

Protocole d'accord
INITIATIVE DE PARTAGE DE VÉHICULES DES ONG
République centrafricaine

Aligné sur les objectifs d'efficience et d'efficacité de l'initiative qu'il sert, ainsi que sur celui de l'évolution des usages et des pratiques dans le secteur de l'aide humanitaire, ce document est édité en utilisant une narration limitée.

1-APERÇU DU PROJET

Ce projet repose sur la collaboration bénévole d'ONG nationales et internationales opérant en République Centrafricaine, qui acceptent de partager leurs déplacements en permettant l'accès réciproques de passagers a leurs flottes de véhicules légers (ou une partie de celle-ci). Cela implique de fournir des véhicules dans des conditions de fonctionnement optimales, de coordonner la planification et la planification des mouvements, d'identifier les chauffeurs selon les exigences minimales et d'assurer si nécessaire, le suivi et le recouvrement des coûts.

Portée : l'initiative vise le transport partagé de passagers et de petits cargos à l'aide de véhicules légers, sous forme de mouvements systématiques entre au moins 2 organisations différentes sur le territoire de la République Centrafricaine.

1.1-Principes directeurs :

- **Reconnaissance mutuelle** Principe par lequel les ONG participantes au projet reconnaissent et font confiance en les procédures, les pratiques, les décisions des autres ONG du projet. Ce principe fondamental de la collaboration s'applique dans le cas présent aux mécanismes de gestion de la sécurité, ainsi qu'à d'autres domaines (maintenance préventive des véhicules et conformité administrative, recrutement et formation des chauffeurs...)
- **Qualité** (les besoins de transport des ONG sont satisfaits dans des conditions optimales)
- **Sûreté et sécurité** (assurées pour les conducteurs, les passagers et les tiers)
- **Collaboration** (l'esprit de coordination constructive, de coopération, de mutualisation anime l'initiative)
- **Transparence** dans le suivi et le recouvrement des coûts
- **Conduite du changement** (de l'approche institutionnelle de la mobilité incluant les gestionnaires de flotte, les passagers)
- **Autosuffisance/autogestion** : l'initiative a l'ambition d'être autosuffisante / autogérée par les organisations participantes d'ici juin 2025.

1.2-Objectifs :

- Réduire les coûts d'exploitation de la flotte d'ici la fin de la 1ère année d'exploitation
- Réduire l'impact environnemental de la flotte d'ici la fin de la 1ère année d'exploitation
- Structurer les pratiques de partage informelles déjà en place
- Rendre le partage de véhicules 'business as usual'
- Explorer de nouveaux usages /de nouvelles pratiques de gestion de flotte / de mobilités

1.3-Comment les objectifs seront atteints :

- En augmentant le taux d'occupation des véhicules en permettant l'accès aux sièges disponibles sur un mouvement planifié à d'autres passagers d'ONG
- En promouvant l'utilisation de tels services partagés auprès des utilisateurs/passagers des ONGs participantes et d'autres ONG (gestion du changement)
- En structurant certaines pratiques de partage existantes (convenant à l'avance du jour et de l'heure de départ pour les mouvements partagés, moyens de partage de l'information...)
- En explorant le changement ensemble

1.4-Indicateurs :

- Evolution du nombre de mouvements partagés
- Réduction/évitement des coûts liés à l'opération de la flotte
- Réduction/évitement des émissions environnementales liés à l'opération de la flotte

2-ACCÈS, RÈGLES D'ENGAGEMENT :

- Afin d'accéder ou de contribuer au service fourni par l'initiative, les ONG doivent avoir signé le protocole d'accord actuel et respecter les exigences minimales (annexe 01) et le SoP (annexe 02).
- Cette initiative suit la logique des 'exigences minimales' (annexe 01) : les ONG participantes doivent les respecter au minimum, mais sont libres de mettre en œuvre des exigences plus restrictives si elles le souhaitent.
- Il n'y a aucune restriction quant au volume et à la fréquence des mouvements d'une ONG pour lui permettre d'accéder à l'initiative : qu'il y ait 1 mouvement par mois, aucun véhicule fourni, l'ONG peut toujours utiliser le service offert.
- Les SoP sont destinés à capturer les aspects pratiques quotidiens de l'initiative et sont donc sujets à des modifications régulières pendant que l'initiative de partage de véhicules est explorée.

3-RESPONSABILITÉS DES ONG

3.1-Coordination

- Participation active, collaboration et état d'esprit de résolution de problèmes

- Animer et participer aux réunions de façon régulière (coordination, gouvernance)

3.2-Mise à disposition d'une flotte (dans le cas où l'agence choisit de fournir des véhicules à l'initiative)

- Assigner des véhicules correspondant aux exigences minimales établies pour le projet.
- Assurer les véhicules selon les exigences minimales
- Inspecter et entretenir les véhicules conformément aux exigences minimales et en suivant l'approche de « reconnaissance mutuelle »

3.3-Chauffeurs (dans le cas où l'ONG choisit de fournir des véhicules à l'initiative)

- Assigner des conducteurs dont les profils et compétences correspondent aux exigences minimales du projet (formation des conducteurs, dossier de conduite impeccable, visites médicales a jour...)
- Assurer la formation et la sensibilisation des conducteurs aux meilleures politiques de conduite et de sécurité
- S'assurer que les conducteurs remplissent le carnet de bord du véhicule pour chaque déplacement.

3.4-Planification / Réservation :

- Compiler la planification hebdomadaire des mouvements et la fournir à l'initiative chaque **mercredi** à l'aide de l'outil déterminé afin d'identifier les opportunités de partage
- Identifier les opportunités de partage de véhicules entre d'autres mouvements d'ONG

3.5-Coûts

- Au cours de la phase de lancement du projet, les ONG acceptent de ne pas récupérer les coûts, et cela jusqu'à ce que le modèle de partage des coûts et les modalités de paiement soient convenus (prévu d'ici fin décembre 2024). Le présent MoU fera alors l'objet d'un addendum.
- Les ONG participantes s'engagent à fournir des données transparentes permettant d'établir les coûts moyens d'opération et les économies générées (voir **annexe** XX baseline)
- Un mécanisme de suivi/enregistrements des mouvements effectués est mis en place dès le début du projet, permettant une évaluation rétrospective de la performance et de l'impact.

3.6- Sensibilisation aux passagers / utilisateurs:

- Contribuer à activer à la gestion du changement institutionnel / passager / utilisateur en communicant et sensibilisant sur la portée et objectifs du projet
- Assurer la diffusion des règles et des procédures conjointes dans les mouvements partagés (sécurité, mécanisme de plainte-feedback...)
- Contribuer au mécanisme de plainte / feedback du service

5-RÉSERVATION et PLANIFICATION

- Les pratiques de réservation actuelles des ONG ne sont pas modifiées, elles sont simplement mises en commun (les besoins des ONG doivent être communiqués au moins 48 heures avant le départ via un outil commun)
- Les répartiteurs/gestionnaires de flotte coordonnent/regroupent les mouvements au plus tard le **mercredi de chaque semaine** en utilisant le **groupe whatsapp/signal/skype dédié**

6-SÉCURITÉ et SÉCURITÉ

6.1- Responsabilité et suivi 'Comme d'habitude' :

L'ONG qui mène le mouvement (fournissant le véhicule et le chauffeur) assure de facto le suivi sécurité/sûreté, à savoir :

- Bon état mécanique et d'entretien du véhicule (contrôle quotidien, plan d'entretien général),
- La formation appropriée et les exigences minimales pour les conducteurs,
- La validation, l'organisation, et le suivi des mouvements (y compris conditions météorologiques difficiles)
- La mise en place et l'application des protocoles en cas d'accident/incident (route, contexte, sécurité)

Les autres ONG respectent les règles de l'ONG 'chef de file'

6.2- Responsabilité et suivi 'En cas d'incident/accident :

- Les protocoles d'urgence de l'ONG dirigeant le mouvement sont respectés
- Les protocoles et les actions des principales ONG sont suivis/mis en œuvre.
- Les communications vers l'ONG du partenaire doivent être faites dans les plus brefs délais (**groupe Whatsapp/Signal/Skyoe dédié**)
- Rapport d'incident à partager avec les points focaux des ONG partenaires-

6.3-Politique d'assurance et **d'exonération des responsabilité** :

- Portée : les exigences minimales des polices d'assurance considérées dans ce projet sont liées aux véhicules et non à l'assurance des individus, qui relèvent de la responsabilité de chaque ONG.
- Toutes les ONG fournissant des véhicules à l'initiative doivent garantir que leur couverture d'assurance correspond aux exigences minimales.
- Le recours aux **waiver/ exonérations de responsabilité** n'est pas mis en œuvre à l'initiative.

6.4- Dispositifs de suivi

- Bien que la plupart des flottes des ONG soient équipées de tels appareils, cela ne constitue pas une condition d'accès à l'initiative.

6.5- Protection des données

- Les ONG signataires de ce protocole d'accord respectent les règles et principes standard de protection des données personnelles.
- Voir le document **d'accord de non-divulgence des données**

6.6- Mécanismes de plainte et de feedback :

- Chaque passager d'un mouvement partagé peut utiliser le mécanisme de plainte de l'ONG à laquelle il/elle appartient en cas de problème survenant pendant le mouvement partagé.
- Les passagers appartenant à des ONG non équipées de mécanisme de plainte doivent utiliser celui de l'ONG organisant le mouvement.
- Le mécanisme de plainte de **Hulo** peut être aussi utilisé à tout moment.
- Les utilisateurs du service peuvent / sont invités à fournir des commentaires sur la prestation de services à leur gestionnaire de flotte/répartiteur respectif, comme si le service fourni devait être considéré comme celui de leur propre organisation.

7-GOUVERNANCE et PILOTAGE

- **Auto-suffisance / auto gestion** : l'initiative et ses pratiques est censée être autonome parmi les ONG participantes et vise à éviter la création d'une entité parallèle.
- La direction et la gestion de l'initiative doivent être attribuées à une ONG participante. Jusqu'en juin 2025, le coordinateur Hulo fournira un soutien à la gestion de projet à temps partiel. Fleet Forum fournira une expertise technique. Les coûts associés sont respectivement supportés par Hulo et Fleet Forum.
- L'attribution de la gestion de l'initiative devrait être réaffectée lors de la reconduction du MoU.
- Paternité, appropriation : les ONG contribuent à façonner cette initiative selon une approche participative et collaborative.

7-MANQUEMENTS aux objectifs du projet

- Absence de mouvements partagés
- Absence de participation à des efforts coordonnés
- Non-respect du planning convenu
- Non-respect des exigences minimales
- Non-respect du modèle de recouvrement des coûts (une fois celui-ci établi)
- Non-respect des principes humanitaires

Le présent MoU est signé pour une durée de **deux** ans.

Une période de préavis de **2 mois** est requise aux ONG participantes souhaitant se désengager de l'initiative.

Date:

Noms des organisations

Annexe 01 – Exigences minimales (draft, jute pour info)

MINIMUMS - SECURITE	Questions
<u>Convoi</u> de 2 véhicules minimum Recommandation d'un maximum de 4 véhicules par convoi (pour limiter possible impact retards/secu)	
<u>Checks sécu</u> : par localités (point prédéterminés) ou par fréquences (chaque 2h) selon les pratiques des ONG participantes	
Présence d'un <u>telephone satellitaire</u> dans le véhicule	
Présence d'une <u>enveloppe sécu/imprévu</u> s dans le véhicule (responsabilité de l'ONG mettant a disponibilité le véhicule)	
Présence d'une enveloppe sécu des passagers (responsabilité de l'ONG a laquelle appartient le passager)	
Le suivi des checks sécus est la responsabilité de l'ONG organisant le déplacement	ok ? Quel plan d'urgence serait mis en place en cas de panne du véhicule ?
Horaire depart: 6h-6h30 max	
Pas de mouvement apres 18h max.	
<u>Limitations de vitesse</u> : 80km/h route, 40km/h ville	
<u>Demande de transport</u> : 48h a l'avance	
Les cargos/petits colis peuvent etre transportés, waybill émise par l'ong qui organise le mouvement	
Ordre de mission:	
émis par ONG qui organise le déplacement	
y apparaissent les passagers 'externes'	
y apparaissent: nom, prenom, fonction occupée, externe si besoin	
les membres de la famille du staff sont autorisés à utiliser les mouvements	Qui est éligible? Cette question devra etre clarifiée (associations et partenaires de mise en oeuvre, auditeurs...)
<u>Décharge de responsabilité</u> doit etre signée par passagers externes	possibilité d'éliminer cette pratique dans le cadre du MoU ?
<u>Chauffeurs</u> :	
visite médicale (inspection du travail)	autres exigences ?
...	
<u>Assurance</u>	

des vehicules	En cas d'accident impliquant un membre du personnel de l'IMC voyageant dans un autre véhicule d'une OING, qui serait responsable du paiement des frais médicaux et des indemnités de décès, de même que pour les autres membres du personnel de l'OING voyageant dans un véhicule loué par l'IMC ?
des personnes	
Organisation et suivi des mouvements partagés:	
création d'un groupe whatsapp/signal dédié ? (afin de limiter la diffusion d'informations sensibles sur les groupes existants (dates, passagers...) ?	