



*With the compliments of*

THE INTERNATIONAL UNION FOR CONSERVATION OF  
NATURE AND NATURAL RESOURCES

*R. Q. Dalpas*

REGIONAL OFFICE  
EASTERN AFRICA  
P. O. BOX 68200  
NAIROBI  
KENYA

PROGRAMME UICN DE REHABILITATION DE LA GARAMBA\*

CINQUIEME RAPPORT SEMESTRIEL (Mars 1986 - Août 1986)

par

C. Mackie, Conseiller auprès de la Direction

1. Contacts avec les Autorités

- Mr. G. Aktar, UNHCR Aru. Questions relatives au stockage de carburant.
- Citoyen Mankoto-ma-Mbaelele, PDG de l'IZCN. Sujet d'intérêt général.
- Citoyen Mburanumwe, DPDR, IZCN. Sujet d'intérêt général.
- Participation à la réunion de Nairobi organisée par la Délégation Régionale de l'UICN sur la protection des rhinocéros.
- Dr. W. von Richter, Chef de Projet GTZ, Bukavu.
- Dr. Hugh Lamprey et Mr. Edward Wilson, WWF. Visite au PNG.
- Mr. F. Lanting, National Geographic Society, Photographe travaillant pour un projet sur le Patrimoine Mondial.

2. Projets:

2.1 Activités:

a. Aspects Socio-Economiques:

- Augmentation substantielle de la rémunération du personnel, qui atteint maintenant un niveau réaliste. Son rendement a, en conséquence, augmenté.

b. Réalisations:

- Livraison annuelle de 202 barils de carburant à Aru, dédouannés. 50 barils expédiés non sans difficulté à Nagero en raison de ponts emportés.
- Poursuite des opérations de surveillance des rhinocéros, avec soutien aérien.
- Formation d'un agent nouvellement affecté au sein de l'équipe de protection des rhinocéros.
- Poursuite du déploiement du personnel (surveillance des rhinocéros) du Bac de la Garamba.

---

\* Projet bénéficiant de l'appui du Fonds Mondial pour le Nature, de la Société Zoologique de Francfort et du Fonds du Patrimoine Mondial de l'Unesco.

- Recherches aériennes intensives de rhinocéros au moyen de deux avions.
- Inventaire général des pistes.
- Poursuite des activités de surveillance de braconnage, à un niveau réduit compte-tenu de la diminution apparente du braconnage. La transmission d'informations correctes aux postes de surveillance a posé des problèmes.
- Poursuite de l'approvisionnement en rations.
- Mise au point achevée d'un projet de documentation sur les éléphants.
- Réalisation de cinq expositions intitulées:
  - Parc National de la Garamba
  - Evolution de la forêt à la savanne
  - Cycle biologique du Rhinocéros Blanc du Nord
  - Contribution à la biomasse animale au PNG
  - Exemple de cycle alimentaire.
- Fin d'une inspection de 50 heures et d'une autre de 100 heures sur un projet aérien.

c. Obstacles:

- Insuffisance de documents d'importation concernant l'approvisionnement en matériels.

d. Information:

Découverte en Mars d'un autre bébé rhinocéros, vraisemblablement né début Janvier. Le repérage a pied de rhinocéros est maintenant rendu plus difficile du fait de la saison des hautes herbes.

La plupart des opérations d'observation se font par voie aérienne.

Le parc compte aujourd'hui une population de 18 animaux confirmés se répartissant de la manière suivante:

- 6 adultes mâles
- 5 adultes femelles
- 3 pré-adultes (c.a.d. âgés de 3 à 3.3 ans)
- 1 petit âgé de 12 mois
- 1 petit âgé de 14 mois
- 1 petit âgé de 18 mois
- 1 petit âgé de 9 mois.

## 2.2 Equipements:

### Véhicules:

2 landrover de la SZF, operationnelles et en bon état.  
2 Landrover du WWF, operationnelles mais en mauvais état, utilisées par deux conservateurs.  
1 Landcruiser du WWF, opérationnel et en bon état.  
Tracteur coupe-herbes de l'Unesco enfin opérationnel, après avoir longtemps attendu des pièces de rechange.  
Tracteur de l'IZCN, opérationnel.  
Camion Landmaster de la SZF, operationnel et en bon état.

### Pièces Détachées:

difficiles à se procurer sur place, doivent donc être importées du Kenya.

### Avion:

opérationnel (inspection annuelle terminée par AMREF, Nairobi)

Tableau des heures de vol au 1er Septembre 1986:

<u>Objet</u>	<u>Heures de vol</u>
Rhinocéros	29 H
Lutte contre le braconnage	12 H 20
Administration	57 H 25
IZCN	9 H 15
Divers	37 H 35
Relevés	18 H 45
Total	<u>164 H 20</u>

## 3. Administration:

### 3.1 Finances:

Fonds suffisants jusqu'à la fin de l'exercice budgétaire.

### 3.2 Congés

#### C. Mackie:

reliquat, au dernier rapport, de 42 jours (sur une période de trois ans)  
3-4 Juin: 2 jours  
9-20 Juin: 12 jours  
Reste: 28 jours

#### F. Smith

Reliquant, au dernier rapport, de 29 jours  
12-22 Mai: 10 jours  
Reste: 18 jours

4. Plan de travail:

- Poursuite du déploiement du personnel du Bac de la Garamba et de la supervision des patrouilles.
- Surveillance de la lutte anti-braconnage.
- Préparatifs pour la capture de jeunes éléphants. Construction d'enclos. Autorisations de capture obtenues, à l'exception des permis de port d'armes.
- Importation en provenance du Kenya d'une remorque pour tracteur et de divers petits matériels.
- Une deuxième remorque pour tracteur sera nécessaire avant le début de l'opération de capture des éléphants.
- Participation à l'Atelier Rhinocéros de Cincinnati (Etats-Unis).
- Essai de modification des règlements concernant les déplacements de gardiens à l'intérieur du parc, en collaboration avec le Conservateur Muhindo.
- Construction d'un passage à gué sur la rivière Garamba.

5. Observations Personnelles:

Le gros des efforts reste la reamenagement et l'organisation des infrastructures.

Le contrôle des gardiens se révèle difficile faute de routes intérieures suffisantes. Le braconnage reste toutefois dans les limites du tolérable. Depuis le précédent rapport, une carcasse d'éléphant a été repérée par voie aérienne mais il n'est pas sûr que ce soit la conséquence d'un acte de braconnage. Plusieurs buffles ont été la cible de braconniers et des coups de feu ont été entendus çà et là.

La protection des rhinocéros s'est améliorée avec la nomination de l'Agent Principal des Gardiens Mamboleo. Cependant, celui-ci souffre de diabète et n'est pas actif à cent pour cent. Le Conservateur Muhindo a succédé à Mr. Tatala et son action est très efficace. La fin des travaux du passage à gué a considérablement facilité un accès rapide au parc et représente une réalisation importante au niveau des infrastructures.

PROGRAMME UICN DE REHABILITATION DE LA GARAMBA\*

CINQUIEME RAPPORT SEMESTRIEL (Mars 1986 - Août 1986)

par

F. Smith, Expert Technique

1. Introduction:

Ces derniers six mois, notre objectif s'est porté pour l'essentiel sur les passages de rivière et le réseau de pistes à l'intérieur du parc. De bons progrès ont été réalisés quant aux passages de rivière. Malheureusement, notre tracteur et faucheuse sont de nouveau tombés en panne pendant la saison des hautes herbes, ce qui a retardé l'ouverture des routes.

J'ai consacré une bonne partie de mon temps à réparer véhicules et matériels et à m'occuper d'autres projets de développement dans le parc ainsi qu'au siège.

Depuis l'arrivée de Mr. Mankoto-ma-Mbaelele à la direction générale de l'IZCN, les salaires parviennent régulièrement et ont été multipliés par quatre ou cinq.

A Garamba, le Conservateur Tatala a cédé la place au Conservateur Muhindo, ce qui s'est traduit par de bien meilleures relations de travail et une productivité accrue.

2. Passages de Rivière:

2.1 Rivière Dungu à Nagero (QG du parc)

Malgré des pluies précoces cette année, nous sommes parvenus à terminer la plupart des travaux au passage à gué, constitué d'un bloc en ciment de trois mètres de largeur sur 80 mètres de long. Actuellement, 55 mètres ont été installés. Les 25 mètres restant étant prévus sur des pierres plates, nous sommes déjà en mesure d'emprunter le passage. Les travaux - bloc en ciment et approches du passage - devraient être achevés au cours de la prochaine saison sèche.

Les travaux déjà réalisés autorisent aujourd'hui le franchissement de la rivière par notre camion sept tonnes et facilitent énormément le passage des autres véhicules désireux de pénétrer dans le parc. Le passage à gué devrait, selon des estimations fondées sur la dernière saison sèche, pouvoir servir entre 8 et 11 mois par an.

2.2 Rivière Dungu à Gangala na Bodio

Le ponton a été réparé et de nouveaux barils ont été installés.

---

\* Projet bénéficiant de l'appui du Fonds Mondial pour la nature, de la Société Zoologique de Francfort et de l'Unesco).

### 2.3 Rivière Garamba

Un petit radeau a été installé près du poste de contrôle des gardiens. Il servira à la traversée de six gardiens et de leur équipement en mission de lutte anti-braconnage dans la zone des rhinocéros.

Nous avons renoncé à installer à cet endroit un ponton, en raison du faible étiage en temps normal sauf lorsqu'il y a des inondations qui se résorbent en l'espace de deux à trois jours. Mais nous avons reperé en amont trois endroits où il serait possible de passer et nous envisageons de construire un autre passage à gué en ciment sur l'un d'eux.

### 2.4 Rivière Aka

Le ponton prévu pour la rivière Garamba a été utilisé sur la rivière Aka, dans laquelle se jette la Garamba et dont les eaux, plus profondes, se prêtent mieux à un ponton. Celui-ci permettra au Conservateur de Gangala-na-Bodio de pénétrer dans le parc pour y inspecter les postes de patrouille le long de la frontière ouest, évitant ainsi un détour de 257 kilomètres à l'extérieur du parc via la localité de Dungu.

Le ponton a été fabriqué à Nagero et acheminé à Aka en deux morceaux sur l'arrière de notre camion, qui a traversé à gué. Nous attendons actuellement des planches et des câbles pour le mettre en place.

## 3. Pistes:

Le réseau routiers à l'intérieur du parc ne va pas au-delà de simples pistes. Notre souci principal est de garder l'herbe coupée. Cette herbe pousse jusqu'à trois à cinq mètres de haut durant la saison des pluies. Une fois germées au mois d'octobre, ces herbes atteignent un tel niveau que la visibilité est très réduite et qu'il est impossible de conduire très longtemps sans se heurter à des problèmes de surchauffe de moteur. Autre préoccupation: améliorer la surface des pistes et l'écoulement des eaux. Enfin, nous aimerions ouvrir de très nombreuses autres pistes, ce que nous n'avons malheureusement pas pu faire depuis le début du projet, tout occupés que nous sommes à couper l'herbe sur les pistes existantes et à les maintenir en l'état.

Au cours des trois dernières saisons des pluies, nous avons essayé de conserver les routes ouvertes à l'aide d'un tracteur équipé d'une faucheuse. Jusqu'ici, nous avons pris un tel retard dans le programme du fait de graves pannes techniques que nous n'avons pas pu empêcher la montée de l'herbe. Même avec un deuxième tracteur, je ne pense pas que nous y parvenions. Si le projet doit se poursuivre, il faudrait absolument investir en priorité dans un "motor grader". Cela nous permettrait de raser les touffes d'herbes et de retarder d'une saison la croissance de l'herbe. On pourrait également ainsi réparer et combler les surfaces. Heureusement, le sol est si bien drainé et le rythme de croissance végétale si rapide que cela ne devrait pas entraîner, je crois, d'érosion du sol.

L'usure des autres véhicules en serait considérablement amoindrie et l'amélioration du réseau interne bénéficierait aussi de manière substantielle à la lutte contre le braconnage et au développement du tourisme. Aujourd'hui, la quasi-totalité des déplacements en direction des postes de garde se font à l'extérieur du parc, faute d'un réseau intérieur de routes suffisant.

#### 4. Véhicules:

##### 4.1 Landrovers WWF et SZF:

Les quatre Landrover fonctionnent toujours mais les pick-ups des Conservateurs donnent des signes inquiétants de fatigue, avec notamment des châssis fissurés et des carrosseries sérieusement endommagées.

##### 4.2 Camion Landmaster de la SZF:

Le camion ne nous a donné que très peu de problèmes d'ordre mécanique, même si la carrosserie donne des signes de fatigue compte-tenu du très mauvais état des routes. Outre de très nombreux déplacements de courte distance, le camion est allé deux fois à Goma pour aider aux transferts de l'IZCN et transporter les uniformes des gardiens pour le projet Gorilles. Actuellement, il sert à transporter notre lot de carburant de 200 barils d'Aru à Garamba, soit 270 kilomètres.

##### 4.3 Tracteur Marshall de l'Unesco:

Pas de problème avec le tracteur aussi longtemps qu'il a servi à faire marcher le broyeur de ciment pour les travaux du passage à gué. Mais les supports du PTO ont cassés lorsque nous avons commencé à utiliser le tracteur sur piste au mois de Mai. Nous l'avons réparé en Juin mais une fois de nouveau utilisé sur piste, le système de double embrayage a lâché. Nous n'avons pas pu nous procurer les pièces détachées nécessaires auprès du concessionnaire en Grande-Bretagne. Nous avons dû, depuis, nous résoudre à fabriquer un système de fortune, en espérant qu'il tiendra jusqu'à ce que les pièces du fabricant nous parviennent. Nous avons également modifié le système de fauchage et renforcé les points d'armature. Fin Août, l'opération d'ouverture des routes n'avait toujours pas démarré.

##### 4.4 Tracteur Massey Ferguson de l'IZCN:

Nous avons réparé le système de double embrayage et effectué d'autres réparations moins importantes. Nous nous servons de ce tracteur et de sa remorque pour divers travaux aux abords du poste.