des vies).</p> <p>Dès la planification de la réponse aux besoins des personnes affectées par la crise, les acteurs humanitaires sont cependant confrontés à des contraintes logistiques importantes, ralentissant la réponse aux besoins identifiés. La contrainte sécuritaire, l'état de détérioration des infrastructures routières, le nombre limité de transporteurs et la détérioration des pistes d'atterrissage (utilisées par UNHAS notamment) limitent ainsi l'acheminement de l'aide humanitaire vers les populations vulnérables affectées par la crise. L'amélioration de l'acheminement de l'aide humanitaire figure ainsi parmi les premières priorités des acteurs humanitaires, comme mentionné dans le Plan de Réponse Humanitaire 2017-2019.</p> <p>Le projet soumis ici par Handicap International (HI) vise à l'amélioration de l'accès à l'aide humanitaire pour les personnes qui en ont besoin, grâce à l'amélioration des performances logistiques des acteurs humanitaires. Cette intervention s'articule autour de 3 axes principaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> La mutualisation des moyens de transports et de stockages à Bangui, via une coordination poussée entre HI et Première Urgence Internationale et une rationalisation des ressources mobilisables ; <input type="checkbox"/> La capacité de déploiement rapide de 2 Hubs Logistique en provinces le premier en août et le second en octobre), dès l'identification de problématiques humanitaires (en accord avec les autorités centrafricaines et la communauté humanitaire) <input type="checkbox"/> Le renforcement de l'intégration des projets logistiques humanitaires et la capitalisation et formalisation des bonnes pratiques logistiques existantes en RCA et le renforcement des capacités des acteurs nationaux et internationaux dans ces domaines. <p>HI souhaite ainsi s'engager plus avant dans une logique forte de coordination avec les autorités centrafricaines et la communauté humanitaire. Il s'agit de réunir les expertises existantes dans le domaine de la logistique humanitaire (Cluster Logistique, Première Urgence Internationale), de formaliser les leçons apprises et les recommandations de ces acteurs, puis de définir un plan d'action visant à transmettre ces compétences au plus grand nombre. Il est en effet essentiel que le désenclavement du territoire et l'accès rapide aux populations les plus vulnérables soient intégrés et portés par tous et que – sur cette base – chacun puisse œuvrer à son niveau à l'amélioration des problématiques identifiées. Dans cette optique, le Ministère de l'Economie, du Plan et de la Coopération Internationale ainsi que le Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aviation Civile et du Désenclavement de la République Centrafricaine que seront impliqués et informés, afin de favoriser une réponse cohérente et coordonnée aux problématiques logistiques.</p>			
Direct beneficiaries :				
Men	Women	Boys	Girls	Total
0	32	0	0	32

Other Beneficiaries :

Beneficiary name	Men	Women	Boys	Girls	Total
Other	0	32	0	0	32

Indirect Beneficiaries :

Les bénéficiaires indirects de l'action de la plateforme logistique sont les bénéficiaires directs de nos organisations partenaires utilisant les services mis en place. L'action vise principalement à renforcer les capacités de nos partenaires à déployer leurs actions sur l'ensemble de la RCA en optimisant les coûts et les conditions du transport des biens destinés aux populations ainsi qu'au support de leurs actions, et en proposant des services logistiques en situation de crise par la mise à disposition de deux hubs logistiques d'urgence. Nous évoluons le nombre potentiel de bénéficiaires indirects à près de 400.000 personnes affectées.

Catchment Population:**Link with allocation strategy :**

Après le pic de violence de septembre 2015, la situation humanitaire en RCA a continué de se détériorer poussant plus de 1,3 millions de personnes à fuir leurs foyers (dont 800.000 déplacés internes) afin de se protéger eux et leurs familles de la violence. De plus, en raison de la faiblesse des ressources financières (37% des fonds manquants à l'estimation de l'enveloppe nécessaire pour permettre à la communauté humanitaire de répondre aux besoins prioritaires des populations affectées), il est plus qu'essentiel de mutualiser les ressources et expertises existantes afin d'améliorer l'efficacité globale de l'assistance humanitaire.

Outre ce contexte difficile ainsi que les contraintes majeures d'accessibilité (forte insécurité, manque d'infrastructures, saison des pluies) rencontrées par la communauté humanitaire pour atteindre les populations les plus vulnérables, il apparaît essentiel pour Handicap International de continuer de proposer ses services à toutes les organisations impliquées dans la mise en œuvre de la réponse humanitaire. Handicap International estime par ailleurs que sa plateforme logistique doit améliorer sa capacité d'intervention rapide dans les espaces géographiques identifiés comme les plus pertinents par la communauté humanitaire et les autorités nationales de RCA. Cette plateforme doit également proactivement favoriser une réponse logistique intégrée et coordonnée avec les acteurs logistiques clés. Cette coordination est essentielle à la réalisation des objectifs définis par le Cluster Logistique dans le Plan de réponse humanitaire RCA 2017-2019.

Les phases précédentes du projet Plateforme Logistique d'HI ont largement atteint l'objectif initial d'amélioration de l'accès humanitaire aux populations vulnérables, particulièrement à travers les services de transport. Au jour d'aujourd'hui, les services de la Plateforme Logistique ont permis le transport de plus de 5.000 tonnes métriques d'aide humanitaire, correspondant à plus de 315 camions contractés. Ces derniers ont atteint 28 destinations différentes dans le pays pour le compte de 25 organisations humanitaires.

Fort de cette expérience réussie, HI souhaite poursuivre et développer ses activités au bénéfice de la communauté humanitaire avec un focus particulier sur l'amélioration de ses capacités dans les zones de crise aigüe. Un financement du Fonds Humanitaire RCA permettrait l'amélioration du projet et son extension en termes de réponse humanitaire d'urgence par la disponibilité de 2 hubs d'urgence à déployer intégrant des possibilités de stockage de prépositionnement de stocks de contingence et/ou RRM ainsi que l'organisation de transports efficaces favorisant la mutualisation des frets des partenaires et la capacité à répondre rapidement aux besoins humanitaires quand c'est nécessaire.

Sub-Grants to Implementing Partners :

Partner Name	Partner Type	Budget in US\$

Other funding secured for the same project (to date) :

Other Funding Source	Other Funding Amount
CHF - CAR-17/HCF10/13/LOG/INGO/4711 (2017)	418,136.00
	418,136.00

Organization focal point :

Name	Title	Email	Phone
Mamadou Tafsir Diallo	Chef de Mission RCA	cdm@hi-urgence-rca.org	+236 72 52 32 67
Arnaud Pont	Responsable de Programmes	apont@handicap-international.org	+33 6 24 65 05 84

BACKGROUND**1. Humanitarian context analysis**

Après des décennies d'instabilité et de faible développement, la RCA a plongé dans une crise politique, sécuritaire et humanitaire sans précédent début 2013. Le conflit entre milices anti-Balaka et rebelles Séléka a conduit le pays vers une guerre civile ayant tué 5.500 personnes et affectés 4,6 millions d'autres. A peu près la moitié de la population a encore besoin d'assistance humanitaire incluant abris, nourriture, accès aux soins et à l'éducation, et surtout, protection. Selon le dernier rapport OCHA (mars 2017), 2,2 millions de personnes ont des besoins urgents, 426.100 sont des déplacés internes et 464.200 des réfugiés.

La très faible présence des institutions étatiques en dehors de Bangui, l'absence d'infrastructures sociales et économiques, les conflits intercommunautaires et la présence de groupes armés pèsent lourdement sur la capacité du pays à se rétablir. De nouveaux déplacements de populations sont encore aujourd'hui causés par la détérioration des conditions sécuritaires en de multiples locations – Bambari, Bria, Kaga Bandoro, Batangafo, Kouï, Bocaranga, Bangassou, Mobaye, Alindao notamment.

En outre, la saison des pluies rend certains axes routiers majeurs d'approvisionnement, déjà fortement dégradés, infranchissables par les moyens de transport conventionnels, augmentant les besoins des populations causés par l'augmentation de la violence et de l'instabilité en empêchant l'accès à ces zones isolées. Il est évident qu'une réponse adaptée est nécessaire pour assurer que l'augmentation nécessaire de la réponse par les acteurs humanitaires est non seulement réalisable mais également possible.

Avec l'augmentation des besoins et les capacités insuffisantes des acteurs nationaux et internationaux à faire face à l'envergure de la crise, les ONG internationales ont été obligées de relever d'importants défis pour développer leurs réponses dans les zones affectées quand accessibles. La communauté humanitaire présente dans le pays couvre actuellement les besoins les plus urgents et essaie de soutenir la restauration des services de base sur le territoire. Le manque de financement a inhibé la capacité de réponse rapide dans différentes zones de la RCA et beaucoup d'obstacles continuent d'avoir un impact négatif en limitant l'efficacité de leurs interventions et la couverture de toutes les populations vulnérables.

Le Fonds Humanitaire RCA a annoncé sa première allocation standard 2017 pour répondre à l'urgence dans les secteurs d'activité clés (Abri et NFI, Education, WaSH, CCCM, Logistique, Nutrition, Protection, Santé, Sécurité alimentaire et moyens de subsistance, stabilisation communautaire). Fort de son expérience, le soutien au Cluster Logistique par la Plateforme Logistique HI permettrait une réponse plus efficace dans les autres secteurs d'intervention prioritaires.

2. Needs assessment

Depuis décembre 2015 et l'ouverture de la Plateforme Logistique de Handicap International, à la demande de plusieurs ONG internationales éprouvées par les difficultés logistiques liées au déploiement de leurs activités sur les zones d'intervention, la pertinence et l'importance de la présence de la Plateforme Logistique n'ont eu de cesse d'être démontrées.

L'analyse des besoins est constamment mise à jour à travers:

- 1) L'expertise terrain acquise par la Plateforme depuis son installation;
- 2) Le suivi régulier du contexte humanitaire et la collaboration avec les acteurs humanitaires et les mécanismes de coordination ;
- 3) Les retours des organisations bénéficiaires et prestataires de services pendant et après les opérations de transport ;
- 4) Discussions régulières avec les organisations et acteurs clés lors des réunions du CCO et des clusters. HI est d'ailleurs un membre actif dans le système de coordination humanitaire notamment lors des rencontres de coordination d'OCHA et du Cluster logistique. HI est notamment en lead du groupe de travail du Cluster Logistique pour les provinces de la Ouaka et de la Haute-Kotto.

Cette analyse a conduit à considérer comme contraintes majeures:

- 1) L'isolement du pays et la faiblesse de ses infrastructures impliquant la nécessité d'adapter les modalités de transports aux contraintes d'accessibilité et de d'identifier les véhicules les plus adaptés à chaque route selon la saison. Une bonne connaissance du réseau routier et un important réseau de transporteurs connaissant bien la situation du terrain est également primordiale;
- 2) La faible disponibilité de véhicules de qualité et une faible structuration du secteur nécessitant une bonne coordination et mutualisation des transports afin d'assurer une efficacité maximale de la flotte disponible. Cela nécessite également un suivi rapproché de chaque transporteur routier et véhicule pour s'assurer de son état technique et de sa situation légale ;
- 3) La réduction de l'espace humanitaire due aux risques sécuritaires élevés liés à la volatilité de la situation sécuritaire impliquant des risques importants en termes de banditisme, racket et autres problématiques dues à la mise en place de nombreuses barrières routières par les différents groupes armés.
- 4) Une situation de crise chronique menant à un besoin de préparation de la réponse humanitaire nécessitant des moyens de réaction rapide actuellement peu disponibles en termes logistiques qui allègerait significativement le temps de réaction des acteurs humanitaires et la vitesse de déploiement des matériels nécessaires sur le terrain.

En outre, HI intègre dans son analyse des besoins ceux définis par la communauté humanitaire à travers son Aperçu des Besoins Humanitaires 2017 et son Plan de Réponse Humanitaire 2017-2019 :

- Besoin d'améliorer la qualité des transports et de diminuer son coût par la mutualisation ;
- Besoin de développer les infrastructures de transport et de stockage, notamment en province ;
- Prépositionnement de services logistiques en province pour améliorer la rapidité de la réponse.

3. Description Of Beneficiaries

Nombre de Bénéficiaires visés:

- Un maximum de 32 acteurs humanitaires utilisant les services bénéficient des services de transport routier proposé par la Plateforme logistique ;
- Un maximum de 20 acteurs humanitaires bénéficient des services de transport routier proposés par les 2 hubs d'urgence ;
- Un maximum de 20 acteurs humanitaires bénéficient de facilités de stockage dans les deux hubs d'urgence déployés.

Les déplacés internes restent la cible majeure des partenaires de HI. Dans le Plan de Réponse Humanitaire 2017-2019, 2,2 millions de personnes (incluant 426.000 déplacés internes) ont besoin d'une assistance humanitaire. Le nombre de déplacés internes bénéficiaires des actions d'HI dépend des actions mises en œuvre par les acteurs humanitaires bénéficiant des services de transport et de stockage de la Plateforme Logistique. Avec le soutien de la Plateforme Logistique, le nombre total des bénéficiaires directs des projets mis en place par les acteurs utilisant la Plateforme Logistique est le nombre total de bénéficiaires indirects du projet plateforme Logistique mis en place par HI. Ce nombre pourrait potentiellement atteindre les 400.000 personnes incluant un nombre important de personnes déplacées internes, mais également des populations hôtes et des personnes retournant à leurs foyers.

4. Grant Request Justification

La Plateforme Logistique de Handicap International a fourni des services de transport routier et aérien ainsi que des services de stockage temporaire de produits humanitaires en RCA depuis décembre 2015. La Plateforme Logistique de HI construite sur l'expérience de HI dans le secteur des transports, son implication dans la coordination avec les acteurs humanitaires et son investissement dans le développement qualitatif des services logistiques été un soutien important pour plus de 40 acteurs humanitaires depuis le début de ses opérations.

Les bénéfices de la Plateforme Logistique pour les organisations bénéficiaires et bailleurs sont :

- La mutualisation du transport de biens entre acteurs diminuant la charge financière des transports ;
- L'important gain en termes de temps et coût de gestion des transports pour les organisations bénéficiaires ;
- La gratuité offerte sur certains axes routiers prioritaires (zones d'urgence) a grandement favorisé et accéléré la distribution de matériels d'urgence ainsi qu'une plus grande disponibilité de fonds pour les organisations bénéficiaires leur permettant d'augmenter leurs capacités à produire des services humanitaires ;
- La maîtrise du marché du transport en RCA permet des coûts réduits par économie d'échelle et capacité de négociation ;
- La mise en œuvre de protocoles de sécurité et un vaste réseau d'acteurs assurant des livraisons sûres et dans les temps ;
- L'absorption des risques liés aux transports routiers et la centralisation de leur mitigation à la Plateforme Logistique ;
- La mise à disposition de stockage temporaire avant livraison.

En comparant les coûts de transports depuis janvier 2016, HI a noté une réduction de ceux-ci de 31%

Afin de capitaliser sur les projets précédents et sur l'impact positif de la Plateforme Logistique sur l'efficacité de la réponse, il est essentiel qu'HI puisse poursuivre ses activités afin d'assurer la mutualisation et l'optimisation des opérations de transports routiers pour les acteurs humanitaires et des coûts afférents. Au vu des besoins humanitaires actuels dans le pays et le nombre de projets essentiels menés sur le terrain par les différents acteurs, ce projet – soutenu par les acteurs humanitaires eux-mêmes ainsi que par le Fonds Humanitaire RCA – reste essentiel afin d'améliorer constamment l'accès aux populations affectées de par sa Plateforme Logistique de Bangui (point de départ de la vaste majorité des biens destinés aux populations affectées) ainsi qu'à travers les hubs d'urgence permettant de soutenir les acteurs humanitaires clés au plus près des populations affectées.

5. Complementarity

Ce projet se combine avec le projet de stockage mutualisé développé par Première Urgence Internationale et les activités de transports aériens en collaboration avec UNHAS (la Plateforme Logistique développe aussi un service de gestion des cargos aériens et un volet réfection de pistes aériennes).

HI restera un membre actif du Cluster logistique de Bangui, c'est d'ailleurs en forte concertation avec ce cluster que le présent projet a été déposé. HI assume également aujourd'hui le lead du groupe de travail logistique de Bambari pour la Ouaka et la Haute-Kotto en collaboration directe avec le Cluster Logistique de Bangui. HI assumera le développement d'un nouveau groupe de travail si nécessaire au lieu de déploiement du hub d'urgence. Ce rôle sera assuré par le Responsable de Hub d'Urgence assurant donc rapidement une connaissance intime du contexte logistique spécifique à la zone considérée.

Ce projet fait partie d'un programme plus large incluant une partie du fonctionnement de la plateforme logistique de Bangui (financé par l'OFDA), un service de facilitation et mutualisation du transport aérien (avec l'UNHAS) ainsi qu'un projet de réhabilitation de pistes d'aviation (avec l'UNHAS également). Ces projets sont complémentaires au sein d'un programme commun permettant un impact plus important sur l'objectif global d'amélioration de l'accès logistique pour la communauté humanitaire aux zones les plus affectées de RCA.

Les projets PUI et HI sont extrêmement complémentaires puisque PUI se spécialise dans le stockage sur Bangui alors que HI prend en charge les transports routiers sur l'ensemble du pays ainsi que le stockage à moyen terme à l'intérieur du pays avec l'appui de PUI. Le projet prend également en compte la possibilité de renforcer cette complémentarité par une coordination accrue entre les deux structures et une étude de la pertinence, et, le cas échéant, des modalités de mise en œuvre d'une mutualisation accrue des ressources de chaque structure. Enfin, la volonté de développer des outils et une stratégie de gestion de la logistique humanitaire en RCA basé sur l'expérience des deux structures renforcera les capacités des deux structures à organiser leur stratégie de sortie.

LOGICAL FRAMEWORK

Overall project objective

Renforcer la chaîne d'approvisionnement logistique de la communauté humanitaire dans les zones les plus affectées de la République Centrafricaine.

Logistique		
Cluster objectives	Strategic Response Plan (SRP) objectives	Percentage of activities
2017 Objectif 2 : Améliorer les opérations logistiques de la communauté humanitaire à travers des services de transport et de stockage communs.	Objectif 1 SRP - 2017 : Sauver des vies	100
<p>Contribution to Cluster/Sector Objectives : Ce projet s'inscrit entièrement dans la stratégie du plan de réponse opérationnel en termes de logistique, en particulier son objectif : « Améliorer les opérations logistiques de la communauté humanitaire à travers des services de transport et de stockage communs » :</p> <p>1) La Plateforme de Bangui améliore les opérations de la communauté humanitaire à travers des services de transports communs sur l'ensemble du pays.</p> <p>2) Les deux hubs d'urgence amélioreront les opérations humanitaires à travers des services de transports communs et la mise à disposition d'espaces de stockage mutualisés prenant en compte les besoins en termes de transbordements ainsi qu'en termes de repositionnement des stocks de contingence et/ou des items inclus dans le RRM.</p> <p>Il y a plus de 24.000km de route en Centrafrique dont moins de 600km sont asphaltées (axes Bangui-Beloko, Bangui-Sibut et Bangui Mbalki) représentant moins de 2,5% du réseau total. Si le réseau asphalté permet une certaine circulation des biens et des personnes, il y a un énorme travail de développement et de maintenance du réseau routier secondaire à réaliser. En effet, l'inexistence de barrières de pluie et l'incapacité des quelques groupes cantonaux à mener à bien les travaux de maintenance (principalement à cause du manque d'équipement) ne peut se traduire en résultats pérennes.</p> <p>En 2016, 101 alertes lancées par des acteurs humanitaires ont été soumises au Cluster logistique. Le projet de réhabilitation d'urgence a réhabilité 46 ponts et 3 barges dans l'Ouham, Ouaka, Ouham Pende, Mbomou et Basse-Kotto suite à des demandes d'intervention.</p> <p>La volatilité de la situation centrafricaine et les crises répétitives impliquent une augmentation régulière des besoins d'assistance humanitaire. Cette augmentation des besoins nécessite une réponse humanitaire appropriée. Pour accompagner cette augmentation nécessaire de l'aide humanitaire, la plateforme logistique bénéficiera immédiatement aux acteurs humanitaires chargés d'apporter cette réponse humanitaire. A travers la délivrance de services logistiques aux acteurs clés, l'accès des individus et foyers à l'aide humanitaire d'urgence s'en trouvera fortement amélioré.</p> <p>HI propose également d'améliorer la chaîne d'approvisionnement d'urgence à travers un partenariat avec une autre ONG internationale française, Première Urgence Internationale (PUI) pour augmenter la disponibilité de sa Plateforme Logistique en offrant des services de transport routier efficaces dans les zones prioritaires de crise en Centrafrique ainsi qu'un stockage de repositionnement aux bénéficiaires du projet.</p> <p>Cette disponibilité accrue sera principalement centrée sur la possibilité d'ouverture de deux hubs d'urgence en province - dans un lieu défini en coordination avec les différents acteurs humanitaires, le Cluster Logistique et les autorités - spécifiquement dédié à une réponse urgente avec possibilité de rétrocession du hub si nécessaire. Cette disponibilité accrue se mesurera tant en services disponibles qu'en termes de coût de ces services et sera étendue aux organisations nationales/locales qui pourraient avoir un accès facilité aux communautés en termes d'acceptance mais n'ont pas les moyens de gérer les coûts liés à la gestion logistique de leurs activités.</p> <p>Cette association de capacités et de connaissances de deux organisations humanitaires majeures sera utilisée afin de travailler sur les possibilités de mutualisation des services. Un plan d'action visant à définir les modalités du renforcement du partenariat visant à offrir des services logistiques de meilleure qualité à un coût optimisé a été défini et sera mis en œuvre pendant la durée du projet.</p>		
Outcome 1		
Améliorer la réalisation des opérations de secours d'urgence à travers le pays par la mutualisation des ressources et de l'expertise des acteurs humanitaires logistiques clés.		
Output 1.1		
Description		
La mutualisation et l'optimisation des transports routiers pour les acteurs humanitaires depuis Bangui est assurée		
Assumptions & Risks		
<p>Assumptions:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La situation sécuritaire, spécifiquement concernant les acteurs non gouvernementaux et la fragilité du contexte politique ne perturbe pas les actions planifiées de la Plateforme Logistique 2) Les prix du marché local des transports restent stables 3) Des camions, 4x4 et autres moyens de transport restent disponibles 4) Les partenaires ont la volonté de coordonner leurs activités et sont investies dans le projet 5) Les partenaires sont capables de financer les coûts de transport malgré des prix élevés sur le marché <p>Risk :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La situation sécuritaire empêche les partenaires de développer leurs activités sur le terrain. 2) L'accès physique des zones affectées est rendu impossible par la dégradation ou la destruction d'infrastructures. 3) Les conditions climatiques saisonnières rendent certaines zones totalement inaccessibles par la route <p>Mitigation :</p> <p>Une forte coordination avec le cluster logistique est assurée pour organiser des réponses rapides aux problématiques d'accès logistique</p> <p>Un réseau élargi de transporteurs avec des capacités différentes permettra d'adapter au mieux le type de transport avec les conditions routières</p> <p>Un réseau de communication avec les partenaires et les acteurs présents sur le terrain ainsi qu'à travers les réseaux des transporteurs permettra d'anticiper et de mitiger les risques sur les axes routiers.</p>		
Indicators		

Code	Cluster	Indicador	End cycle beneficiaries				End cycle
			Men	Women	Boys	Girls	Target
Indicator 1.1.1	Logistique	% d'organisations satisfaites par les transports routiers réalisés pour eux par la Plateforme Logistique					90
Means of Verification : "Enquête de satisfaction des Partenaires" réalisée par HI							
Indicator 1.1.2	Logistique	% de demandes de transferts soumises à HI par des partenaires acceptées et traitées					90
Means of Verification : Base de données des transports Equipe projet Contrats de transport et demandes de transport Rapport de suivi mensuel							
Indicator 1.1.3	Logistique	# de localités desservies					14
Means of Verification : Activity report Transportation database							
Indicator 1.1.4	Logistique	# de tonnes kilomètres de fret réalisées à partir de Bangui					500,000
Means of Verification : Base de données transport Rapport d'activité mensuel La tonne kilomètre est une unité de mesure de transport routier intégrant les distances parcourues avec le poids dimensionnel du fret. Une tonne kilomètre (T-k ou FTK (Freight Ton Kilometer) en anglais) équivaut à une tonne transportée sur 1 km. Elle s'obtient en multipliant donc le poids (évalué selon la méthode du poids dimensionnel expliqué ci-dessous) par la distance et permet de mesurer l'intensité du trafic des marchandises. Le poids dimensionnel (ou volumétrique) est une méthode de calcul de la quantité de fret utilisée dans la facturation du transport tenant compte du poids et du volume. Cet indicateur exprime la densité du fret et se mesure de la manière suivante : 1) Cas 1 : Si le poids du fret est de plus de 250 kilogrammes pour 1 mètre cube, on utilise le poids réel du fret ; 2) Cas 2 : Si le poids du fret est inférieur à 250 kilogrammes pour 1 mètre cube, on utilise le poids volumétrique (ou dimensionnel) de 250 kilogrammes par mètre cube. Un chargement de paille qui prend beaucoup de place pour un poids faible sera donc évalué dans cette méthode de calcul selon le nombre de mètres cubes multiplié par 250kg : pour 10 mètres cubes, on évalue le poids à 2500kilogrammes même si le poids réel est inférieur puisque la place prise par ce fret empêche le camion de remplir sa capacité de tonnage réelle à cause de la place prise par une marchandise volumineuse mais légère. A l'inverse, un chargement de ciment sera évalué selon son poids réel.							
Indicator 1.1.5	Logistique	Surface totale de stockage commun mis à disposition des partenaires					320
Means of Verification : Outils de gestion des stocks HI et PUI Accord de mise à disposition Sitrep							
Activities							
Activity 1.1.1							
Identification des transporteurs routiers							
<p>Depuis le début de son projet, HI a développé une grande connaissance du secteur des transports routiers et un grand réseau en RCA qui permet à la Plateforme Logistique de trouver le transporteur adéquat pour chaque destination en fonction du fret. A Bangui, le secteur des transports se revitalise graduellement. En novembre 2014, l'évaluation de HI avait identifié une flotte de 60 camions. Depuis le début de ses opérations, HI a travaillé avec plus de 150 camions différents.</p> <p>Le réseau de transporteurs indépendants est large et varié. Certains sous-contractualisent leurs transports à d'autres conducteurs tandis que d'autres gèrent une flotte de plusieurs camions appartenant à plusieurs personnes différentes qui ont fui le pays pour diverses raisons.</p> <p>Cela permet une grande flexibilité du programme pour la programmation des transports. Afin de sélectionner un transporteur pour un contrat, la plateforme évalue la crédibilité et la fiabilité du transporteur, le type de camions disponible, la conformité du transporteur et du camion avec les lois centrafricaines, l'état technique du véhicule, l'assurance du véhicule et du transporteur, le coût du fret et les restrictions géographiques.</p>							
Activity 1.1.2							
Modes de transport, mécanismes de recouvrement des coûts.							
<p>La principale activité du projet (transport routier) vise à réduire les coûts logistiques par la mutualisation des ressources et la provision de moyens de transports sécurisés de qualité aux organisations humanitaires opérant dans les zones reculées du pays. A travers ce financement, HI pourra fournir un soutien logistique complet sans charge additionnelle pour l'organisation bénéficiaire à travers un recouvrement des coûts limité à la prestation du transporteur. Les coûts du transport sont valorisés dans le budget proposé pour la partie concernant l'appui logistique normal (hors urgence impliquant le déploiement d'un hub où le transport est financé par le projet). L'organisation bénéficiaire ne paiera donc que le montant du contrat avec le transport et aucun revenu ne sera généré par le projet.</p>							
Activity 1.1.3							

Gestion des requêtes des organisations bénéficiaires

L'utilisation des services de la Plateforme Logistique nécessite la signature d'un protocole d'accord et ses annexes. Les termes de référence des services proposés sont inclus dans le protocole d'accord décrivant les droits et responsabilités de chaque partie (HI et l'organisation bénéficiaire).

Une fois l'organisation bénéficiaire enregistrée, la Demande de Transport est le seul document à remplir par cette dernière lorsqu'elle souhaite qu'une opération transport soit effectuée par la Plateforme Logistique. La demande ne peut concerner que les biens destinés aux bénéficiaires ou nécessaires au fonctionnement du projet. Un seul document doit être signé par l'organisation bénéficiaire mentionnant : destination, projet, cluster concerné.

Après confirmation de la réception de la Demande de Transport, HI communique dans les 48h les propositions de transport selon les disponibilités, les tarifs pratiqués et le planning proposé.

Activity 1.1.4

Data management

Les outils de suivi des opérations de transport incluent les informations suivantes :

- 1) Numéro de la waybill et dossier transport ;
- 2) Numéro de la demande de transport, organisation bénéficiaire concernée, projet, type de biens, secteur ;
- 3) Poids/volume transporté
- 4) Départ, chargement, déchargement et arrivée au site de destination ;
- 5) Kilomètres chargés/déchargés
- 6) Numéro de contrat de transport et coût

Ces informations sont entrées par le responsable administratif / gestion de données pour chaque ONG dans la base de données. Ce système permet la coordination des livraisons pour les différentes organisations bénéficiaires opérant dans les mêmes zones.

Activity 1.1.5

Mise à disposition par HI d'un espace de stockage sur le site de la Plateforme Logistique de Bangui au bénéfice de la plateforme de stockage mutualisé de Première Urgence Internationale

Outcome 2

Améliorer la réalisation des opérations de secours d'urgence dans les zones d'urgence identifiées par la mutualisation des ressources et de l'expertise des acteurs humanitaires logistiques clés.

Output 2.1

Description

Dans les zones d'urgence visées, les capacités locales de transport et de stockage des biens humanitaires sont rapidement renforcées.

Assumptions & Risks

Assumptions:

- 1) La situation sécuritaire, spécifiquement concernant les acteurs non gouvernementaux et la fragilité du contexte politique ne perturbe pas les actions planifiées de la Plateforme Logistique
- 2) Les prix du marché local des transports restent stables
- 3) Des camions, 4x4 et autres moyens de transport restent disponibles
- 4) Les partenaires ont la volonté de coordonner leurs activités et sont investies dans le projet
- 5) Les partenaires sont capables de financer les coûts de transport malgré des prix élevés sur le marché

Risk :

- 1) La situation sécuritaire empêche les partenaires de développer leurs activités sur le terrain.
- 2) La situation sécuritaire empêche HI de déployer son hub ou l'oblige à fermer temporairement ses activités
- 2) L'accès physique des zones affectées est rendu impossible par la dégradation ou la destruction d'infrastructures.
- 3) Les conditions climatiques saisonnières rendent certaines zones totalement inaccessibles par la route

Mitigation :

Une forte coordination avec le cluster logistique est assurée pour organiser des réponses rapides aux problématiques d'accès logistique
Un réseau élargi de transporteurs avec des capacités différentes permettra d'adapter au mieux le type de transport avec les conditions routières

Un réseau de communication avec les partenaires et les acteurs présents sur le terrain ainsi qu'à travers les réseaux des transporteurs permettra d'anticiper et de mitiger les risques sur les axes routiers.

L'existence des risques sécuritaires sera analysée lors des LCA préalables à l'installation des hubs.

Renforcement de l'équipe sécurité pour le stockage.

Indicators

Code	Cluster	Indicator	End cycle beneficiaries				End cycle
			Men	Women	Boys	Girls	Target
Indicator 2.1.1	Logistique	# de hubs d'urgence déployés					2
Means of Verification : Rapport d'activité Sitrep							
Indicator 2.1.2	Logistique	Surface totale de stockage commun mis à disposition des partenaires					640
Means of Verification : Sitrep Rapports d'activité mensuel							
Indicator 2.1.3	Logistique	# de tonnes kilomètres de fret pour ou depuis par les hubs d'urgence					250,000

Means of Verification : Base de données transport Demandes de Transport, contrat de transports Rapport d'activité mensuel Pour la définition de la tonne kilométrique, voir indicateur 1.1.4.					
Indicateur 2.1.4	Logistique	# de Logistics Capacity Assessment (LCA) réalisé dans les zones cibles			4

Means of Verification : Rapport LCA
Rapports au Cluster Logistique

Activities

Activity 2.1.1

Identification et préparation à l'installation de hubs logistiques d'urgence et stratégie de sortie

Ce hub logistique d'urgence aura pour fonction de :

- Apporter des solutions de transports routiers pour les partenaires ;
- Apporter des solutions de stockage temporaire pour des opérations de cross-docking ;
- Apporter des solutions de stockage à moyen terme pour le prépositionnement de stocks de contingence et/ou de stocks RRM selon les besoins prioritaires identifiés par les partenaires à travers le Cluster Logistique.

Dans le cadre de la stratégie de développement de la logistique humanitaire définie dans le plan de réponse humanitaire, le Cluster Logistique définira avec HI et ses partenaires, sur base des besoins exprimés par les acteurs humanitaires, les zones prioritaires ou points névralgiques de la chaîne d'approvisionnement de l'aide humanitaire vers les zones de crise.

Ces points névralgiques feront l'objet de LCA réalisés en collaboration avec PUI. Ces LCA évalueront la pertinence de l'installation dans les zones ciblées, les capacités locales du marché des transports, l'état des axes routiers, les sites identifiés pertinents en termes d'accessibilité, d'espace disponible, de sécurité, de présence et de besoins des acteurs humanitaires intervenant sur la zone. Ils seront partagés avec le Cluster Logistique, les partenaires humanitaires majeurs (Ocha, CCO, ICC) et les autorités et acteurs locaux afin d'orienter la décision de déploiement d'un hub selon des modalités à préciser avec le Cluster Logistique.

Le choix d'implantation sera réalisé selon des critères de pertinence définis avec le Cluster Logistique concernant les risques de crise ou la présence d'une crise nécessitant un appui logistique, un positionnement stratégique permettant un accès rapide à différentes zones, les besoins établis par les partenaires humanitaires (notamment OCHA, ICC et CCO) ainsi que les critères de faisabilité notamment en termes d'accessibilité, de sécurité et de disponibilité d'espaces adéquats.

Stratégie de sortie :

Déclenchée de commun accord entre le Cluster Logistique et HI après évaluation de la pertinence de son installation, elle sera mise en œuvre en coopération avec les différents partenaires du projet (Cluster Logistique, OCHA, CCI) selon le process suivant :

- 1) Évaluation de la pertinence d'une reprise des installations par un partenaire ;
- 2) Identification des partenaires repreneurs éventuels
- 3) Si pas de repreneur ;, fermeture progressive avec rétrocession des installations
 - a. Identification par le cluster logistique en partenariat avec HI et les utilisateurs de l'espace de stockage de solutions alternatives de stockage pour les items stockés,
 - a.b. Transfert des items et transfert des outils et connaissances (catalogue des transporteurs notamment) pertinents aux acteurs humanitaires présents sur la zone ;
- 4) Si repreneur,
 - a. Co-gestion avec le partenaire sur base d'une formation active sur l'utilisation des outils de gestion de la base en collaboration avec PUI ;
 - b. Transmission de l'ensemble des outils et connaissances (catalogue, lessons learned, documents de capitalisation) au partenaire repreneur ;
 - c. Retrait de HI et reprise active par le partenaire.

Activity 2.1.2

L'identification des transporteurs

Tout hub installé dans une zone d'urgence ciblée proposera ses propres services de transports à travers la contractualisation des transporteurs locaux. L'analyse du marché local du transport sera réalisée pendant le LCA et se poursuivra pendant l'installation du hub. HI a construit un grand réseau de transporteurs sur Bangui, ce qui lui permet de réaliser des livraisons partout dans le pays où les conditions d'accessibilité logistiques et sécuritaires le permettent. HI développe également ses relations avec le Groupement des Transporteurs Centrafricains. C'est sur cette base que la Plateforme Logistique développera son réseau local où le hub sera situé.

Les risques sont présent dus au manque constant de moyen de transport de qualité dans le pays mais sont mitigés par la sélection opérée par les experts de HI qui évaluent en particulier la crédibilité et la fiabilité du transporteur, le type de camions disponible, la conformité du transporteur et du camion avec les lois centrafricaines, l'état technique du véhicule, l'assurance du véhicule et du transporteur, le coût du fret et les restrictions géographiques.

Activity 2.1.3

Installation d'un hub plateforme logistique d'urgence intégrant des services de transport et d'entreposage

La principale activité du projet (transport routier) vise à réduire les coûts logistiques par l'optimisation des ressources et la provision de moyens de transports de qualité aux partenaires humanitaires opérant dans les zones reculées du pays. Pour répondre à l'urgence dans les zones ciblées plus efficacement, le programme gèrera deux hubs d'urgence. Le hub inclura la délivrance de transports sur base du recouvrement des coûts réalisés à Bangui nécessitant la signature d'un protocole de partenariat pour l'utilisation des services du hub.

Le Hub sera un espace sécurisé (fermé), dans une zone adaptée en termes logistiques et sécuritaire. Il se composera, selon les disponibilités, d'un espace de chargement/déchargement, d'un espace de stockage pouvant accueillir au moins un rubhall, d'un espace administratif. Une base de vie devra également être prévue. L'électrification du hub est indispensable à son fonctionnement en termes de gestion et de sécurité.

Activity 2.1.4

Délivrance de services de transport, d'entreposage et de stockage selon les besoins

Afin de renforcer la chaîne d'approvisionnement logistique de la communauté humanitaire, et de s'intégrer au plan de Réponse Humanitaire, les hubs offriront, outre les services de transport, également un espace d'entreposage incluant un espace de transbordement et un espace de stockage destiné au prépositionnement d'un stock de contingence et des items RRM dont la gestion se fera en collaboration avec le Cluster Logistique.

Les services de stockage feront l'objet d'un MoU entre les partenaires qui désirent avoir accès au stock et Handicap International. Ce MoU couvrira les droits, devoirs et responsabilités des organisations partenaires et de HI en ce qui concerne le stockage d'items. Seul l'entreposage d'items destinés à l'action humanitaire en Centrafrique sera autorisée, ces items concerneront :

- Les items en cours de transport lors d'opérations de transbordement ;
- Les items de prépositionnement d'un stock de contingence ;
- Les items de prépositionnement dans le cadre du dispositif RRM.

Les critères de priorisation des stocks seront déterminés en partenariat avec le Cluster Logistique, le ICC et OCHA.

Activity 2.1.5

Gestion des demandes des organisations humanitaires

Afin de répondre aux priorités de la communauté humanitaire, les organisations bénéficiaires signeront un protocole d'accord (MoU) spécifique avec le Hub régional décrivant les services proposés, les droits et responsabilités liés à ces services jusqu'à la date de fin de programme.

Une fois le MoU signé, les seuls documents nécessaires à la provision de service sont : les Demandes de Transport et les Demandes de Stockage. Après la confirmation de réception des demandes, HI est obligé de présenter aux organisations bénéficiaires une proposition de transport dans un délai de 48h. Cette proposition contiendra les conditions de transport permettant à l'organisation bénéficiaire de préparer le cargo. Une fois la demande reçue et vérifiée, le hub réalise une proposition tarifaire au partenaire sur base d'un appel d'offre ouvert permanent en tenant compte des opportunités de mutualisation des transports. Si la proposition tarifaire est acceptée et signée par le partenaire, le hub réalise l'opération de transport à travers la contractualisation d'un opérateur local. Une fois le transport effectué, les documents administratifs de suivi sont rapportés au hub qui paye le montant du contrat (ou le reliquat si une avance a été octroyée). Le recouvrement des coûts sera réalisé par le service administratif de la plateforme de Bangui.

Concernant le stockage, une fois le MoU signé, les partenaires qui le souhaitent enverront des demandes de stockage au responsable de hub. Celui-ci répondra à la demande endéans les 24h sur base de 1) les capacités de stockage disponibles, 2) les priorisations établies par le Cluster Logistique en accord avec OCHA et le ICC. Une fois la demande acceptée par HI, le stockage pourra être réalisé et géré par les outils de gestion de stock établis en collaboration avec PUI.

Activity 2.1.6

Data Management

Le système d'information sur les transports, l'entreposage et le stockage est gardé sur une base de données afin de réaliser le suivi des opérations.

Les outils de suivi des opérations de transport incluent les informations suivantes :

- 1) Numéro de la waybill et dossier transport ;
- 2) Numéro de la demande de transport, organisation bénéficiaire concernée, projet, type de biens, secteur ;
- 3) Poids/volume transporté
- 4) Départ, chargement, déchargement et arrivée au site de destination ;
- 5) Kilomètres chargés/déchargés
- 6) Numéro de contrat de transport et coût

Les outils de suivi des opérations de stockage incluent les informations suivantes :

- 1) Numéro de demande de stockage
- 2) Information sur les quantités de biens stockés : poids, volume, spécifications des items, destination des items, cluster concerné, organisation partenaire
- 3) Date d'entrée au stock et date de sortie

Ces informations sont entrées par le Responsable de Hub Plateforme pour chaque ONG dans la base de données. Ce système permet la coordination des livraisons pour les différentes organisations bénéficiaires opérant dans les mêmes zones et une gestion efficace des opérations de stockage. Des outils en ligne permettront de suivre quotidiennement 1) la planification des opérations de transports ; 2) les réalisations des opérations de transport ; 3) les disponibilités de stockage ; 4) La situation des stocks.

Outcome 3

Renforcer les capacités logistiques des partenaires humanitaires à travers la mutualisation des services et la valorisation de l'expertise technique

Output 3.1

Description

La pertinence opérationnelle et financière de mutualiser les services logistiques est étudiée et l'expérience accumulée est capitalisée et partagée à travers la constitution d'un guide méthodologique pour la gestion des hubs logistiques

Assumptions & Risks

- Les projets continuent sur toute la période
- Les organisations humanitaires restent opérationnelles en RCA
- Les conditions sécuritaires permettent la continuité des services.

Indicators

Code	Cluster	Indicador	End cycle beneficiaries				End cycle
			Men	Women	Boys	Girls	Target
Indicador 3.1.1	Logistique	Nombre de rapport d'analyse sur la mutualisation des services de transport et stockage partagé avec le cluster					1
Means of Verification : Rapport d'analyse							
Indicador 3.1.2	Logistique	# de localités desservies					0
Means of Verification : Comme le résultat 3 est défini autour de la capitalisation et du travail d'étude sur la mutualisation des actions de HI et PU, il n'y a pas d'indicateur standard pertinent.							
Indicador 3.1.3	Logistique	Nombre de guides méthodologique sur la gestion de hubs logistiques développé et partagé par PUI et HI					1
Means of Verification : Disponibilité du guide méthodologique							
Activities							
Activity 3.1.1							
Réflexion commune autour du projet de mutualisation des services de stockage et de transport							
<p>Un travail de coopération entre HI et PUI a déjà été entamé depuis début avril 2017, afin d'étudier la possibilité de mutualiser les services logistiques, de stockage et transport sur Bangui. Une première analyse SWOT a été élaborée et a permis la création d'un plan d'action sur plusieurs mois (en annexe de cette proposition de projet), afin d'évaluer la pertinence de ce projet. A la suite de ces rencontres, il a été convenu que HI et PUI n'ont aujourd'hui pas la possibilité de mettre en place un consortium dans les délais impartis. Un important travail doit être réalisé en commun afin de définir spécifiquement la pertinence de la mise en place d'un consortium en termes d'optimisation et de rapport coût efficacité ainsi que les modalités adéquates de sa mise en œuvre quant à la mise à disposition de moyens logistiques intégrés. HI et PUI doivent également définir des modalités de fonctionnements communes et œuvrer à une harmonisation de leurs systèmes de management, ce qui nécessite du temps et un accord de nos sièges respectifs sur un certain nombre de décisions.</p> <p>Cependant, une étude des process et du fonctionnement des différents outils permettra de définir les options de mutualisation, et d'évaluer les avantages financiers et opérationnels d'un partenariat entre les deux structures dans les mois à venir. Cette démarche a pour objectif de faciliter les opérations de stockage et de transport des partenaires en proposant un service « clé en main », optimisant le rapport coût/efficacité et garantissant sa réactivité.</p> <p>L'étude réalisée entre PUI et HI prendra également en compte les demandes et les propositions du cluster logistique. Des rapports seront faits au Cluster Logistique sur une base régulière afin d'en mesurer l'état d'avancement, de discuter d'éventuelles pistes de mutualisation non encore couvertes, ainsi que de récolter les besoins des partenaires et leurs demandes en termes de services à développer.</p> <p>Au terme de cette étude conjointe, un rapport d'analyse décrivant les modalités de la mutualisation des services logistiques de HI et de PUI sera établi. Il déterminera la pertinence ou non de mettre en place un tel projet, et ses modalités, le cas échéant.</p>							
Activity 3.1.2							
Constitution d'un guide méthodologique de transfert de connaissances et de pratiques en matière de gestion de hub logistique en RCA							
<p>Le développement de la mutualisation et du partenariat entre les acteurs humanitaires est primordiale au développement d'une action mieux concertée et coordonnée afin d'en renforcer l'efficacité et l'efficacé. L'expérience développée par Handicap International en RCA et dans d'autres pays serviront à la constitution d'un guide méthodologique de gestion de hubs logistiques inspirés par l'action de terrain et renforcé par l'expérience et la vision de PUI en termes de gestion de stocks mutualisés.</p> <p>Ce guide, directement issu de l'expérience terrain et réalisation en collaboration avec PUI et le cluster logistique permettra de prendre en compte les différents scénarii d'installation de hub selon les contextes, mettra en avant les leçons apprises ainsi que les acquis de l'expérience.</p> <p>Ce guide sera validé en concertation avec le Cluster Logistique et les acteurs clés afin d'être partagé avec les partenaires.</p>							
Additional Targets :							

M & R

Monitoring & Reporting plan

La stratégie de suivi, évaluation, responsabilité et apprentissage (MEAL) repose sur le suivi d'outils facilitant la collection et la compilation de données quantitatives et qualitatives dont l'analyse régulière permet l'amélioration de l'efficacité de l'action proposée. Les outils tels que le référentiel qualité ou les revues trimestrielles inter services appuient le développement d'une analyse réactive des opérations déployées.

Handicap International effectue le suivi régulier de ses projets afin d'assurer la réalisation et la mesurabilité des résultats attendus des programmes. L'équipe utilise les outils suivant : plan d'action, suivi mensuel des indicateurs, une analyse d'équipe de l'impact du projet basé sur des critères qualitatifs et une charte organisationnelle mise à jour. L'information est collectée et analysée dans un Rapport de Situation narratif mensuel envoyé au Chef de Mission et au siège. En plus, HI a développé un système de gestion de données pour effectuer le suivi des indicateurs du projet et de consolider les données du projet. La mise en œuvre de cet outil est directement liée à la mise en œuvre du mécanisme de recouvrement des coûts et permettra un suivi rapproché de chaque contrat et de chaque organisation bénéficiaire. L'utilisation de cet outil est supervisée par l'assistant en charge de la gestion de données.

La mise en œuvre de la politique MEAL est basée sur la Politique de Suivi Evaluation des programmes développé par HI pour l'ensemble de ses activités. Son objectif est d'accroître la transparence, mettre en avant les leçons apprises par les expériences terrain et mettre l'emphase sur la qualité de l'action sur la responsabilité et la participation des équipes de terrain.

Workplan

Activitydescription	Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Activity 1.1.1: Identification des transporteurs routiers	2017							X	X	X	X	X	X
Depuis le début de son projet, HI a développé une grande connaissance du secteur des transports routiers et un grand réseau en RCA qui permet à la Plateforme Logistique de trouver le transporteur adéquat pour chaque destination en fonction du fret. A Bangui, le secteur des transports se revitalise graduellement. En novembre 2014, l'évaluation de HI avait identifié une flotte de 60 camions. Depuis le début de ses opérations, HI a travaillé avec plus de 150 camions différents. Le réseau de transporteurs indépendants est large et varié. Certains sous-contractualisent leurs transports à d'autres conducteurs tandis que d'autres gèrent une flotte de plusieurs camions appartenant à plusieurs personnes différentes qui ont fui le pays pour diverses raisons. Cela permet une grande flexibilité du programme pour la programmation des transports. Afin de sélectionner un transporteur pour un contrat, la plateforme évalue la crédibilité et la fiabilité du transporteur, le type de camions disponible, la conformité du transporteur et du camion avec les lois centrafricaines, l'état technique du véhicule, l'assurance du véhicule et du transporteur, le coût du fret et les restrictions géographiques.	2018	X	X										
Activity 1.1.2: Modes de transport, mécanismes de recouvrement des coûts.	2017							X	X	X	X	X	X
La principale activité du projet (transport routier) vise à réduire les coûts logistiques par la mutualisation des ressources et la provision de moyens de transports sécurisés de qualité aux organisations humanitaires opérant dans les zones reculées du pays. A travers ce financement, HI pourra fournir un soutien logistique complet sans charge additionnelle pour l'organisation bénéficiaire à travers un recouvrement des coûts limité à la prestation du transporteur. Les coûts du transport sont valorisés dans le budget proposé pour la partie concernant l'appui logistique normal (hors urgence impliquant le déploiement d'un hub où le transport est financé par le projet). L'organisation bénéficiaire ne paiera donc que le montant du contrat avec le transport et aucun revenu ne sera généré par le projet.	2018	X	X										
Activity 1.1.3: Gestion des requêtes des organisations bénéficiaires	2017							X	X	X	X	X	X
L'utilisation des services de la Plateforme Logistique nécessite la signature d'un protocole d'accord et ses annexes. Les termes de référence des services proposés sont inclus dans le protocole d'accord décrivant les droits et responsabilités de chaque partie (HI et l'organisation bénéficiaire). Une fois l'organisation bénéficiaire enregistrée, la Demande de Transport est le seul document à remplir par cette dernière lorsqu'elle souhaite qu'une opération transport soit effectuée par la Plateforme Logistique. La demande ne peut concerner que les biens destinés aux bénéficiaires ou nécessaires au fonctionnement du projet. Un seul document doit être signé par l'organisation bénéficiaire mentionnant : destination, projet, cluster concerné. Après confirmation de la réception de la Demande de Transport, HI communique dans les 48h les propositions de transport selon les disponibilités, les tarifs pratiqués et le planning proposé.	2018	X	X										
Activity 1.1.4: Data management	2017							X	X	X	X	X	X
Les outils de suivi des opérations de transport incluent les informations suivantes : 1) Numéro de la waybill et dossier transport ; 2) Numéro de la demande de transport, organisation bénéficiaire concernée, projet, type de biens, secteur ; 3) Poids/volume transporté 4) Départ, chargement, déchargement et arrivée au site de destination ; 5) Kilomètres chargés/déchargés 6) Numéro de contrat de transport et coût Ces informations sont entrées par le responsable administratif / gestion de données pour chaque ONG dans la base de données. Ce système permet la coordination des livraisons pour les différentes organisations bénéficiaires opérant dans les mêmes zones.	2018	X	X										
Activity 1.1.5: Mise à disposition par HI d'un espace de stockage sur le site de la Plateforme Logistique de Bangui au bénéfice de la plateforme de stockage mutualisé de Première Urgence Internationale	2017							X	X	X	X	X	X
	2018	X	X										

Activity 2.1.1: Identification et préparation à l'installation de hubs logistiques d'urgence et stratégie de sortie	2017							X	X	X	X		
<p>Ce hub logistique d'urgence aura pour fonction de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Apporter des solutions de transports routiers pour les partenaires ; • Apporter des solutions de stockage temporaire pour des opérations de cross-docking ; • Apporter des solutions de stockage à moyen terme pour le prépositionnement de stocks de contingence et/ou de stocks RRM selon les besoins prioritaires identifiés par les partenaires à travers le Cluster Logistique. <p>Dans le cadre de la stratégie de développement de la logistique humanitaire définie dans le plan de réponse humanitaire, le Cluster Logistique définira avec HI et ses partenaires, sur base des besoins exprimés par les acteurs humanitaires, les zones prioritaires ou points névralgiques de la chaîne d'approvisionnement de l'aide humanitaire vers les zones de crise.</p> <p>Ces points névralgiques feront l'objet de LCA réalisés en collaboration avec PUI. Ces LCA évalueront la pertinence de l'installation dans les zones ciblées, les capacités locales du marché des transports, l'état des axes routiers, les sites identifiés pertinents en termes d'accessibilité, d'espace disponible, de sécurité, de présence et de besoins des acteurs humanitaires intervenant sur la zone. Ils seront partagés avec le Cluster Logistique, les partenaires humanitaires majeurs (Ocha, CCO, ICC) et les autorités et acteurs locaux afin d'orienter la décision de déploiement d'un hub selon des modalités à préciser avec le Cluster Logistique.</p> <p>Le choix d'implantation sera réalisé selon des critères de pertinence définis avec le Cluster Logistique concernant les risques de crise ou la présence d'une crise nécessitant un appui logistique, un positionnement stratégique permettant un accès rapide à différentes zones, les besoins établis par les partenaires humanitaires (notamment OCHA, ICC et CCO) ainsi que les critères de faisabilité notamment en termes d'accessibilité, de sécurité et de disponibilité d'espaces adéquats.</p> <p>Stratégie de sortie :</p> <p>Déclenchée de commun accord entre le Cluster Logistique et HI après évaluation de la pertinence de son installation, elle sera mise en œuvre en coopération avec les différents partenaires du projet (Cluster Logistique, OCHA, CCI) selon le process suivant :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Évaluation de la pertinence d'une reprise des installations par un partenaire ; 2) Identification des partenaires repreneurs éventuels 3) Si pas de repreneur : , fermeture progressive avec rétrocession des installations <ol style="list-style-type: none"> a. Identification par le cluster logistique en partenariat avec HI et les utilisateurs de l'espace de stockage de solutions alternatives de stockage pour les items stockés, a.b. Transfert des items et transfert des outils et connaissances (catalogue des transporteurs notamment) pertinents aux acteurs humanitaires présents sur la zone ; 4) Si repreneur, <ol style="list-style-type: none"> a. Co-gestion avec le partenaire sur base d'une formation active sur l'utilisation des outils de gestion de la base en collaboration avec PUI ; b. Transmission de l'ensemble des outils et connaissances (catalogue, lessons learned, documents de capitalisation) au partenaire repreneur ; c. Retrait de HI et reprise active par le partenaire. 	2018												
Activity 2.1.2: L'identification des transporteurs	2017							X	X	X	X	X	
<p>Tout hub installé dans une zone d'urgence ciblée proposera ses propres services de transports à travers la contractualisation des transporteurs locaux. L'analyse du marché local du transport sera réalisée pendant le LCA et se poursuivra pendant l'installation du hub. HI a construit un grand réseau de transporteurs sur Bangui, ce qui lui permet de réaliser des livraisons partout dans le pays où les conditions d'accessibilité logistiques et sécuritaires le permettent. HI développe également ses relations avec le Groupement des Transporteurs Centrafricains. C'est sur cette base que la Plateforme Logistique développera son réseau local où le hub sera situé.</p> <p>Les risques sont présent dus au manque constant de moyen de transport de qualité dans le pays mais sont mitigés par la sélection opérée par les experts de HI qui évaluent en particulier la crédibilité et la fiabilité du transporteur, le type de camions disponible, la conformité du transporteur et du camion avec les lois centrafricaines, l'état technique du véhicule, l'assurance du véhicule et du transporteur, le coût du fret et les restrictions géographiques.</p>	2018	X	X										

<p>Activity 2.1.3: Installation d'un hub plateforme logistique d'urgence intégrant des services de transport et d'entreposage</p> <p>La principale activité du projet (transport routier) vise à réduire les coûts logistiques par l'optimisation des ressources et la provision de moyens de transports de qualité aux partenaires humanitaires opérant dans les zones reculées du pays. Pour répondre à l'urgence dans les zones ciblées plus efficacement, le programme gèrera deux hubs d'urgence. Le hub inclura la délivrance de transports sur base du recouvrement des coûts réalisé à Bangui nécessitant la signature d'un protocole de partenariat pour l'utilisation des services du hub.</p> <p>Le Hub sera un espace sécurisé (fermé), dans une zone adaptée en termes logistiques et sécuritaire. Il se composera, selon les disponibilités, d'un espace de chargement/déchargement, d'un espace de stockage pouvant accueillir au moins un rubhall, d'un espace administratif. Une base de vie devra également être prévue. L'électrification du hub est indispensable à son fonctionnement en termes de gestion et de sécurité.</p>	2017							X	X	X	X	X	X
<p>Activity 2.1.4: Délivrance de services de transport, d'entreposage et de stockage selon les besoins</p> <p>Afin de renforcer la chaîne d'approvisionnement logistique de la communauté humanitaire, et de s'intégrer au plan de Réponse Humanitaire, les hubs offriront, outre les services de transport, également un espace d'entreposage incluant un espace de transbordement et un espace de stockage destiné au prépositionnement d'un stock de contingence et des items RRM dont la gestion se fera en collaboration avec le Cluster Logistique.</p> <p>Les services de stockage feront l'objet d'un MoU entre les partenaires qui désirent avoir accès au stock et Handicap International. Ce MoU couvrira les droits, devoirs et responsabilités des organisations partenaires et de HI en ce qui concerne le stockage d'items. Seul l'entreposage d'items destinés à l'action humanitaire en Centrafrique sera autorisée, ces items concerneront :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les items en cours de transport lors d'opérations de transbordement ; • Les items de prépositionnement d'un stock de contingence ; • Les items de prépositionnement dans el cadre dui dispositif RRM. <p>Les critères de priorisation des stocks seront déterminés en partenariat avec le Cluster Logistique, le ICC et OCHA.</p>	2017							X	X	X	X	X	X
<p>Activity 2.1.5: Gestion des demandes des organisations humanitaires</p> <p>Afin de répondre aux priorités de la communauté humanitaire, les organisations bénéficiaires signeront un protocole d'accord (MoU) spécifique avec le Hub régional décrivant les services proposés, les droits et responsabilités liés à ces services jusqu'à la date de fin de programme.</p> <p>Une fois le MoU signé, les seuls documents nécessaires à la provision de service sont : les Demandes de Transport et les Demandes de Stockage. Après la confirmation de réception des demandes, HI est obligé de présenter aux organisations bénéficiaires une proposition de transport dans un délai de 48h. Cette proposition contiendra les conditions de transport permettant à l'organisation bénéficiaire de préparer le cargo. Une fois la demande reçue et vérifiée, le hub réalise une proposition tarifaire au partenaire sur base d'un appel d'offre ouvert permanent en tenant compte des opportunités de mutualisation des transports. Si la proposition tarifaire est acceptée et signée par le partenaire, le hub réalise l'opération de transport à travers la contractualisation d'un opérateur local, Une fois le transport effectué, les documents administratifs de suivi sont rapportés au hub qui paye le montant du contrat (ou le reliquat si une avance a été octroyée). Le recouvrement des coûts sera réalisé par le service administratif de la plateforme de Bangui.</p> <p>Concernant le stockage, une fois le MoU signé, les partenaires qui le souhaitent enverront des demandes de stockage au responsable de hub. Celui-ci répondra à la demande endéans les 24h sur base de 1) les capacités de stockage disponibles, 2) les priorisations établies par le Cluster Logistique en accord avec OCHA et le ICC. Une fois la demande acceptée par HI, le stockage pourra être réalisé et géré par les outils de gestion de stock établis en collaboration avec PUI.</p>	2017							X	X	X	X	X	X
	2018	X	X										

<p>Activity 2.1.6: Data Management</p> <p>Le système d'information sur les transports, l'entreposage et le stockage est gardé sur une base de données afin de réaliser le suivi des opérations.</p> <p>Les outils de suivi des opérations de transport incluent les informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Numéro de la waybill et dossier transport ; 2) Numéro de la demande de transport, organisation bénéficiaire concernée, projet, type de biens, secteur ; 3) Poids/volume transporté 4) Départ, chargement, déchargement et arrivée au site de destination ; 5) Kilomètres chargés/déchargés 6) Numéro de contrat de transport et coût <p>Les outils de suivi des opérations de stockage incluent les informations suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Numéro de demande de stockage 2) Information sur les quantités de biens stockés : poids, volume, spécifications des items, destination des items, cluster concerné, organisation partenaire 3) Date d'entrée au stock et date de sortie <p>Ces informations sont entrées par le Responsable de Hub Plateforme pour chaque ONG dans la base de données. Ce système permet la coordination des livraisons pour les différentes organisations bénéficiaires opérant dans les mêmes zones et une gestion efficace des opérations de stockage. Des outils en ligne permettront de suivre quotidiennement 1) la planification des opérations de transports ; 2) les réalisations des opérations de transport ; 3) les disponibilités de stockage ; 4) La situation des stocks.</p>	2017							X	X	X	X	X
	2018	X	X									
<p>Activity 3.1.1: Réflexion commune autour du projet de mutualisation des services de stockage et de transport</p> <p>Un travail de coopération entre HI et PUI a déjà été entamé depuis début avril 2017, afin d'étudier la possibilité de mutualiser les services logistiques, de stockage et transport sur Bangui. Une première analyse SWOT a été élaborée et a permis la création d'un plan d'action sur plusieurs mois (en annexe de cette proposition de projet), afin d'évaluer la pertinence de ce projet. A la suite de ces rencontres, il a été convenu que HI et PUI n'ont aujourd'hui pas la possibilité de mettre en place un consortium dans les délais impartis. Un important travail doit être réalisé en commun afin de définir spécifiquement la pertinence de la mise en place d'un consortium en termes d'optimisation et de rapport coût efficacité ainsi que les modalités adéquates de sa mise en œuvre quant à la mise à disposition de moyens logistiques intégrés. HI et PUI doivent également définir des modalités de fonctionnements communes et œuvrer à une harmonisation de leurs systèmes de management, ce qui nécessite du temps et un accord de nos sièges respectifs sur un certain nombre de décisions.</p> <p>Cependant, une étude des process et du fonctionnement des différents outils permettra de définir les options de mutualisation, et d'évaluer les avantages financiers et opérationnels d'un partenariat entre les deux structures dans les mois à venir. Cette démarche a pour objectif de faciliter les opérations de stockage et de transport des partenaires en proposant un service « clé en main », optimisant le rapport coût/efficacité et garantissant sa réactivité.</p> <p>L'étude réalisée entre PUI et HI prendra également en compte les demandes et les propositions du cluster logistique. Des rapports seront faits au Cluster Logistique sur une base régulière afin d'en mesurer l'état d'avancement, de discuter d'éventuelles pistes de mutualisation non encore couvertes, ainsi que de récolter les besoins des partenaires et leurs demandes en termes de services à développer.</p> <p>Au terme de cette étude conjointe, un rapport d'analyse décrivant les modalités de la mutualisation des services logistiques de HI et de PUI sera établi. Il déterminera la pertinence ou non de mettre en place un tel projet, et ses modalités, le cas échéant.</p>	2017						X	X	X	X	X	X
	2018	X										

<p>Activity 3.1.2: Constitution d'un guide méthodologique de transfert de connaissances et de pratiques en matière de gestion de hub logistique en RCA</p> <p>Le développement de la mutualisation et du partenariat entre les acteurs humanitaires est primordiale au développement d'une action mieux concertée et coordonnée afin d'en renforcer l'efficacité et l'efficacite. L'expérience développée par Handicap International en RCA et dans d'autres pays serviront à la constitution d'un guide méthodologique de gestion de hubs logistiques inspirés par l'action de terrain et renforcé par l'expérience et la vision de PUI en termes de gestion de stocks mutualisés.</p> <p>Ce guide, directement issu de l'expérience terrain et réalisation en collaboration avec PUI et le cluster logistique permettre de prendre en compte les différents scenarii d'installation de hub selon les contextes, mettra en avant les leçons apprises ainsi que les acquis de l'expérience.</p> <p>Ce guide sera validé en concertation avec le Cluster Logistique et les acteurs clés afin d'être partagé avec les partenaires.</p>	2017								X	X	X	X	X	X
	2018	X	X											

OTHER INFO

Accountability to Affected Populations

Les bénéficiaires directs du projet sont les acteurs humanitaires opérant en RCA, spécifiquement à l'extérieur de Bangui. Ils seront consultés à chaque étape du projet. Lors de la phase de conception de ce projet, HI a pris en considération l'ensemble des éléments rapportés durant la mise en œuvre du projet Plateforme Logistique depuis décembre 2015 afin d'améliorer son action. Ces éléments ont été analysés, leur pertinence et leur faisabilité évaluées.

Une enquête de satisfaction est actuellement en préparation pour évaluer différents aspects des services proposés et les adapter le cas échéant. Celle-ci a été retardée par la mise en place d'une nouvelle équipe nationale faisant suite à une évaluation interne. Cette mise en place sera effective au démarrage du nouveau projet et permettra d'améliorer la qualité des services.

Implementation Plan

Le système de mise en œuvre est assez simple.

- 1) En ce qui concerne l'ensemble des activités transports, la Plateforme Logistique Handicap International fonctionne sur base de la contractualisation des transporteurs routiers privés. La gestion des partenariats avec les organisations bénéficiaires est quant à elle définie dans le cadre d'un protocole d'accord qui définit précisément les droits et responsabilités des parties.
- 2) En ce qui concerne le partage des responsabilités dans le cadre de nos actions mutuelles avec PUI, l'ensemble des tâches est répartie dans chaque structure. Des réunions de coordination superviseront les actions communes (mise à disposition d'espace de stockage, réalisation de LCA, création d'un guide méthodologique de gestion des hubs logistiques). Un plan d'action visant à promouvoir le partenariat est mis en place.
- 3) Au niveau de la coordination avec les autres acteurs humanitaires: Handicap International est un membre actif du Cluster Logistique où ses actions sont coordonnées avec les partenaires. Handicap International et le Cluster Logistique proposeront un processus décisionnel inclusif mais simple quant à la définition des critères et la décision de déploiement d'un hub logistique d'urgence. Ces activités seront impliqueront également les autorités locales et nationales, et notamment le Ministère de l'Économie, de la Planification et de la Coopération Internationale ainsi que le Ministère des Équipements, des Transports, de l'Aviation Civile et du Désenclavement selon des modalités devant être définies.

Coordination with other Organizations in project area

Name of the organization	Areas/activities of collaboration and rationale
Première Urgence Internationale	Mutualisation d'espaces de stockage, réalisation commune de Logistics Capacity Assessments (LCA), étude commune sur la pertinence, faisabilité et efficacité d'une mutualisation avancée de nos programmes logistiques
Cluster Logistique	Forte coordination et collaboration en termes de définition des modalités de décision sur la priorisation des zones de déploiement de hubs d'urgence, de définition des critères d'évaluation des zones prioritaires, des critères de fermeture des hubs, d'évaluation des performances et de la stratégie de mise en œuvre des activités logistiques, développement du système d'information.
OCHA	Coordination concernant les choix de déploiement des hubs d'urgence, coordination en termes de gestion des besoins logistiques pour la réponse humanitaire, dissémination d'informations.
Inter-Cluster Coordination	Coordination concernant les choix de déploiement des hubs d'urgence, coordination pour organiser les réponses logistiques aux besoins des partenaires humanitaires, dissémination d'informations

Environment Marker Of The Project

B+: Medium environmental impact with mitigation(sector guidance)

Gender Marker Of The Project

1- The project is designed to contribute in some limited way to gender equality

Justify Chosen Gender Marker Code

La majorité des bénéficiaires directs de l'intervention sont des organisations humanitaires. Cependant, afin de respecter les politiques liées au genre et au principe de non-discrimination de Handicap International, les recrutements de personnels dans le cadre de la mise en œuvre du projet proposé visera et encouragera la candidature de femmes qualifiées.

Selon les principes de non-discrimination, l'organisation assure un traitement équitable entre femmes et hommes. Tant dans le design de son environnement de travail que dans la gestion des ressources humaines, l'organisation assure l'égalité de traitement dans tous les domaines professionnels dont le salaire et promeut la pleine participation des femmes et hommes à l'action de HI. Les personnels recrutés par Handicap International suivront des formations sur : les principes humanitaires, les critères de vulnérabilité, la confidentialité dans le traitement des données, la protection institutionnelle contre l'exploitation et les abus sexuels (PSEA).

En outre, l'intervention de HI garantira l'application des principes de protection en s'assurant que les activités n'ont aucun impact négatif sur les zones d'intervention. En interne, l'intégration des politiques de protection est également mise en avant à travers des lignes directrices en matière de gestion et des formations régulières sur ces problématiques seront organisées à destinations des personnels.

Finalement, chaque transporteur, afin d'être reconnu comme partenaire transport de Handicap International signe et suit les politiques institutionnelles de HI (en annexe).

Protection Mainstreaming

Comme signalé ci-dessus, bien que les bénéficiaires directs soient les organisations humanitaires et non les populations affectées, Handicap International garantira toujours l'application des principes de protection et leur intégration dans l'ensemble de ses programmes et principes de gestion

Country Specific Information

Safety and Security

Les décisions opérationnelles prises par HI prennent en considération les risques sécuritaires à toutes les étapes de l'intervention depuis l'évaluation initiale, le design du projet, sa mise en œuvre jusque l'évaluation finale et la phase de sortie.

Transport routier : HI opère principalement depuis Bangui pour organiser les transports sur l'ensemble du territoire. La sécurité sur les routes est suivie afin de mitiger les risques potentiels lors du transport des biens liés à l'action humanitaire.

Ouverture d'un hub d'urgence : comme pour le hub de Bambari, HI fera une évaluation avant déploiement puis assurera un suivi actif de la situation sécuritaire en liaison avec les acteurs locaux et internationaux de la sécurité. Cela sera soutenu par des évaluations régulières réalisées par le responsable sécurité de HI en RCA.

Access

L'objectif de la gestion de la sécurité chez Handicap International est de permettre la mise en œuvre de ses programmes en minimisant les risques pour ses personnels, partenaires et bénéficiaires. L'approche en termes de sécurité de HI est celle de la gestion des risques. L'organisation s'efforce de s'assurer d'avoir la meilleure connaissance possible de son environnement de travail à tout moment et que des procédures de gestion des problématiques sécuritaires sont en place et suivies. L'objectif est de réduire les risques et d'être en possession des informations nécessaires afin d'évaluer correctement si les risques résiduels sont acceptables et gérables. Plutôt que la dissuasion, Handicap International favorise l'acceptance et la protection comme approche de gestion de la sécurité.

La gestion de la sécurité de la mission est dessinée afin de :

- 1) Assurer la sécurité de tous les personnels, partenaires et bénéficiaires ;
- 2) Faciliter la mise en œuvre la plus efficace et tranquille possible ;
- 3) Fournir des supports à la prise de décision (accessibilité des zones, continuité des actions, stand-by, retrait temporaire, heures de travail adaptées...);
- 4) Analyser l'environnement pour minimiser les risques.

La mise à jour des documents clés a été basée sur les analyses de risque pré-requises et le réseau développé avec les autres ONG internationales, les agences des Nations-Unies et les acteurs locaux.

En termes de gestion de l'accès en termes logistiques, le projet, en coordination avec ses partenaires et le Cluster Logistique assurera la remontée rapide d'information concernant les restrictions d'accès logistiques et participera activement à la définition des réponses nécessaires afin d'assurer le meilleur accès logistique possible aux populations affectées dans un contexte difficile. A travers une communication permanente avec les transporteurs routiers et son réseau, le projet assurera un système d'alerte précoce concernant les risques de réduction de l'espace humanitaire dans le cadre de l'accessibilité logistique: dégradation des routes, ouvrages d'art de franchissement défectueux, inaccessibilité saisonnière... Le projet assurera également une communication proactive avec les transporteurs routiers pour étoffer au maximum le catalogue d'offres de transport rassemblant le maximum de types de transports routiers permettant de répondre au mieux aux conditions changeantes, notamment saisonnières, de l'accessibilité logistique tout en assurant une prévisibilité des restrictions de l'accès humanitaires due à des problèmes d'accessibilité physique qui permettra d'anticiper au mieux les situations critiques. Le projet étudiera également avec le Cluster Logistique et ses partenaires les possibilités d'utilisation d'autres modes de transport et leur gestion mutualisée en cas de restriction importante de l'accessibilité logistique.

BUDGET

Code	Budget Line Description	D / S	Quantity	Unit cost	Duration Recurrence	% charged to CHF	Total Cost
1.1	Assistant chef de Projet Transport	D	1	720.00	9	55.00	3,564.00
	<i>Logistics platform / National staff / Bangui / Analysis of transportation requests, quotations, selection of service providers</i>						
1.2	Assistant Administratif Recouvrement	D	1	475.00	9	45.00	1,923.75
	<i>Logistics platform / National staff / Bangui / In charge of cost recovery</i>						

1.3	Superviseur de frêt et de stockage Bangui	D	1	570.00	9	55.00	2,821.50
	<i>Logistics platform / National staff / Bangui / Monitoring of trucks and communication with partners and service providers / Supervision of conveyors</i>						
1.4	Contrôleur de frêt et de stockage Bangui	D	2	300.00	9	55.00	2,970.00
	<i>Logistics platform / National staff / Bangui / Ensure proper follow up by the service provider of HI SOPs while transporting humanitarian goods (2 in Bangui)</i>						
1.5	Secrétaire Transport Routier / Data Manager	D	1	450.00	9	45.00	1,822.50
	<i>Logistics platform / National staff / Bangui / Ensure administrative follow-up of transportation contracts and quality of procurement files</i>						
1.6	Gardien plateforme	D	7	270.00	9	45.00	7,654.50
	<i>Logistics platform / National staff / Bangui / Ensure security within HI project bases</i>						
1.7	Superviseur de frêt et de stockage Hubs (8 mois + 6 mois)	D	2	570.00	7	100.00	7,980.00
	<i>Logistics platform / National staff / Emergency hub - see 1.3</i>						
1.8	Contrôleur de frêt et de stockage Hubs (8 mois + 6 mois)	D	2	300.00	7	100.00	4,200.00
	<i>Logistics platform / National staff / Emergency hub - see 1.4</i>						
1.9	Gardiens hub (Hubs (8 mois + 6 mois)	D	12	270.00	7	100.00	22,680.00
	<i>Logistics platform / National staff / Emergency hub - see 1.5</i>						
1.10	Responsable de hub Plateforme 1	D	1	6,360.00	8	100.00	50,880.00
	<i>Logistics platform / EXPAT Staff/ Hub urgence / Logistics platform Project Manager; ensure the implementation and the monitoring of activities</i>						
1.11	Responsable de Hub plateforme 2	D	1	6,360.00	6	100.00	38,160.00
	<i>Logistics platform / EXPAT Staff/ Hub urgence / Logistics platform Project Manager; ensure the implementation and the monitoring of activities</i>						
1.12	Chargé de projet exploitation transport	D	1	6,360.00	9	55.00	31,482.00
	<i>Logistics platform / EXPAT Staff/ Bangui / Logistics platform Project Manager; ensure the implementation and the monitoring of activities</i>						
1.13	Coordinateur Plateformes Atlas Logistique	D	1	6,360.00	9	62.00	35,488.80
	<i>Logistics Platform / EXPAT Staff / Bangui / Coordination of Logistic Platform activities / harmonisation of tools and processes / inter-hubs operations and strategy development</i>						
1.14	Logisticien Bangui	S	1	720.00	9	50.00	3,240.00
	<i>Support / National staff / Bangui / Follow up of HI logistics needs at capital level</i>						
1.15	Logisticien -Admin Hub (8 mois + 6 mois)	D	2	720.00	7	100.00	10,080.00
	<i>Support / National staff / Emergency hub / Logistics and administrative management of the hub</i>						
1.16	Responsable de sécurité	S	1	798.85	9	50.00	3,594.83
	<i>Support / National staff / Bangui / Security officer to guarantee safety of ongoing activities</i>						
1.17	Chauffeurs	S	6	300.00	9	45.00	7,290.00
	<i>Support / National staff / Bangui / Drivers</i>						
1.18	Gardiens bureau	S	4	270.00	9	50.00	4,860.00
	<i>Support / National staff / Bangui / Ensure security within HI bases (coordination office)</i>						
1.19	Equipe Admin (RH Fin Caisse entretien)	S	4	400.00	9	50.00	7,200.00
	<i>Support / National staff / Bangui / Admin Coordinator support team: HR+Finance+Cashier+Maintenance</i>						
1.20	Chef de mission	S	1	6,360.00	9	40.00	22,896.00

	<i>Head of Mission / Expat staff / Bangui / HI Representative in CAR</i>						
1.21	Chef de Mission adjoint	S	1	6,360.00	9	50.00	28,620.00
	<i>Support to operations / EXPAT Staff / Bangui / Coordination of all activities related to Hloperations in CAR</i>						
1.22	Coordinateur Logisitique	S	1	6,360.00	9	40.00	22,896.00
	<i>LOG Dpt / EXPAT Staff / Bangui / Managing Logistics' team and ensure respect of processes at HI mission's level</i>						
1.23	Coordinateur HR et Finance	S	1	6,360.00	9	40.00	22,896.00
	<i>Support / Expat staff / Bangui / Managing Aministrative and Finance teams and ensure respect of processes at HI mission level</i>						
1.24	Autre avantages Support NAT staff	D	29	50.00	9	75.00	9,787.50
	<i>All Taxes and Benefits covered by HI/ATLAS, above net salary for employees such as CNSS, ACPE, specific trainings (security, etc.) , medical cost coverage defined through a global CAR HR policy</i>						
1.25	Autre avantages Support NAT staff	S	18	50.00	9	50.00	4,050.00
	<i>All Taxes and Benefits covered by HI/ATLAS, above net salary for employees such as CNSS, ACPE, specific trainings (security, etc.) , medical cost coverage defined through a global CAR HR policy</i>						
	Section Total						359,037.38
2. Supplies, Commodities, Materials							
2.1	Petit matériel pour entrepôts	D	2	200.00	4	100.00	1,600.00
	<i>Logistics platform / Small material for ensuring the maintenance and the use of the warehousede la plateforme</i>						
2.2	Chargeur /inverteur	D	2	2,000.00	1	100.00	4,000.00
	<i>Logistic platform / Hub urgence / No electricity available</i>						
2.3	Travaux de nivellement de la Plateforme Logistique	D	1	800.00	1	100.00	800.00
	<i>Earthworks to allow trucks to access the logistics platform during the rainy season</i>						
2.4	Maintenance générateur Plateforme	D	1	100.00	9	100.00	900.00
	<i>Generator available - needs repair works and regular maintenance</i>						
	Section Total						7,300.00
3. Equipment							
3.1	Générateur	D	2	2,500.00	1	100.00	5,000.00
	<i>Logistic platform / hub urgence / No electricity available</i>						
3.2	Téléphone Satéllitaire	D	4	1,500.00	1	100.00	6,000.00
	<i>security device / communication / hub urgence</i>						
3.3	Ordinateur portable	D	4	750.00	1	100.00	3,000.00
	<i>6 laptop comuters for new staff at , Hub urgence</i>						
3.4	Petit matériel informatique	S	2	600.00	1	100.00	1,200.00
	<i>Imprimantes pour hubs</i>						
	Section Total						15,200.00
4. Contractual Services							
4.1	Coûts transports recouverts	D	1	300,000.00	0	100.00	0.00
	<i>Projection des coûts de transport recouverts</i>						
4.2	Gains estimés parm mutualisation et négociation	D	1	90,000.00	0	100.00	0.00

	<i>Coûts additionnels des transports sans mutualisation et économies d'échelle (30%)</i>						
	Section Total						0.00
5. Travel							
5.1	Déplacements support et coordination	D	8	150.0 0	9	100.00	10,800.00
	<i>Hub visits from support and monitoring team / Travel to Bangui for Responsables Hub</i>						
5.2	Déplacement des équipes (ouverture - fermeture)	D	8	150.0 0	2	100.00	2,400.00
	<i>Déplacement aller-retour pour équipes Hub</i>						
	Section Total						13,200.00
6. Transfers and Grants to Counterparts							
NA	NA	NA	0	0.00	0	0	0.00
	<i>NA</i>						
	Section Total						0.00
7. General Operating and Other Direct Costs							
7.1	Location et frais de fonctionnement des véhicules projet	D	2	2,050 .00	9	45.00	16,605.00
	<i>Logistics platform / Car rental: \$1,877 / month; Fuel: \$173 / month</i>						
7.2	Location Site Plateforme	D	1	1,626 .00	9	55.00	8,048.70
	<i>Logistic platform / Rental</i>						
7.3	Frais de fonctionnement Plateforme	D	1	560.0 0	9	55.00	2,772.00
	<i>Logistic platform / Drinking water, electricity, supplies and maintenance</i>						
7.4	Internet subscription (Platform Bangui)	D	1	100.0 0	9	55.00	495.00
	<i>Logistics Platform, 3G Internet Hub and monthly credit</i>						
7.5	Location site pour HUB d'urgence 1	D	1	1,000 .00	8	100.00	8,000.00
	<i>Compound rental for emergency hub and accommodation set-up</i>						
7.6	Location et RC véhicules 4x4 hub urgence 1	D	1	2,700 .00	8	100.00	21,600.00
	<i>Emergency hub / Vehicle : Rental of a pick up and fuel</i>						
7.7	Internet Hub d'urgence 1	D	1	1,000 .00	8	100.00	8,000.00
	<i>Emergency Hub / VSAT Internet router and monthly credit</i>						
7.8	Location site pour HUB d'urgence 2	D	1	1,000 .00	6	100.00	6,000.00
	<i>Compound rental for emergency hub and accommodation set-up</i>						
7.9	Location et RC véhicules 4x4 hub urgence 2	D	1	2,700 .00	6	100.00	16,200.00
	<i>Emergency hub / Vehicle : Rental of a pick up and fuel</i>						
7.10	Internet Hub d'urgence 2	D	1	1,000 .00	6	100.00	6,000.00
	<i>Emergency Hub / VSAT Internet router and monthly credit</i>						
7.11	Aménagement (2 Hub d'urgence)	D	2	8,000 .00	1	100.00	16,000.00
	<i>Emergency hub / Electricity, furniture, construction , security</i>						
7.12	Fuel pour générateur Hubs (8 et 6 mois)	D	2	450.0 0	7	100.00	6,300.00

	<i>Emergency hub / Fuel for the generator of the hubs (frequent power outages)</i>						
7.13	Location Bureau	S	1	2,900.00	9	50.00	13,050.00
	<i>Coordination and support office rental</i>						
7.14	Frais de fonctionnement Bangui Bureau	S	1	539.30	9	50.00	2,426.85
	<i>Drinking water, electricity, supplies, maintenance and fuel for generator</i>						
7.15	Location & frais de fonctionnement vehicules support	S	1	2,050.00	9	30.00	5,535.00
	<i>Bangui / Vehicles : rent and fuel</i>						
7.16	Cout internet bureau	S	1	417.00	9	50.00	1,876.50
	<i>Bangui / Internet communications</i>						
7.17	Coûts de communication (mobile phone + Sat phone)	S	1	300.00	9	50.00	1,350.00
	<i>Scratch cards for staff (Telecel/Orange/Moov): \$200 (multiple operators to cover the different areas of the Country) / Post Paid subscription : \$100</i>						
7.18	Fourniture et petit materiel de bureau	S	1	500.00	9	50.00	2,250.00
	<i>Office / Furniture and small equipment purchase : fans, phones...</i>						
7.19	Visibilité	D	2	830.00	1	100.00	1,660.00
	<i>Stickers and flags for trucks; T-shirts / Uniforms for the team</i>						
7.20	Courrier International (DHL)	S	1	200.00	9	50.00	900.00
	<i>Cost of the monthly shipment of accounting documentation to HQ</i>						
7.21	Frais légaux et administratifs	S	1	500.00	9	50.00	2,250.00
	<i>Hire of a lawyer for legal consultancy and support for administrative procedures</i>						
	Section Total						147,319.05
SubTotal			163.00				542,056.43
Direct							383,675.25
Support							158,381.18
PSC Cost							
PSC Cost Percent							7.00
PSC Amount							37,943.95
Total Cost							580,000.38

Project Locations							
Location	Estimated percentage of budget for each location	Estimated number of beneficiaries for each location					Activity Name
		Men	Women	Boys	Girls	Total	
Bangui	100		32			32	Activity 1.1.1 : Identification des transporteurs routiers Depuis le début de son projet, HI a développé une grande connaissance du secteur des transports routiers et un grand réseau en RCA qui permet à la Plateforme Logistique de trouver le transporteur adéquat pour chaque destination en fonction du fret. A Bangui, le secteur des transports se revitalise graduellement. En novembre 2014, l'évaluation de HI avait identifié une flotte de 60 camions. Depuis le début de ses opérations, HI a travaillé avec plus de 150

camions différents.

Le réseau de transporteurs indépendants est large et varié. Certains sous-contractualisent leurs transports à d'autres conducteurs tandis que d'autres gèrent une flotte de plusieurs camions appartenant à plusieurs personnes différentes qui ont fui le pays pour diverses raisons.

Cela permet une grande flexibilité du programme pour la programmation des transports. Afin de sélectionner un transporteur pour un contrat, la plateforme évalue la crédibilité et la fiabilité du transporteur, le type de camions disponible, la conformité du transporteur et du camion avec les lois centrafricaines, l'état technique du véhicule, l'assurance du véhicule et du transporteur, le coût du fret et les restrictions géographiques.
Activity 1.1.2 : Modes de transport, mécanismes de recouvrement des coûts.

La principale activité du projet (transport routier) vise à réduire les coûts logistiques par la mutualisation des ressources et la provision de moyens de transports sécurisés de qualité aux organisations humanitaires opérant dans les zones reculées du pays. A travers ce financement, HI pourra fournir un soutien logistique complet sans charge additionnelle pour l'organisation bénéficiaire à travers un recouvrement des coûts limité à la prestation du transporteur. Les coûts du transport sont valorisés dans le budget proposé pour la partie concernant l'appui logistique normal (hors urgence impliquant le déploiement d'un hub où le transport est financé par le projet). L'organisation bénéficiaire ne paiera donc que le montant du contrat avec le transport et aucun revenu ne sera généré par le projet.

Activity 1.1.3 : Gestion des requêtes des organisations bénéficiaires

L'utilisation des services de la Plateforme Logistique nécessite la signature d'un protocole d'accord et ses annexes. Les termes de référence des services proposés sont inclus dans le protocole d'accord décrivant les droits et responsabilités de chaque partie (HI et l'organisation bénéficiaire).

Une fois l'organisation bénéficiaire enregistrée, la Demande de Transport est le seul document à remplir par cette dernière lorsqu'elle souhaite qu'une opération transport soit effectuée par la Plateforme Logistique. La demande ne peut concerner que les biens destinés aux bénéficiaires ou nécessaires au fonctionnement du projet. Un seul document doit être signé par l'organisation bénéficiaire mentionnant : destination, projet, cluster concerné.

Après confirmation de la réception de la Demande de Transport, HI communique dans les 48h les propositions de transport selon les disponibilités, les tarifs pratiqués et le planning proposé.

Activity 1.1.4 : Data management

Les outils de suivi des opérations de transport incluent les informations suivantes :

- 1) Numéro de la waybill et dossier transport ;
- 2) Numéro de la demande de transport, organisation bénéficiaire concernée, projet, type de biens, secteur ;
- 3) Poids/volume transporté
- 4) Départ, chargement, déchargement et arrivée au site de destination ;
- 5) Kilomètres chargés/déchargés
- 6) Numéro de contrat de transport et coût

Ces informations sont entrées par le responsable administratif / gestion de données pour chaque ONG dans la base de données. Ce système

permet la coordination des livraisons pour les différentes organisations bénéficiaires opérant dans les mêmes zones.

Activity 1.1.5 : Mise à disposition par HI d'un espace de stockage sur le site de la Plateforme Logistique de Bangui au bénéfice de la plateforme de stockage mutualisé de Première Urgence Internationale

Activity 2.1.1 : Identification et préparation à l'installation de hubs logistiques d'urgence et stratégie de sortie

Ce hub logistique d'urgence aura pour fonction de :

- Apporter des solutions de transports routiers pour les partenaires ;
- Apporter des solutions de stockage temporaire pour des opérations de cross-docking ;
- Apporter des solutions de stockage à moyen terme pour le prépositionnement de stocks de contingence et/ou de stocks RRM selon les besoins prioritaires identifiés par les partenaires à travers le Cluster Logistique.

Dans le cadre de la stratégie de développement de la logistique humanitaire définie dans le plan de réponse humanitaire, le Cluster Logistique définira avec HI et ses partenaires, sur base des besoins exprimés par les acteurs humanitaires, les zones prioritaires ou points névralgiques de la chaîne d'approvisionnement de l'aide humanitaire vers les zones de crise.

Ces points névralgiques feront l'objet de LCA réalisés en collaboration avec PUI. Ces LCA évalueront la pertinence de l'installation dans les zones ciblées, les capacités locales du marché des transports, l'état des axes routiers, les sites identifiés pertinents en termes d'accessibilité, d'espace disponible, de sécurité, de présence et de besoins des acteurs humanitaires intervenant sur la zone. Ils seront partagés avec le Cluster Logistique, les partenaires humanitaires majeurs (Ocha, CCO, ICC) et les autorités et acteurs locaux afin d'orienter la décision de déploiement d'un hub selon des modalités à préciser avec le Cluster Logistique.

Le choix d'implantation sera réalisé selon des critères de pertinence définis avec le Cluster Logistique concernant les risques de crise ou la présence d'une crise nécessitant un appui logistique, un positionnement stratégique permettant un accès rapide à différentes zones, les besoins établis par les partenaires humanitaires (notamment OCHA, ICC et CCO) ainsi que les critères de faisabilité notamment en termes d'accessibilité, de sécurité et de disponibilité d'espaces adéquats.

Stratégie de sortie :

Déclenchée de commun accord entre le Cluster Logistique et HI après évaluation de la pertinence de son installation, elle sera mise en œuvre en coopération avec les différents partenaires du projet (Cluster Logistique, OCHA, CCI) selon le process suivant :

- 1) Évaluation de la pertinence d'une reprise des installations par un partenaire ;
- 2) Identification des partenaires repreneurs éventuels
- 3) Si pas de repreneur ;, fermeture progressive avec rétrocession des installations
 - a. Identification par le cluster logistique en partenariat avec HI et les utilisateurs de l'espace de stockage de solutions alternatives de stockage pour les items stockés,
 - a.b. Transfert des items et transfert des outils et connaissances (catalogue des transporteurs notamment) pertinents aux acteurs humanitaires présents sur la zone ;
- 4) Si repreneur,
 - a. Co-gestion avec le partenaire sur base d'une

formation active sur l'utilisation des outils de gestion de la base en collaboration avec PUI ;
b. Transmission de l'ensemble des outils et connaissances (catalogue, lessons learned, documents de capitalisation) au partenaire repreneur ;
c. Retrait de HI et reprise active par le partenaire.
Activity 2.1.2 : L'identification des transporteurs

Tout hub installé dans une zone d'urgence ciblée proposera ses propres services de transports à travers la contractualisation des transporteurs locaux. L'analyse du marché local du transport sera réalisée pendant le LCA et se poursuivra pendant l'installation du hub. HI a construit un grand réseau de transporteurs sur Bangui, ce qui lui permet de réaliser des livraisons partout dans le pays où les conditions d'accessibilité logistiques et sécuritaires le permettent. HI développe également ses relations avec le Groupement des Transporteurs Centrafricains. C'est sur cette base que la Plateforme Logistique développera son réseau local où le hub sera situé.

Les risques sont présent dus au manque constant de moyen de transport de qualité dans le pays mais sont mitigés par la sélection opérée par les experts de HI qui évaluent en particulier la crédibilité et la fiabilité du transporteur, le type de camions disponible, la conformité du transporteur et du camion avec les lois centrafricaines, l'état technique du véhicule, l'assurance du véhicule et du transporteur, le coût du fret et les restrictions géographiques.

Activity 2.1.3 : Installation d'un hub plateforme logistique d'urgence intégrant des services de transport et d'entreposage

La principale activité du projet (transport routier) vise à réduire les coûts logistiques par l'optimisation des ressources et la provision de moyens de transports de qualité aux partenaires humanitaires opérant dans les zones reculées du pays. Pour répondre à l'urgence dans les zones ciblées plus efficacement, le programme gèrera deux hubs d'urgence. Le hub inclura la délivrance de transports sur base du recouvrement des coûts réalisé à Bangui nécessitant la signature d'un protocole de partenariat pour l'utilisation des services du hub.

Le Hub sera un espace sécurisé (fermé), dans une zone adaptée en termes logistiques et sécuritaire. Il se composera, selon les disponibilités, d'un espace de chargement/déchargement, d'un espace de stockage pouvant accueillir au moins un rubhall, d'un espace administratif. Une base de vie devra également être prévue. L'électrification du hub est indispensable à son fonctionnement en termes de gestion et de sécurité.

Activity 2.1.4 : Délivrance de services de transport, d'entreposage et de stockage selon les besoins

Afin de renforcer la chaîne d'approvisionnement logistique de la communauté humanitaire, et de s'intégrer au plan de Réponse Humanitaire, les hubs offriront, outre les services de transport, également un espace d'entreposage incluant un espace de transbordement et un espace de stockage destiné au prépositionnement d'un stock de contingence et des items RRM dont la gestion se fera en collaboration avec le Cluster Logistique.

Les services de stockage feront l'objet d'un MoU entre les partenaires qui désirent avoir accès au stock et Handicap International. Ce MoU couvrira les droits, devoirs et responsabilités des

organisations partenaires et de HI en ce qui concerne le stockage d'items. Seul l'entreposage d'items destinés à l'action humanitaire en Centrafrique sera autorisée, ces items concerneront :

- Les items en cours de transport lors d'opérations de transbordement ;
- Les items de prépositionnement d'un stock de contingence ;
- Les items de prépositionnement dans el cadre dui dispositif RRM.

Les critères de priorisation des stocks seront déterminés en partenariat avec le Cluster Logistique, le ICC et OCHA.

Activity 2.1.5 : Gestion des demandes des organisations humanitaires

Afin de répondre aux priorités de la communauté humanitaire, les organisations bénéficiaires signeront un protocole d'accord (MoU) spécifique avec le Hub régional décrivant les services proposés, les droits et responsabilités liés à ces services jusqu'à la date de fin de programme.

Une fois le MoU signé, les seuls documents nécessaires à la provision de service sont : les Demandes de Transport et les Demandes de Stockage. Après la confirmation de réception des demandes, HI est obligé de présenter aux organisations bénéficiaires une proposition de transport dans un délai de 48h. Cette proposition contiendra les conditions de transport permettant à l'organisation bénéficiaire de préparer le cargo. Une fois la demande reçue et vérifiée, le hub réalise une proposition tarifaire au partenaire sur base d'un appel d'offre ouvert permanent en tenant compte des opportunités de mutualisation des transports. Si la proposition tarifaire est acceptée et signée par le partenaire, le hub réalise l'opération de transport à travers la contractualisation d'un opérateur local, Une fois le transport effectué, les documents administratifs de suivi sont rapportés au hub qui paye le montant du contrat (ou le reliquat si une avance a été octroyée). Le recouvrement des coûts sera réalisé par le service administratif de la plateforme de Bangui.

Concernant le stockage, une fois le MoU signé, les partenaires qui le souhaitent enverront des demandes de stockage au responsable de hub. Celui-ci répondra à la demande endéans les 24h sur base de 1) les capacités de stockage disponibles, 2) les priorisations établies par le Cluster Logistique en accord avec OCHA et le ICC. Une fois la demande acceptée par HI, le stockage pourra être réalisé et géré par les outils de gestion de stock établis en collaboration avec PUI.

Activity 2.1.6 : Data Management

Le système d'information sur les transports, l'entreposage et le stockage est gardé sur une base de données afin de réaliser le suivi des opérations.

Les outils de suivi des opérations de transport incluent les informations suivantes :

- 1) Numéro de la waybill et dossier transport ;
- 2) Numéro de la demande de transport, organisation bénéficiaire concernée, projet, type de biens, secteur ;
- 3) Poids/volume transporté
- 4) Départ, chargement, déchargement et arrivée au site de destination ;
- 5) Kilomètres chargés/déchargés
- 6) Numéro de contrat de transport et coût

Les outils de suivi des opérations de stockage incluent les informations suivantes :

- 1) Numéro de demande de stockage
- 2) Information sur les quantités de biens stockés : poids, volume, spécifications des items, destination des items, cluster concerné,

organisation partenaire
3) Date d'entrée au stock et date de sortie

Ces informations sont entrées par le Responsable de Hub Plateforme pour chaque ONG dans la base de données. Ce système permet la coordination des livraisons pour les différentes organisations bénéficiaires opérant dans les mêmes zones et une gestion efficace des opérations de stockage. Des outils en ligne permettront de suivre quotidiennement 1) la planification des opérations de transports ; 2) les réalisations des opérations de transport ; 3) les disponibilités de stockage ; 4) La situation des stocks.

Activity 3.1.1 : Réflexion commune autour du projet de mutualisation des services de stockage et de transport

Un travail de coopération entre HI et PUI a déjà été entamé depuis début avril 2017, afin d'étudier la possibilité de mutualiser les services logistiques, de stockage et transport sur Bangui. Une première analyse SWOT a été élaborée et a permis la création d'un plan d'action sur plusieurs mois (en annexe de cette proposition de projet), afin d'évaluer la pertinence de ce projet. A la suite de ces rencontres, il a été convenu que HI et PUI n'ont aujourd'hui pas la possibilité de mettre en place un consortium dans les délais impartis. Un important travail doit être réalisé en commun afin de définir spécifiquement la pertinence de la mise en place d'un consortium en termes d'optimisation et de rapport coût efficacité ainsi que les modalités adéquates de sa mise en œuvre quant à la mise à disposition de moyens logistiques intégrés. HI et PUI doivent également définir des modalités de fonctionnements communes et œuvrer à une harmonisation de leurs systèmes de management, ce qui nécessite du temps et un accord de nos sièges respectifs sur un certain nombre de décisions.

Cependant, une étude des process et du fonctionnement des différents outils permettra de définir les options de mutualisation, et d'évaluer les avantages financiers et opérationnels d'un partenariat entre les deux structures dans les mois à venir. Cette démarche a pour objectif de faciliter les opérations de stockage et de transport des partenaires en proposant un service « clé en main », optimisant le rapport coût/efficacité et garantissant sa réactivité.

L'étude réalisée entre PUI et HI prendra également en compte les demandes et les propositions du cluster logistique. Des rapports seront faits au Cluster Logistique sur une base régulière afin d'en mesurer l'état d'avancement, de discuter d'éventuelles pistes de mutualisation non encore couvertes, ainsi que de récolter les besoins des partenaires et leurs demandes en termes de services à développer.

Au terme de cette étude conjointe, un rapport d'analyse décrivant les modalités de la mutualisation des services logistiques de HI et de PUI sera établi. Il déterminera la pertinence ou non de mettre en place un tel projet, et ses modalités, le cas échéant.

Activity 3.1.2 : Constitution d'un guide méthodologique de transfert de connaissances et de pratiques en matière de gestion de hub logistique en RCA

Le développement de la mutualisation et du partenariat entre les acteurs humanitaires est primordiale au développement d'une action mieux concertée et coordonnée afin d'en renforcer l'efficacité et l'efficacé. L'expérience

développée par Handicap International en RCA et dans d'autres pays serviront à la constitution d'un guide méthodologique de gestion de hubs logistiques inspirés par l'action de terrain et renforcé par l'expérience et la vision de PUI en termes de gestion de stocks mutualisés.

Ce guide, directement issu de l'expérience terrain et réalisation en collaboration avec PUI et le cluster logistique permettra de prendre en compte les différents scénarii d'installation de hub selon les contextes, mettra en avant les leçons apprises ainsi que les acquis de l'expérience.

Ce guide sera validé en concertation avec le Cluster Logistique et les acteurs clés afin d'être partagé avec les partenaires.

Documents	
Category Name	Document Description
Project Supporting Documents	PI06_PSE_Fr[1].pdf
Project Supporting Documents	PI01-ChildProtection-EN.pdf
Project Supporting Documents	Rétroplanning - Mutualisation HI-PUI.pdf
Project Supporting Documents	PI02-PolitiqueGenre-FR.pdf
Project Supporting Documents	PI03- ProtecBenefic-EN.pdf
Project Supporting Documents	PI04-Anti-FraudCorruptionEN.pdf
Project Supporting Documents	PI05-SecurityPoilicy-EN.pdf
Project Supporting Documents	PosterQualityFrameworkHI Eng.pdf
Project Supporting Documents	Organigramme.docx