

<b>Requesting Organization :</b>	Fondation Suisse pour le Déminage			
<b>Allocation Type :</b>	Allocation Standard 2			
<b>Primary Cluster</b>	<b>Sub Cluster</b>	<b>Percentage</b>		
Logistique		100.00		
		<b>100</b>		
<b>Project Title :</b>	Réhabilitation du BAC sur la rivière Ouham - Batangafo - RCA			
<b>Allocation Type Category :</b>				
<b>OPS Details</b>				
<b>Project Code :</b>		<b>Fund Project Code :</b>	CAR-16/HCF10/12/LOG/INGO/4016	
<b>Cluster :</b>		<b>Project Budget in US\$ :</b>	190,000.00	
<b>Planned project duration :</b>	3 months	<b>Priority:</b>		
<b>Planned Start Date :</b>	01/01/2017	<b>Planned End Date :</b>	31/03/2017	
<b>Actual Start Date:</b>	01/01/2017	<b>Actual End Date:</b>	31/03/2017	
<b>Project Summary :</b>	<p>Le projet vise à réactiver la circulation routière sur l'axe Batangafo-Kambakota (RR24) qui est actuellement compromise à cause de la panne du Bac sur la rivière Ouham. Le Bac est située à deux kilomètres du centre de Batangafo (coordonnées 7°18'26.20"N, 18°16'47.73"E). Au moment de l'écriture de la présente proposition le Bac est hors service suite à des dommages subis sur ses deux moteurs et au mauvais état d'une partie de sa coque. Le service fourni par la barge a été totalement arrêté en Janvier 2016 impactant directement sur les activités humanitaires menées au-delà de la rivière Ouham par DRC, Mentor Initiative et MSF. Depuis, le passage des piétons et des motos est assuré par des piroguiers. La mission d'évaluation qui s'était rendue sur place en Août 2016 a montré que la détérioration continue de la barge remonte à plusieurs mois et que les causes sont entre autres dû au départ à la retraite du passeur officiellement nommé par le ministère des transports et son remplacement par son propre fils sans validation du ministère, à l'arrivée des ex sélékas le 20 décembre 2012, date à partir de laquelle ils ont occupé la ville de Batangafo et commis des exactions sur les populations civiles provoquant leurs déplacements. Les membres du comité de gestion du bac ont de ce fait été éparpillés et le bac a continué à fonctionner tant bien que mal sans entretien et sans moteur jusqu'à sa mise hors service depuis janvier 2016. L'idée du présent projet est de procéder à la réhabilitation de la barge en revenant à un système de fonctionnement plus traditionnel (mécanique) et de ce fait plus durable.</p> <p>Tous les travaux de réhabilitation de la barge seront assurés en collaboration étroite avec le ministère des transports et avec l'appui des techniciens et du matériel du ministère. Cependant préalablement au démarrage des travaux, pendant et après les travaux, le présent projet prévoit de mener des sensibilisations auprès des communautés y inclus les piroguiers et les groupes armés présents. Il s'agira principalement d'obtenir à travers ces messages de sensibilisation et d'information des populations l'adhésion et le soutien des communautés au projet afin que cette réhabilitation s'inscrive dans la durabilité. Les principes de « Do no Harm » sont pris en considération dans le fait que le projet prévoit dans le cadre de la réactivation du comité de gestion d'inclure une représentation des piroguiers et dans le fait que la réhabilitation de la barge se fera avec un système plus traditionnel ce qui limitera la concurrence avec ces derniers. Enfin, la réouverture de l'axe Batangafo –Kombakota ne facilitera pas plus l'accès des groupes armés étant donné que ces derniers circulent essentiellement à moto, traversent déjà avec leur moto et sont déjà très présent dans la zone. En revanche la reprise des activités des humanitaires sur cet axe et l'augmentation de leur présence devrait contribuer à une protection par la présence.</p> <p>Les résultats attendus de cette réhabilitation seront:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'accès aux soins de santé pour les bénéficiaires grâce aux activités de MSF dans ses Postes et Centre de santé et des agents communautaires de Mentor Initiative sur cet axe, ce qui représente un total de 21 367 bénéficiaires directs.</li> <li>• Possibilité pour les populations retournées sur cet axe de bénéficier des activités de sécurité alimentaire et protection de DRC</li> <li>• En cas d'urgence sanitaire, faciliter le transport des malades jusqu'à l'hôpital de Batangafo</li> <li>• Augmentation des échanges commerciaux grâce à la possibilité offerte aux véhicules commerciaux de traverser avec une quantité importante de marchandises.</li> </ul>			
<b>Direct beneficiaries :</b>				
<b>Men</b>	<b>Women</b>	<b>Boys</b>	<b>Girls</b>	<b>Total</b>
5,341	5,432	5,297	5,297	21,367

**Other Beneficiaries :**

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

**Indirect Beneficiaries :**

Les bénéficiaires indirects sont la population de Batangafo ville qui est estimée à 46 604 personnes y inclue les populations retournées.

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

La réhabilitation du bac va répondre à l'axe stratégique 1 : «répondre aux besoins humanitaires urgents, critiques et immédiats en fournissant une assistance humanitaire ciblant les populations les plus à risque dans des zones touchées par la crise ou caractérisées par des mouvements de population récents ou les besoins sont les plus importants ».

Le présent projet de réhabilitation du bac va permettre de rouvrir l'accès humanitaire et de relancer la circulation dans les deux sens sur l'axe Batangafo –Kombakota – Ouogo. Les organisations humanitaires vont ainsi redynamiser et répondre aux besoins de santé, protection et sécurité alimentaire dans cette zone devenue enclavée depuis la mise hors service du bac en Janvier 2016 tandis que les missions sur cet axe s'étaient déjà raréfiées auparavant en raison des contraintes liées à une traversée sur un bac en très mauvais état. Les villages de cet axe sont aussi des zones de retour pour les populations déplacées du site de Batangafo et sa réouverture à la circulation des humanitaires dans un premier temps va permettre de contribuer à la durabilité de ce retour. Les populations pourront bénéficier de soins de santé de base grâce à la réactivation des Postes de santé (Besse et Ougo) et du centre de santé de Kombakota par MSF ainsi qu'au suivi renforcé des agents de santé communautaire de Mentor initiative dont 80% des activités concernent cette zone . Enfin, DRC pourra de nouveau mener ses activités de protection et de sécurité alimentaire auprès de ses bénéficiaires.

**Sub-Grants to Implementing Partners :**

Partner Name	Partner Type	Budget in US\$
IRAD	(Non) National NGO	65,299.65
		<b>65,299.65</b>

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

Other Funding Source	Other Funding Amount

**Organization focal point :**

Name	Title	Email	Phone
Elisabeth Marty	Responsable programme	pm.rca@fsd.ch	72703606
Valeria Fabbroni	Head of Operations Genève	geneva@fsd.ch	+41 798184739

**BACKGROUND****1. Humanitarian context analysis**

La sous-préfecture de Batangafo connaissait déjà avant la crise de mars 2013 des déplacements pendulaires et récurrents de population. Cependant l'occupation de la ville par les ex sélékas à partir du 20 décembre 2012 a aggravé les déplacements et de ce fait la vulnérabilité des populations de cette zone, victimes régulières d'exactions et de violations des droits humains.

Sur une population de 79 219 habitants on compte encore à ce jour dans la sous-préfecture 30 501 personnes déplacées (source DRC – Octobre 2016) dont 24 122 (source DRC – Octobre 2016) pour la seule ville de Batangafo. C'est l'opération « Ndara » (qui signifie « sagesse » en songho) en mai 2015 qui a déclenché le mouvement de retour des personnes déplacées avec le démantèlement des barrières dans Batangafo et la demande faite aux groupes armés de ne pas circuler dans la ville avec leurs armes. Ce mouvement de retour s'est poursuivi avec la signature en mars 2016, d'un Pacte de non-agression initié par le sous-préfet avec le soutien d'une ONG internationale. Ce pacte a également été élargi aux groupes armés présents à savoir les AB et les ex sélékas, afin d'encourager le retour des IDP's dont le nombre est passé de 31 078 en novembre 2015 à 24 122 en Octobre 2016 pour le site de déplacés de Batangafo.

La communauté musulmane a également enregistré de nombreux retours depuis la signature du Pacte et le nombre de retournés est passé d'environ 7000 personnes en Janvier 2016 à 15 000 aujourd'hui en provenance principalement de MoyenSido et Kabo. Cependant, si depuis l'opération Ndara et la signature du Pacte de non-agression la ville de Batangafo n'a pas connu de nouveaux conflits intercommunautaires en revanche la circulation des groupes armés avec leurs armes a repris dans la ville qui a enregistré depuis le mois d'octobre et novembre une forte augmentation des actes de banditisme et d'agressions y compris contre les organisations humanitaires et les employés de ces organisations. Quatre organisations internationales sont actuellement présentes à Batangafo dont 3 étaient opérationnelles avant la crise de Décembre 2012 (DRC – MSF Espagne – Mentor Initiative). Ces trois organisations couvrent une bonne partie de la sous-préfecture de Batangafo dont l'axe Batangafo – Kombakota – Ouogo que coupe la rivière Ouham et accessible grâce à un bac qui n'est plus du tout fonctionnel depuis Janvier 2016 ce qui impacte largement sur les activités de ces organisations. Mentor Initiative doit mener 80% de ses activités de santé communautaire de l'autre côté de la rivière. Il est à noter que Mentor répond aux besoins dans les domaines de la malnutrition, paludisme, diarrhée, infections respiratoires et réalise des consultations prénatales. MSF Espagne soutient deux postes de santé de l'autre côté à savoir le PDS de Bessé et de Ouogo et le Centre de Santé de Kombakota. DRC soutient les retournés de l'axe Batangafo – Kombakota à travers la mise en œuvre de projets en sécurité alimentaire et en protection ce qui représente près de 40% de ses activités.

## **2. Needs assessment**

Le Bac permettant de traverser la rivière Ouham est hors service à cause du mauvais état d'une partie de sa coque (4 caissons ont pris l'eau) et de ses deux moteurs. Depuis sa mise hors service qui remonte à Janvier 2016, les ONGs internationales telles que DRC - Mentor Initiative et MSF ne peuvent plus accéder à leurs bénéficiaires vivant au-delà de la rivière dont la largeur est estimée à environ 300 mètres. L'impossibilité de traverser pour les véhicules et de ce fait pour les acteurs humanitaires a un impact sur la protection des populations civiles sachant que la présence des ex sélékas est importante dans cette zone et que les déplacements de populations y sont récurrents (un groupe armé a profité de la montée de la rivière pour s'installer dans le village Ngdada sur l'axe Batangafo Kambacota - Septembre 2016 source OCHA). La réhabilitation de la Barge va permettre aux ONGs de retravailler dans la zone et de ce fait d'assurer une protection par la présence). Afin d'évaluer l'état du bac, une mission d'évaluation de FSD accompagnée du représentant de IRAD, d'un ingénieur du ministère des transports et d'un ingénieur de SOCATRAF, s'est rendue sur place du 29 juillet au 2 août. Après une rencontre avec les acteurs humanitaires présents à Batangafo, la MINUSCA et les autorités locales, l'expertise du bac a démontré les besoins suivants: réhabilitation des 4 caissons qui prennent l'eau sur les 6 existants - changement des tôles de la bande de roulage des véhicules et des rampes - mise en place de platelage sur la bande de roulage des véhicules - changement des gardes aux corps - installation d'une seconde rampe d'accès - installation du système de treuil sur le bac - construction de deux pilons pour soutenir le câble de coulissage. Les échanges avec les autorités et les acteurs présents ont aussi permis de soulever la question de la gestion de la barge, question essentielle pour la durabilité du projet. L'absence de maintenance de la barge est à l'origine de son mauvais état. L'ancien passeur, fonctionnaire de son état ayant pris sa retraite, a été remplacé par son fils qui s'est naturellement improvisé passeur. Cette situation aurait été à l'origine du conflit ayant conduit au sabotage des moteurs de la barge. Depuis, les piroguiers avaient pris le relais et assuraient la traversée du bac en saison sèche en le tractant avec leurs pirogues ou en le poussant à la nage. Les conséquences de ces dérives ont amené une situation où chaque traversée devait être négociée par les ONGs avec les piroguiers qui augmentaient les prix au fur et à mesure que les traversées devenaient difficiles passant de 3000 (prix de base) à 60 000 CFA. La mission d'évaluation a également pu faire le constat suivant: aucune gestion du bac par le ministère des transports y compris pour la maintenance, besoin de nomination d'un nouveau passeur, besoin de mettre en place des prix pour la traversée, besoin de mettre en place un système de surveillance pour assurer le respect des règles et le bon fonctionnement du bac; pénalisation des bénéficiaires des ONG car ces dernières ne peuvent plus traverser la rivière depuis le mois de Janvier 2016 sachant que 80% des bénéficiaires de Mentor Initiative se trouvent dans la zone enclavée, MSF n'accède plus aux postes (2) et centre de santé (1) qu'elle a mis en place, et 40% des activités de DRC dans la Protection, la sécurité alimentaire sont menées de l'autre côté de la rivière.

Avant et pendant les travaux de réhabilitation IRAD aura un rôle essentiel dans la sensibilisation des communautés. IRAD s'est établi à Batangafo depuis 2 mois mais a déjà une bonne connaissance des risques et des tensions intercommunautaires dans cette zone où il se rendait pour des missions ponctuelles. Les responsabilités du comité de gestion seront exclusivement établies par le ministère des transports.

## **3. Description Of Beneficiaries**

Les bénéficiaires directs tel que proposé par le cluster sont les populations vivant de l'autre côté de la rivière, considérée actuellement comme une zone plus ou moins enclavée à cause du non fonctionnement du bac et des contraintes liées à l'unique moyen de traverser qui est la pirogue. La population enclavée de l'autre côté de la rivière est estimée à 21 367 (chiffre provenant de la projection 2016 du recensement de 2003). Parmi elle on compte 9226 personnes retournées (chiffres DRC) sur l'axe Batangafo Kombakota, tandis que de nombreuses personnes déplacées toujours présente sur le site de Batangafo font régulièrement l'aller/retour entre le site de Batangafo et l'axe Batangafo-Kombakota en traversant la rivière à l'aide de pirogues.

Les bénéficiaires indirects de ce projet seront les populations de Batangafo ville dont le nombre est estimé à 46 604 personnes (projection 2016 du dernier recensement de population de 2003) y inclue celles se trouvant actuellement sur le site des personnes déplacées.

## **4. Grant Request Justification**

On estime actuellement le nombre de personnes sur l'axe enclavée de Batangafo-Kombakota à 21 367 y inclue les personnes retournées. Cette population ne bénéficie pas de la pleine assistance des humanitaires car ces derniers ne peuvent pas traverser la rivière Ouham avec leur véhicule depuis Janvier 2016 voire plus longtemps pour certains en raison des contraintes liées à l'état du bac avant 2015 (tarifs de plus en plus élevés allant jusqu'à 60 000 CFA et risques de plus en plus importants pris par les passeurs pour pousser la barge). Les besoins de santé de ces personnes dans les domaines du paludisme, des infections respiratoires, des consultations prénatales, de la malnutrition et des diarrhées qui sont des maux courant en milieu rural ne peuvent pas être entièrement couverts en raison des contraintes d'approvisionnement des structures sanitaires, de l'absence de monitoring et du suivi des agents de santé communautaires. Aux besoins de santé s'ajoutent pour les populations retournées un besoin de soutien au retour dans le secteur de la sécurité alimentaire et un besoin de protection étant donné la présence d'hommes en armes présents dans la zone.

FSD prévoit dans le présent projet de réparer le bac pour permettre le désenclavement des populations de l'axe Batangafo-Kombakota-Ouogo en facilitant la circulation des organisations humanitaires dont les activités visent à répondre aux besoins dans les domaines de la santé, sécurité alimentaire et protection. Ce désenclavement contribuera aussi à relancer le commerce de produits agricoles entre la zone ciblée et Batangafo.

IRAD sera partenaire de FSD dans ce projet. Depuis 2014 IRAD a mené de nombreuses activités de sensibilisation à travers le pays sur les risques liés aux restes des explosifs de guerre et sur la réduction des violences armées. Dans le présent projet, son principal rôle sera d'informer et de sensibiliser les communautés sur la réhabilitation du bac qui s'accompagnera de la nomination d'un passeur par le ministère des transports et la redynamisation du comité de gestion du bac. Il informera les communautés des responsabilités du comité de gestion et de l'établissement de prix de passage par le ministère des transports dans l'objectif de prévenir tout malentendu ou rumeurs susceptibles de créer des tensions intra ou inter-communautaire. Les responsabilités du comité de gestion seront exclusivement établies par le ministère des transports comme le sont les comités de gestion en fonction pour la gestion des 48 bacs fonctionnels que compte le pays. IRAD va également accompagner le comité à travers l'organisation de formations de base sur la maintenance du bac et sur la gestion.

En terme d'expérience en logistique de FSD en République centrafricaine, FSD a une expérience dans les domaines suivants : 1) Les vidanges de latrines sur le site de déplacées de M'Poko en 2014 (Financement SDC) ; 2) L'exhumation des corps enterrés dans des maisons ou jetés dans des puits et des égouts afin de leur offrir une sépulture dans un cimetière. (ECHO/SDC de 2014 à 2016 et PM/WRA 2014 à 2015) 3) Réhabilitation et reconstruction - Camp Kassai phase 1 (UNDP) and camp KAssai phase II (UE)

## **5. Complementarity**

Les partenaires ONG internationales dans la zone de mise en oeuvre du projet sont: Mentor Initiative - MSF Espagne - DRC - OXFAM. Les partenaires étatiques seront le sous-préfet et le maire. FSD collaborera également avec OCHA et la MINUSCA  
 FSD et IRAD son partenaire dans la zone de mise en oeuvre du projet collaboreront étroitement avec les trois organisations internationales dont les bénéficiaires se trouvent de l'autre côté de la rivière Ouham ainsi qu'avec le sous-préfet à travers OCHA et directement, afin de les tenir informé de l'avancée des travaux et de partager les obstacles ou les difficultés dans le but d'identifier des solutions de manière consensuelles. Cette collaboration se fera pendant le projet. Lorsque la barge sera réparée et mise en service il reviendra au sous-préfet ainsi qu'au comité de gestion qui aura été formé par IRAD de veiller à sa bonne maintenance avec le soutien des communautés. Il n'est pas prévu dans le cadre de ce projet de suivi post-réhabilitation par FSD puisque les formations et les sensibilisations à l'endroit des communautés et du comité de gestion ainsi que la réhabilitation du bac pour un fonctionnement mécanique plutôt que motorisé auront été réalisés dans un objectif de durabilité.

**LOGICAL FRAMEWORK**

**Overall project objective**

Contribuer à l'amélioration de l'accès humanitaire et la libre circulation dans la sous-préfecture de Batangafo.

**Logistique**

Cluster objectives	Strategic Response Plan (SRP) objectives	Percentage of activities
2016 Objectif 4 : Faciliter l'accès physique à travers des projets de réhabilitation des infrastructures et d'ouvrages d'art.	Objectif 2 SRP - 2016 : Sauver des vies : Les populations affectées ont accès à une assistance d'urgence intégrée assurant leur survie et préservant leur sécurité et leur dignité.	100

**Contribution to Cluster/Sector Objectives :** La réhabilitation de la Barge répond à l'objectif spécifique de :

1) faciliter l'accès physique à travers des projets de réhabilitation des infrastructures et d'ouvrages d'art: Le fonctionnement du bac va surtout dans un premier temps permettre aux humanitaires de circuler plus fréquemment sur l'axe Batangafo-Kombakota et accéder ainsi plus facilement à leur bénéficiaires et aux populations à risque et va dans un second temps relancer la circulation des personnes et des biens sur l'axe.

**Outcome 1**

La circulation sur l'axe Batangafo-Kombakotta est rétablie

**Output 1.1**

**Description**

Le bac est réhabilité

**Assumptions & Risks**

- Hypothèse 1: la réhabilitation du bac s'effectue dans un environnement apaisé avec le soutien de toutes les communautés et autorités locales.
- Hypothèse 2 : La seconde hypothèse est la disponibilité en RCA ou dans les pays voisins de tous les matériaux nécessaires à la réhabilitation.
- Hypothèse 3 : Soutien et bonne collaboration avec le ministère des transports.
- Risque 1 : Le risque majeur est représenté ici par la forte présence des groupes armés dans la zone et le ciblage des organisations humanitaires qui s'est fortement accrue ces derniers mois sur toute l'étendue du territoire centrafricain.
- Risque 1.2 : Le second risque pourrait être représenté par la non adhésion des piroguiers au projet mais ce risque est faible car lors de la mission d'évaluation, les piroguiers se sont montrés très coopératifs et enthousiastes à l'idée de réhabiliter le bac. De plus le bac sera mécanique et non pas motorisé, il ne sera donc pas amené à effectuer des traversées toutes les heures mais uniquement pour le passage de véhicules et avec un nombre limité de personnes à bord et de ce fait ces dernières devront emprunter les pirogues.
- Risque 2 : Le risque possible est la durée d'acheminement de ces mêmes matériaux depuis les pays voisins jusqu'en RCA.
- Risque 3 : le retard dans les prises de décision tel que la nomination du passeur, les retards dans la mise à disposition du personnel du ministère qui sera utilisé pour la réhabilitation.
- Mesures de mitigation1 : Afin de mitiger ce risque, FSD et IRAD prévoient de sensibiliser et responsabiliser toutes les parties présentes dans la zone sur les avantages que constituera la réhabilitation du bac avec l'ouverture de la circulation des véhicules et la facilitation des échanges de biens entre les personnes ce qui contribuera à redynamiser l'économie de la ville de Batangafo. L'ouverture de l'axe va également faciliter l'accès des malades de la zone désenclavée à l'hôpital de Batangafo. Le comité de gestion sera aussi responsable avec le soutien du sous-prefet de mitiger les tensions qui pourraient naître avec les groupes armés. Il servira d'alerte précoce, en cas de tension ou conflits pouvant impacter l'usage du bac. Ces alertes seront partagées avec le sous- préfet qui se chargera d'appeler les forces de la MINUSCA.
- Mesures de mitigation 1.2: Le tarif pour le passage des personnes sur le bac sera établi par le ministère des transports avec l'objectif de ne pas concurrencer les piroguiers. Le projet veillera aussi à ce que les piroguiers soient représentés dans le comité de gestion existant s'ils ne le sont pas encore et ils participeront de ce fait à toutes les rencontres et échanges qui se feront avec le comité de gestion du bac.
- Mesures de mitigation 2 : Afin de mitiger ce risque, le projet prévoit d'impliquer et de responsabiliser fortement le ministère des transports et de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour prévenir l'arrivée tardive des matériaux achetés à l'extérieur du pays.
- Mesures de mitigation 3: FSD et IRAD ont pris le soin de maintenir un contact régulier avec le ministère des transports depuis la fin de la mission d'évaluation qui a été réalisée avec un représentant du ministère. Dès validation du projet FSD signera un Protocole d'Accord avec le Ministère des transports qui décrira les responsabilités et obligations respectives des deux parties.

## Activities

### Activity 1.1.1

Les travaux de réhabilitation de la barge se feront sur place: Le projet prévoit d'utiliser des personnels et l'équipement du Ministère des Transport sous la supervision directe de FSD et de son partenaire national IRAD. Les travaux de réhabilitation du bac qui sont prévus sont: le remplacement des tôles des caissons 1-2 et 3 qui sont pourries et trouées. Le remplacement des tôles de la bande de roulage des véhicules du bac et des rampes; la mise en place d'un platelage en bois d'usure sur la bande de roulage de véhicules. Une seconde rampe sera installée.

### Activity 1.1.2

Suppression des deux moteurs de la barge et installation de deux pylônes pour le passage du câble : la barge sera réhabilitée pour fonctionner mécaniquement. Cette option a été choisie compte tenu du contexte de la zone (forte présence de groupes armés – banditisme-représentation très limitée de l'état- insécurité récurrente) et afin de maximiser la prolongation de l'usage de la barge. Pour se faire, il sera nécessaire de construire de chaque côté de la rive un massif en béton qui soutiendra un pilonne. Sur ces deux pilonne sera tendu un câble en acier sur lequel seront placés des poulies. La barge est elle-même déjà équipée pour recevoir le câble de guidage. A la place des moteurs qui seront enlevés il sera installé une seconde rampe qui sera fabriqué à Bangui.

## Indicators

Code	Cluster	Indicator	End cycle beneficiaries				End cycle
			Men	Women	Boys	Girls	Target
Indicator 1.1.1	Logistique	# de bacs réhabilités					1

**Means of Verification** : rapports d'avancement des travaux  
photo  
rapport final

Indicator 1.1.2	Logistique	% d'acteurs humanitaire et leaders communautaires satisfait					100
-----------------	------------	---	--	--	--	--	-----

**Means of Verification** : Enquête de satisfaction auprès des acteurs humanitaires et leaders communautaires un mois après le début du fonctionnement du bac.

Indicator 1.1.3	Logistique	# de localités desservies					30
-----------------	------------	---------------------------	--	--	--	--	----

**Means of Verification** : Rapport des ONG internationales (DRC - Mentor - MSF) couvrant l'axe pour répondre aux besoins des populations

## Output 1.2

### Description

Le bac fonctionne normalement grâce au soutien de la communauté

### Assumptions & Risks

- Hypothèses : Les anciens membres du comité acceptent d'intégrer de nouveaux membres
- Risques : Refus des membres d'intégrer un représentant des piroguiers si ces derniers ne sont pas encore membre ou le refus d'intégrer des femmes s'il apparaît que ce comité est exclusivement composé d'hommes.
- Mesures de mitigation : Afin de mitiger ce risque IRAD prévoit de sensibiliser les membres sur l'intérêt à ce que les femmes soient aussi représentées au sein du comité de gestion pour un meilleur équilibre dans la répartition des responsabilités des membres et pour faciliter la transmission des messages de sensibilisation ou d'information du comité sur le bon usage du bac auprès des femmes et des groupements de femmes. Pour mitiger le risque de refus d'intégration d'un représentant des piroguiers IRAD sensibilisera les membres du comité sur l'importance de l'adhésion et du soutien des piroguiers pour le bon fonctionnement du bac. L'intégration du représentant des piroguiers va faciliter le dialogue et de ce fait prévenir tout risque futur de conflit ou de sabotage de la barge.

## Activities

### Activity 1.2.1

Réactivation du comité de gestion existant :

Le comité de gestion ne sera pas mis en place par FSD ou IRAD ni par l'autorité administrative sur place, en l'occurrence le sous-préfet. Il sera simplement réactivé car il existait avant et ses membres sont toujours présents. La mission d'évaluation a pu rencontrer certains d'entre eux pour échanger. D'après le ministère des transports, ces comités de gestion se mettent généralement en place de manière spontanée et fonctionnent plus ou moins bien selon les zones, (sachant que la situation de crise a eu un impact négatif sur le système en place). Ils sont chargés de collecter l'argent des coûts de passage du bac pour le remettre mensuellement à l'équipe du service de recouvrement des recettes de bac qui les reverse au Fonds d'entretien routier.

Le comité de gestion du bac de Batangafo sera de ce fait simplement réactivé avec le soutien du sous-préfet de la zone agissant au nom du ministère des transports. IRAD se limitera à sensibiliser les membres sur l'intérêt d'intégrer dans le comité un représentant des piroguiers si cela n'avait pas été le cas auparavant et sur l'intérêt d'avoir une représentation pour les femmes. Il sera impossible de respecter la parité hommes/femmes au sein du comité pour des raisons culturelles mais il sera expliqué aux membres du comité l'importance d'impliquer aussi les femmes dans les activités du comité afin d'enrichir/diversifier les compétences et les capacités dudit comité. Au moins une femme intégrera le comité. Les membres du comité de gestion recevront une formation de base en gestion et une formation sur la maintenance de la barge avec le soutien de IRAD. Parce que les membres du comité de gestion ont été éparpillés avec la crise, nous ne sommes pas en mesure de dire actuellement combien de membres comprendra le comité réactivé, ni combien d'hommes et de femmes y seront représentés.

### Activity 1.2.2

Définir et établir les activités qui seront menées par le comité de gestion du bac :

Ce travail sera fait en étroite collaboration avec le ministère des transports et le sous Préfet seul représentant étatique à Batangafo. Une fois clairement établi le rôle du comité de gestion et ses responsabilités, ces informations seront partagées avec les communautés à travers des sensibilisations. Il reviendra aussi au personnel de IRAD de former les membres du comité de gestion sur des outils de gestion de base.

### Activity 1.2.3

Sensibiliser les communautés pour obtenir leur soutien au bon fonctionnement du bac: ces sensibilisations se feront avant les travaux de réhabilitation, pendant et après. Sensibilisations menées avant les travaux et pendant afin d'obtenir leur soutien au projet. Pour faire taire toutes rumeurs, il s'agira de les informer sur le fait que le passeur sera nommé par le ministère des transports et non par le sous préfet ou un membre influent de la communauté afin de prévenir des conflits intra-communautaires; de les informer de l'établissement des prix de passage du bac; de la réactivation du comité de gestion du bac, de ses responsabilités et des raisons qui motivent cette réactivation, de rappeler l'autorité du ministère des Transports dans la gestion du bac. Sensibilisations menées après les travaux dans l'objectif de les responsabiliser sur l'importance de maintenir le bac dans de bonnes conditions de soutenir le comité de gestion dans ses tâches et le Passeur nommé par le Ministère des transports afin de créer l'environnement favorable au fonctionnement durable du Bac. Un mois après le fonctionnement du bac une évaluation sera menée auprès des communautés afin de mesurer leur adhésion au projet (ouverture de l'accès Batangafo-Kombakota) et leur volonté de maintenir le bac en bon état de fonctionnement (soutien au comité de gestion et au passeur). Une ou plusieurs boîtes aux lettres seront disposées dans des endroits précis afin de recueillir avant et pendant les travaux de réhabilitation les remarques, question, avis et/ou propositions des communautés relativement au projet de réhabilitation.

## Indicators

Code	Cluster	Indicator	End cycle beneficiaries				End cycle
			Men	Women	Boys	Girls	Target
Indicator 1.2.1	Logistique	1 comité de gestion redynamisé. Avant et pendant les travaux de réhabilitation IRAD aura un rôle essentiel dans la sensibilisation des communautés. IRAD s'est établi à Batangafo depuis 2 mois mais a déjà une bonne connaissance des risques et des tensi					1

**Means of Verification :** Liste des membres du comité de gestion redynamisé - Les responsabilités du comité de gestion sont définies et reporté sur un document écrit validé par le ministère des transports.

Indicator 1.2.2	Logistique	# de localités desservies					30
-----------------	------------	---------------------------	--	--	--	--	----

**Means of Verification :**

**Additional Targets :** Les corrections ont été faite comme demandé sauf concernant l'ajout de l'indicateur "Nbe de personnes sensibilisées" car cet indicateur ne figure pas dans le cluster logistique et ni dans le cluster protection ou il n'y a pas d'indicateurs général. Ils sont spécifiques aux SGBV et Protection de l'enfance.

## M & R

### Monitoring & Reporting plan

La gestion et le suivi du projet sera fait par le Chef de projet FSD sous la supervision du Program Manager à Bangui et il produira un rapport hebdomadaire des activités menées pour la réhabilitation de la barge. Ce rapport inclura les activités menées par IRAD avec le comité de gestion et les communautés. Ces rapports hebdomadaires se feront au cours des deux premiers mois de mise en œuvre du projet et partagés avec le Program Manager à Bangui.

L'équipe terrain de IRAD produira aussi un rapport hebdomadaire de leurs activités de sensibilisation des communautés et de leurs travaux avec le comité de gestion. Ces rapports seront partagés avec le Chef de projet de FSD et leur superviseur et responsable à Bangui.

Le suivi des activités de sensibilisation sera fait par le senior agent de communication et le nombre de sensibilisation hebdomadaires seront rapportées dans le rapport hebdomadaire. Le Program Manager de FSD fera au moins une mission de suivi à Batangafo pour les sensibilisations à l'endroit des communautés.

Le suivi journalier des travaux de réhabilitation de la barge sera effectué par le chef de projet FSD et le ministère des transports à travers son technicien délégué sur place.

Un rapport final sera produit par FSD/IRAD au FH à la fin du projet.

Une enquête de satisfaction sera faite 1 mois après le début du fonctionnement du bac auprès des leaders communautaires et des acteurs humanitaires (cette activité figure dans le "Means & Verification" du cadre logique)

## Workplan

Activitydescription	Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Activity 1.1.1: Les travaux de réhabilitation de la barge se feront sur place: Le projet prévoit d'utiliser des personnels et l'équipement du Ministère des Transport sous la supervision directe de FSD et de son partenaire national IRAD. Les travaux de réhabilitation du bac qui sont prévus sont: le remplacement des tôles des caissons 1-2 et 3 qui sont pourries et trouées. Le remplacement des tôles de la bande de roulage des véhicules du bac et des rampes; la mise en place d'un platelage en bois d'usure sur la bande de roulage de véhicules. Une seconde rampe sera installée.	2017		X	X									
Activity 1.1.2: Suppression des deux moteurs de la barge et installation de deux pylônes pour le passage du câble : la barge sera réhabilitée pour fonctionner mécaniquement. Cette option a été choisie compte tenu du contexte de la zone (forte présence de groupes armés – banditisme- représentation très limitée de l'état- insécurité récurrente) et afin de maximiser la prolongation de l'usage de la barge. Pour se faire, il sera nécessaire de construire de chaque côté de la rive un massif en béton qui soutiendra un pilonne. Sur ces deux pilonnes sera tendu un câble en acier sur lequel seront placés des poulies. La barge est elle-même déjà équipée pour recevoir le câble de guidage. A la place des moteurs qui seront enlevés il sera installé une seconde rampe qui sera fabriqué à Bangui.	2017	X	X										
Activity 1.2.1: Réactivation du comité de gestion existant : Le comité de gestion ne sera pas mis en place par FSD ou IRAD ni par l'autorité administrative sur place, en l'occurrence le sous-préfet. Il sera simplement réactivé car il existait avant et ses membres sont toujours présents. La mission d'évaluation a pu rencontrer certains d'entre eux pour échanger. D'après le ministère des transports, ces comités de gestion se mettent généralement en place de manière spontanée et fonctionnent plus ou moins bien selon les zones, (sachant que la situation de crise a eu un impact négatif sur le système en place). Ils sont chargés de collecter l'argent des coûts de passage du bac pour le remettre mensuellement à l'équipe du service de recouvrement des recettes de bac qui les reverse au Fonds d'entretien routier. Le comité de gestion du bac de Batangafo sera de ce fait simplement réactivé avec le soutien du sous-prefet de la zone agissant au nom du ministère des transports. IRAD se limitera à sensibiliser les membres sur l'intérêt d'intégrer dans le comité un représentant des piroguiers si cela n'avait pas été le cas auparavant et sur l'intérêt d'avoir une représentation pour les femmes. Il sera impossible de respecter la parité hommes/femmes au sein du comité pour des raisons culturelles mais il sera expliqué aux membres du comité l'importance d'impliquer aussi les femmes dans les activités du comité afin d'enrichir/diversifier les compétences et les capacités dudit comité. Au moins une femme intégrera le comité. Les membres du comité de gestion recevront une formation de base en gestion et une formation sur la maintenance de la barge avec le soutien de IRAD. Parce que les membres du comité de gestion ont été éparpillés avec la crise, nous ne sommes pas en mesure de dire actuellement combien de membres comprendra le comité réactivé, ni combien d'hommes et de femmes y seront représentés.	2017	X	X	X									
Activity 1.2.2: Définir et établir les activités qui seront menées par le comité de gestion du bac : Ce travail sera fait en étroite collaboration avec le ministère des transports et le sous Préfet seul représentant étatique à Batangafo. Une fois clairement établi le rôle du comité de gestion et ses responsabilités, ces informations seront partagées avec les communautés à travers des sensibilisations. Il reviendra aussi au personnel de IRAD de former les membres du comité de gestion sur des outils de gestion de base.	2017	X	X	X									

## OTHER INFO

### Accountability to Affected Populations

Les bénéficiaires du projet seront toutes les communautés présentes à Batangafo. Les sensibilisateurs de IRAD vont informer les populations de Batangafo et la population présente sur l'autre rive de la réhabilitation du bac et de la nomination d'un passeur par le ministère ainsi que de la réactivation du comité de gestion et de son rôle et responsabilité dans la gestion du bac.

Les sensibilisateurs seront aussi formés à l'écoute des populations qu'elles sensibiliseront et les propositions -demandes – préoccupations des bénéficiaires concernant l'usage du bac seront compilées et rapportées dans le rapport hebdomadaire mais aussi partagées avec les autorités sur place (sous-préfet) et les membres du comité de gestion pour prise en compte dans la mise en œuvre du projet. Les sensibilisateurs devront veiller à répondre aux questions des bénéficiaires. Au cours des sensibilisations et seulement pendant la durée du projet, les sensibilisateurs informeront la population de l'installation d'une boîte aux lettres pour recueillir les suggestions et préoccupations des bénéficiaires et d'une réunion hebdomadaire qui sera consacrée à répondre à leurs questions et préoccupations. Ces messages déposés dans la boîte aux lettres seront anonymes.

Le mode de mise en œuvre des activités de sensibilisation avec la possibilité qui sera offerte aux populations de s'exprimer anonymement sur la réhabilitation du bac, sur son usage et sur la réactivation du comité de gestion va permettre de réajuster les activités du projet si besoin afin de ne pas nuire « Do no Harm ».

Relativement aux risques ( liés à la forte présence des groupes armés ex sélékas) que va représenter l'ouverture de l'accès Batangafo – Kombakota avec la réhabilitation du bac, nous pensons qu'il ne sera pas aggravé car les groupes armés dans la région circulent principalement à moto et sont déjà très nombreux à traverser la rivière Ouham sur les pirogues. Leur présence sur cet axe est également très importante et la relance des activités des humanitaires sur ce même axe sera pour les populations vulnérables une forme de protection par la présence.

### **Implementation Plan**

Dans le cadre du projet,

- FSD/IRAD travailleront en collaboration étroite avec le Ministère des transports pour les travaux de réhabilitation de la barge et pour les messages à transmettre aux communautés relativement à la nomination du nouveau passeur, à la réactivation du comité de gestion et à l'établissement des prix de passage.

Signature d'un Accord de partenariat entre FSD et le ministère des transports et entre FSD et IRAD qui précisera les responsabilités de chaque partie dans le projet

- Coordination avec les ONGs présentes et actives à Batangafo : Sur le terrain, à Batangafo, FSD et IRAD travailleront en coordination étroite avec les Organisations humanitaires présentes (MSF Espagne – DRC et Mentor Initiative) et prendront en considération leur recommandations en cas de besoin.

Coordination avec OCHA : OCHA pourra faciliter les rencontres avec les leaders communautaires, les autorités non étatiques et étatiques

- Coordination et échanges réguliers avec les communautés concernant le Bac afin de les impliquer et les responsabiliser dans ce projet (stratégie de sortie)
- Le PM de FSD participera aux réunions du cluster logistique à Bangui au cours duquel un point sera régulièrement fait sur l'état d'avancement des travaux

### **Coordination with other Organizations in project area**

<b>Name of the organization</b>	<b>Areas/activities of collaboration and rationale</b>
DRC	Batangafo: 40% des activités de cette ONG se trouvent de l'autre côté de la rive et de ce fait des échanges réguliers seront faits avec elle afin de la tenir informé de l'avancée des travaux
Sous-préfet	Batangafo: en raison de l'absence du ministère des transports sur place, le sous-préfet sera fortement impliqué dans le projet et responsabilisé avec le comité de gestion dans la gestion et la maintenance du bac pour un fonctionnement durable
MSF Espagne	Batangafo: MSF soutient deux postes de santé de l'autre côté de la rivière et le centre de santé de Kombakota. Cette ONG est de ce fait directement intéressé par la réhabilitation du bac et elle sera tenue régulièrement informé de l'avancée des travaux.
Mentor Initiative	Batangafo: 80% des activités des agents communautaires de Mentor se trouvent sur l'axe Batangafo- Kombakota. Elle sera donc régulièrement tenu informé de l'avancée des travaux sur le bac.

### **Environment Marker Of The Project**

B: Medium environmental impact with NO mitigation

### **Gender Marker Of The Project**

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

### **Justify Chosen Gender Marker Code**

Conformément à la politique globale relative à l'intégration du genre; FSD veille à ce que l'égalité dans l'emploi des femmes pour l'exécution de ses programmes soit respecté et ce principe est inscrit dans son code de conduite.

Pour le présent projet, FSD veillera autant que possible au respect de la parité lors de la sélection de la main d'œuvre pour la réhabilitation, la sécurisation du site et les activités collatérales en lien avec le projet. Enfin, la réhabilitation du bac qui va permettre et faciliter la circulation des personnes va bénéficier aussi bien aux hommes qu'aux femmes ainsi qu'à toutes les couches de la population. IRAD veillera également à la représentation des femmes au sein du comité de gestion.

### **Protection Mainstreaming**

Les sensibilisateurs seront formés sur l'écoute et pourront collecter les remarques et préoccupations des populations relativement au fonctionnement du bac et à sa gestion par le comité de gestion. Une boîte sera mise à disposition des communautés pour collecter les propositions et préoccupations des communautés de manière anonyme. Les sensibilisateurs partageront les questionnements des communautés avec le sous préfet et les partenaires y inclue FSD et le ministère des transports. Des rencontres hebdomadaires avec la population seront organisées pour répondre à leurs préoccupations en lien avec le fonctionnement du bac et du comité de gestion. Les questions de protection, sécurité seront référés aux acteurs concernés.



**Country Specific Information****Safety and Security**

La situation sécuritaire à Batangafo est très volatile. Le groupe armé ex sélékas très présent sera sensibilisé comme les autres membres de la communauté sur le bon usage du bac. FSD et IRAD prendront les mesures appropriées pour la sécurisation du chantier du bac la nuit et compteront sur la bonne collaboration et implication des communautés et des membres du comité de gestion. En cas de reprise de conflit armé dans la zone de Batangafo, FSD et IRAD ainsi que les techniciens du ministère des transport suspendront leurs activités pour une période donnée et ce jusqu'au retour au calme.

**Access**

L'accès de Batangafo se fera par vol UNHAS pour les personnes et par voie routière pour les matériaux en tenant compte des contraintes sécuritaires sur place et sur le trajet. FSD et IRAD seront en contact régulier avec les ONG internationales sur place et avec le sous-préfet pour évaluer la situation sécuritaire de la zone ou prendront place les travaux de réhabilitation.

**BUDGET**

Code	Budget Line Description	D / S	Quantity	Unit cost	Duration Recurrence	% charged to CHF	Total Cost
1.1	Programme Manager FSD	D	1	11,865.50	3	50.00	17,798.25
	<i>Chargé de la supervision générale du projet et de la représentation de FSD auprès des bailleurs et de la communauté humanitaire. Il serait chargé à 50% sur le projet. Le salaire comprend l'assurance et indemnités (transport et médical) conformément à la grille salariale de FSD</i>						
1.2	Administrateur expatrié FSD	S	1	5,101.06	3	50.00	7,651.59
	<i>Chargé de la compatibilité, du contrôle des procédures internes FSD et de CHF, rapports financiers mensuels et audit interne. Le coûts incluent assurance et indemnités conformément à la grille salariale de FSD</i>						
1.3	Consultant Technique expatrié FSD	D	1	10,154.03	3	100.00	30,462.09
	<i>Chargé de la supervision technique globale, responsable de la qualité des achats du matériel, du contrôle de la qualité des ouvrages, de la supervision des équipes sur le terrain. Le coût inclue assurance et indemnités conformément à la grille salariale de FSD</i>						
1.4	Femme de ménage FSD Nationale	S	1	333.48	3	50.00	500.22
	<i>Nettoyage de bureau. Le coûts inclue assurance et indemnités conformément à la grille salariale de FSD: Cette personne travaille à Bangui et pour cette raison elle est budgétisé à 50%</i>						
1.5	Gardien National	S	1	308.18	3	50.00	462.27
	<i>Chargé de la sécurité du compound FSD. Le coûts inclue assurance et indemnités conformément à la grille salariale de FSD</i>						
1.6	Assistant Administrateur National	S	1	733.04	3	50.00	1,099.56
	<i>Chargé de la comptabilité et du contrôle des procédures administratives du partenaire national. Le coûts inclue assurance et indemnités conformément à la grille salariale de FSD</i>						
1.7	Logisticien National	D	1	733.04	3	50.00	1,099.56
	<i>Chargé de toutes les procédures d'achat. Il sera aussi chargé de la gestion des vols UNHAS. Le coûts inclue assurance et indemnités conformément à la grille salariale de FSD</i>						
1.8	Travailleurs Journalier	D	50	3.43	30	100.00	5,145.00
	<i>Ils seront utilisés pour tous type de travaux en lien avec la mise en place du chantier y inclus la sécurisation. Ils seront employés avec la méthodologie THIMO pour une meilleure acceptation du projet.</i>						
1.9	Assurance Responsabilité civile	D	1	1,068.68	1	100.00	1,068.68
	<i>Imputé sur le montant global des salaires budgétisé au taux global de 2,2%. Cette assurance est payée par FSD en Suisse pour le personnel de FSD y inclus le personnel de IRAD</i>						
1.10	Assurance pour le Directeur pays de IRAD	D	1	131.50	3	100.00	394.50
	<i>Assurance médicale et handicap permanent causé par un accident. Cette assurance est payée par FSD auprès d'une compagnie en Suisse</i>						
1.11	Assurance pour les agents de communication de IRAD	D	4	131.50	3	100.00	1,578.00
	<i>Assurance médicale et handicap permanent causé par un accident. Cette assurance est payée par FSD auprès d'une compagnie en Suisse</i>						
1.12	Assurance pour le responsable de liaison communautaire	D	1	131.50	3	100.00	394.50

	<i>Assurance médicale et handicap permanent causé par un accident. Cette assurance est payée par FSD auprès d'une compagnie en Suisse</i>						
	<b>Section Total</b>						<b>67,654.22</b>
<b>Equipment</b>							
3.1	Motos Achat	D	2	1,097.85	1	100.00	2,195.70
	<i>Achat de deux motos pour le mouvement des agents de communication sur le terrain et particulièrement pour la sensibilisation des communautés de l'autre côté de la rive.</i>						
3.2	Laptop	D	1	960.61	1	100.00	960.61
	<i>Achat de 1 laptop pour le Consultant technique de FSD</i>						
3.3	Frais d'enregistrement des motos et assurance	D	2	600.40	1	100.00	1,200.80
	<i>Les nouvelles motos devront être enregistrées</i>						
	<b>Section Total</b>						<b>4,357.11</b>
<b>Travel</b>							
5.1	Voyage Consultant Technique expatrié	D	1	1,960.44	1	100.00	1,960.44
	<i>vol international A/R de l'europe</i>						
5.2	Vols dans le pays UNHAS	D	10	392.09	2	100.00	7,841.80
	<i>vols UNHAS all-retour pour mission de suivi et déploiement du personnel technique. 10 personnes x 2 fois</i>						
	<b>Section Total</b>						<b>9,802.24</b>
<b>Transfers and Grants to Counterparts</b>							
6.1	Montant total à transférer au partenaire d'exécution IRAD	D	1	65,299.65	1	100.00	65,299.65
	<b>Section Total</b>						
							<b>65,299.65</b>
<b>General Operating and Other Direct Costs</b>							
7.1	Carburant generateur FSD	D	1	1,186.08	3	50.00	1,779.12
	<i>Consommation moyenne de 30 litres par jour a 870 xaf x litre</i>						
7.2	Location bureau FSD	D	1	4,205.12	3	50.00	6,307.68
	<i>Location mensuelle de 2.600.000 xaf Bureau/guesthouse FSD. Le bureau est aussi le guest house</i>						
7.3	Coûts de communication (crédits téléphoniques)	D	1	138.86	3	50.00	208.29
	<i>Crédit pour le personnel de coordination FSD</i>						
7.4	Visibility	D	1	1,954.30	1	100.00	1,954.30
	<i>T-shirts, panels, casquettes</i>						
7.5	Frais Bancaires	S	1	105.87	3	100.00	317.61
	<i>transaction, tenu du compte etc.</i>						
7.6	Assurance des assets	S	1	105.87	3	100.00	317.61
	<i>Cette assurance couvre tous les biens du programme</i>						
7.7	Information	D	1	986.27	1	100.00	986.27
	<i>Rapport annuel et développement du site web, FSD rapportera sur le projet de réhabilitation de la barge de Batangafo accompagné de photos pour une meilleure visibilité du bailleur.</i>						
7.8	Location voiture pour Batangafo	D	1	2,282.03	3	100.00	6,846.09

	1 voiture de coordination FSD 4x4 pour la mobilité du personnel expatrié pour participer aux réunions de coordination et rencontre des partenaires sur le terrain à Batangafo.						
7.9	Location generateur	D	1	1,976.14	3	50.00	2,964.21
	<i>Générateur de la base FSD pour assurer l'électricité pendant la journée au bureau de Bangui. Ce générateur est loué à une société privée car cela revient moins cher que de l'acheter.</i>						
7.10	Location V-SAT	D	1	1,976.14	3	50.00	2,964.21
	<i>Location du système V-sat pour garantir les communication de la base FSD</i>						
7.11	Internet frais mensuel	D	1	890.04	3	50.00	1,335.06
	<i>Frais mensuels de consommation internet</i>						
7.12	Sécurité frais mensuel	D	1	1,078.24	3	50.00	1,617.36
	<i>Coût mensuel de la société de sécurité pour le compound FSD</i>						
7.13	Papeterie FSD	D	1	942.14	3	50.00	1,413.21
	<i>Coûts sur la base de la consommation moyenne mensuelles de FSD</i>						
7.14	Carburant pour 1 voiture et 2 motos à Batangafo	D	1	481.95	3	100.00	1,445.85
	<i>Le carburant servira pour une voiture qui sera utilisée sur Batangafo pour le transport du Chef de projet FSD et IRAD (consommation)</i>						
	<b>Section Total</b>						<b>30,456.87</b>
<b>SubTotal</b>			95.00				<b>177,570.09</b>
Direct							167,221.23
Support							10,348.86
<b>PSC Cost</b>							
PSC Cost Percent							7.00
PSC Amount							12,429.91
<b>Total Cost</b>							<b>190,000.00</b>

Project Locations							
Location	Estimated percentage of budget for each location	Estimated number of beneficiaries for each location					Activity Name
		Men	Women	Boys	Girls	Total	
Ouham -> Batangafo	100	5,341	5,432	5,297	5,297	21,367	Activity 1.1.1 : Les travaux de réhabilitation de la barge se feront sur place: Le projet prévoit d'utiliser des personnels et l'équipement du Ministère des Transport sous la supervision directe de FSD et de son partenaire national IRAD. Les travaux de réhabilitation du bac qui sont prévus sont: le remplacement des tôles des caissons 1-2 et 3 qui sont pourries et trouées. Le remplacement des tôles de la bande de roulage des véhicules du bac et des rampes; la mise en place d'un platelage en bois d'usure sur la bande de roulage de véhicules. Une seconde rampe sera installée. Activity 1.1.2 : Suppression des deux moteurs de la barge et installation de deux pylônes pour le passage du câble : la barge sera réhabilitée pour fonctionner mécaniquement. Cette option a été choisie compte tenu du contexte de la zone (forte présence de groupes armés – banditisme- représentation très limitée de l'état- insécurité récurrente) et afin de maximiser la prolongation de l'usage de la barge. Pour se faire, il sera nécessaire de construire de chaque côté de la rive un massif en béton qui soutiendra un pilonne. Sur ces deux pilonnes sera tendu un câble en acier sur lequel seront placés des

poulies. La barge est elle-même déjà équipée pour recevoir le câble de guidage. A la place des moteurs qui seront enlevés il sera installé une seconde rampe qui sera fabriquée à Bangui.

Activity 1.2.1 : Réactivation du comité de gestion existant :

Le comité de gestion ne sera pas mis en place par FSD ou IRAD ni par l'autorité administrative sur place, en l'occurrence le sous-préfet. Il sera simplement réactivé car il existait avant et ses membres sont toujours présents. La mission d'évaluation a pu rencontrer certains d'entre eux pour échanger. D'après le ministère des transports, ces comités de gestion se mettent généralement en place de manière spontanée et fonctionnent plus ou moins bien selon les zones, (sachant que la situation de crise a eu un impact négatif sur le système en place). Ils sont chargés de collecter l'argent des coûts de passage du bac pour le remettre mensuellement à l'équipe du service de recouvrement des recettes de bac qui les reverse au Fonds d'entretien routier.

Le comité de gestion du bac de Batangafo sera de ce fait simplement réactivé avec le soutien du sous-préfet de la zone agissant au nom du ministère des transports. IRAD se limitera à sensibiliser les membres sur l'intérêt d'intégrer dans le comité un représentant des piroguiers si cela n'avait pas été le cas auparavant et sur l'intérêt d'avoir une représentation pour les femmes. Il sera impossible de respecter la parité hommes/femmes au sein du comité pour des raisons culturelles mais il sera expliqué aux membres du comité l'importance d'impliquer aussi les femmes dans les activités du comité afin d'enrichir/diversifier les compétences et les capacités dudit comité. Au moins une femme intégrera le comité. Les membres du comité de gestion recevront une formation de base en gestion et une formation sur la maintenance de la barge avec le soutien de IRAD. Parce que les membres du comité de gestion ont été éparpillés avec la crise, nous ne sommes pas en mesure de dire actuellement combien de membres comprendra le comité réactivé, ni combien d'hommes et de femmes y seront représentés.

Activity 1.2.2 :

Définir et établir les activités qui seront menées par le comité de gestion du bac :

Ce travail sera fait en étroite collaboration avec le ministère des transports et le sous Préfet seul représentant étatique à Batangafo. Une fois clairement établi le rôle du comité de gestion et ses responsabilités, ces informations seront partagées avec les communautés à travers des sensibilisations. Il reviendra aussi au personnel de IRAD de former les membres du comité de gestion sur des outils de gestion de base.

Documents	
Category Name	Document Description
Project Supporting Documents	Reconnaissance du bac de Batangafo.pdf
Project Supporting Documents	DSC00399.JPG
Project Supporting Documents	Bac de Batangafo 2.pdf
Budget Documents	Copie de 20161203-FSD-CA-IRAD Detailed Budget.xlsx