



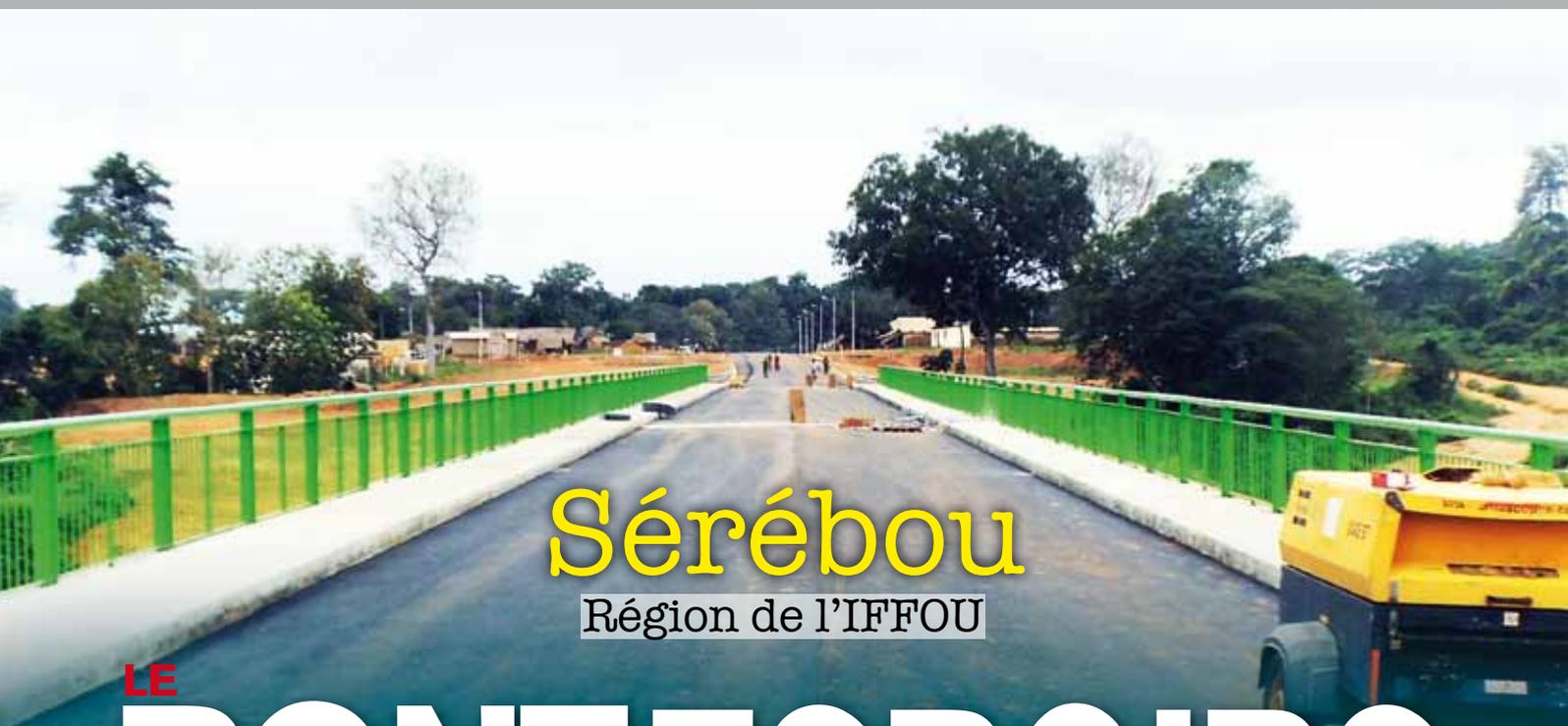
INTERVIEW

IBOU DIOUF (Banque Mondiale)

“Les réalisations du PRI-CI constituent des réponses pertinentes aux besoins des populations”

GRATUIT PRI-CI *News* PRICI

Le Trimestriel d'informations du **P**rojet de **R**enaissance des **I**nfrastructures de **C**ôte d'**I**voire • N° 02 • Juillet - Août - Septembre 2015



Sérébou

Région de l'IFFOU

LE PONT ESPOIRS DE TOUS LES

4 grandes régions désenclavées !

Plus de 2 millions de personnes impactées

“Sérébou, premier village émergent de Côte d'Ivoire”

Voirie, électricité, eau potable...

Ces travaux qui changent des villes et des vies



Attention aux **tueurs** du **bitume**

La surcharge

L'eau

L'huile de moteur

Le carburant

Le sable...



La dégradation chimique et la déstructuration mécanique anticipée des routes sont les deux fléaux qui menacent constamment le bitume en Côte d'Ivoire. Le premier est le fait de l'eau, de l'huile de moteur, du carburant et du sable. Ces quatre éléments naturels et chimiques, apparemment anodins, ont une terrible capacité de nuisance sur la chaussée. Leur contact prolongé avec le goudron dégrade lentement mais sûrement le grave bitumineux. Quant à la déstructuration mécanique de la chaussée, elle est provoquée par la charge excessive des camions sur nos routes pourtant conçues pour supporter un poids bien connu des professionnels du transport de marchandises. Pendant longtemps, le manque d'informations, et parfois la négligence, nous ont conduit à aggraver dangereusement le bitume. Cela a contribué ainsi à la mort prématurée des routes construites à coup de milliards de Fcfa pour rendre agréable nos conditions de vie à travers le confort de la circulation. Maintenant que nous le savons, il faut faire attention à ces tueurs du bitume.

**Nous pouvons changer les choses en bien, si nous commençons
par changer nos propres comportements.**

MACOM

« Demeurer dans la dynamique de la croissance inclusive ! »

En approuvant le Projet d'urgence de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI), le 26 juin 2012, l'objectif clairement affiché du gouvernement ivoirien et de la Banque mondiale, c'est d'améliorer l'accès des populations aux infrastructures de base dans des zones urbaines et rurales bien ciblées. Les travaux engagés depuis janvier 2013 dans les régions rigoureusement sélectionnées à cette fin, devraient permettre, in fine, de créer les conditions de la croissance inclusive à travers tout le pays. La croissance inclusive, vous le savez, consiste à faire profiter au plus grand nombre de nos concitoyens, du fruit de la reconstruction après plusieurs années de léthargie économique. De ce point de vue-là, je puis vous dire, à la suite des plus hautes autorités, que nous sommes sur la bonne voie.

Déjà, à la faveur de la revue à mi-parcours du Pri-ci en Octobre 2014, les autorités administratives et les élus locaux des premières villes ciblées par le Projet sont tous d'avis que les travaux exécutés ont considérablement amélioré la vie de leurs administrés. A Soubré par exemple, la réhabilitation de 7,8 km de la voirie urbaine et le traitement de 1000 km de pistes rurales ont accru la mobilité des populations, et facilité la circulation des opérateurs économiques. Le flux d'évacuation des produits de rente comme le cacao, l'hévéa... abondamment produits dans la région a été boosté. Dans les zones rurales reculées, l'on note avec satisfaction, chez les populations, un regain d'intérêt pour les cultures vivrières comme le riz local. Les écoles, centres de santé, les bornes fontaines réhabilités sont à nouveau pris d'assaut par des centaines de villageois qui ont été longtemps privés de ces services sociaux de base.

Imaginez que les projets exécutés avec succès dans la région de la Nawa, sont, à quelques variantes près, également en cours d'exécution ou même déjà achevés, à San Pedro, Korhogo, Yamoussoukro, Abengourou, Bouaké, Sérébou (Pri-kro)... avec la même intensité, la même rigueur, la même expertise. Imaginez qu'en tout, 14 localités chefs-lieux de région subiront le même traitement que les villes évoquées plus haut dans le cadre du PRI-CI, d'ici le 31 Décembre 2016. Vous comprendrez alors qu'au bout du compte, ce sont autant d'ingrédients de la croissance inclusive que l'Etat et ses partenaires mettent à la disposition des populations. Mais



PIERRE DIMBA

Photo: DR

attention, un ouvrage ne vaut en réalité que par l'usage productif que nous en faisons.

Qu'est ce qu'une piste rurale reprofilée, si les populations ne l'empruntent pas en masse pour aller travailler jusqu'au fin fond des champs, là où elles ne pouvaient accéder, faute de route ?

Que vaut le plus beau pont, si les opérateurs économiques ne profitent pas du gain de temps qu'il induit pour booster la courbe des échanges commerciaux entre les différentes régions qu'il rapproche ?...

Heureusement, les premiers sondages sommaires de notre cellule Suivie et évaluation révèlent que les bénéficiaires des ouvrages apprennent avec un engagement inégalé, à tirer le meilleur profit des infrastructures mises à leur disposition. Mais elles doivent en faire plus.

La mise en place des instruments de la croissance inclusive relève du devoir régalién de l'Etat. L'optimisation de ces instruments pour notre mieux-être dépend de nous-mêmes. C'est pourquoi il faut entretenir sans relâche l'esprit et la dynamique de la croissance inclusive. C'est la meilleure voie pour parvenir à l'épanouissement des populations et pour réaliser la croissance globale.



Pri-ci Action



p.11

Sérébou
Le pont est prêt pour le service

Edito 03
«Demeurer dans la dynamique de la croissance inclusive !»



Pierre DIMBA, Coordonnateur du PRI-CI

PRI-CI Document 6-7
Devoir de mémoire : du Puiur au Prici
8 ans au service de la relance économique

PRI-CI Flash 8-9
Abidjan : La Baie de Cocody sous traitement intensif
Soubré : Le pont de Dobré ouvert à la circulation



Hommage
Le Prici salue les contributions d'une «grande professionnelle»

10

- **Pierre Dimba** (Coordonnateur du Pri-ci) 12
«Ce que nous attendons des bénéficiaires des ouvrages...»
- Iffou, Gontougo, Hambol, Gêkê 13-14
4 Régions du Nord-Est désenclavées
 - Les premiers signes du développement
 - Les produits agricoles facilement écoulés
- **Sérébou** • Le petit village est devenu une ville en 16 mois 15
Les 9 symboles de la «révolution» !
 - Le satisfecit des autorités 20
 - Les populations soulagées 21

Interview

Ibou Diouf
(Banque Mondiale)

«Les réalisations du PRI-CI constituent des réponses pertinentes aux besoins des populations»

22

Focus 25
Projet de renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire
Ces travaux qui changent des villes et des vies

● **Interview** • Coulibaly Ousmane, Préfet de Région, San Pedro

«Peu importe les délais, l'essentiel pour nous, c'est la livraison totale des infrastructures de qualité»

29



• Directeur de publication
Pierre DIMBA
Coordonnateur du PRI-CI

• Rédacteur en chef
Francisca BROU

• Secrétaire Général
Narcisse MALAN

• Rédaction
Jules TOUALY
Josiane AHUI

• Comité de relecture
Pierre Dimba (Président)
Sébastien Greki
Francisca Brou
Paul Kanga

• Conception et Réalisation
Select Communication sarl
Angré, Caféier 2, Lot N°105
Tél (225) 22 50 02 67
Cel (225) 08 32 05 32/57 19 19 20
Infographie : Mathurin ZÉADÉ (09894510)

• Impression
HOODA GRAPHICS
Cocody Danga face cité BAD
Tél. : (00 225) 22 40 61 40

CONNAÎTRE ET COMPRENDRE LE PRI-CI

M. Patrick ACHI (Ministre des Infrastructures Economiques, Président du Comité de pilotage du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire)

«Le Pri-ci va créer des pôles de croissance régionaux et sous-régionaux dans le pays»

Face à la presse, à l'occasion de la cérémonie officielle de lancement des activités du Projet de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI), le 26 janvier 2013, le Ministre Patrick Achi des Infrastructures économiques, président du Comité de pilotage du dudit Projet, a expliqué les contours pratiques du PRI-CI. Plus de 22 mois après, ses propos n'ont rien perdu de leur actualité. Morceaux choisis.



• LES ZONES D'IMPACT DU PROJET « LE PRI-CI S'INTÈGRE DANS UN VASTE PROGRAMME DE RECONSTRUCTION DU PAYS »

«Le Projet de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire est un vaste programme de réhabilitation des infrastructures qui touche à la fois 14 Chefs-lieux de Districts, 31 chefs-lieux de région (dont les 14 chefs-lieux de District qui sont également Chefs-lieux de région), 65 Départements et Chefs lieux de département, 547 sous-préfectures (...) Le PRI-CI va créer des pôles de croissance régionaux et sous-régionaux dans le pays.»

• LIEN ENTRE LE PRI-CI ET LE PUIUR «A ABIDJAN, LE PRI-CI VA CONTINUER CERTAINS TRONÇONS QU'ON N'A PAS PU EXÉCUTER PAR LE PUIUR»

«Nous avons voulu que pour la partie concernant Abidjan, le PRI-CI soit dans la droite ligne de ce qui a été fait par le PUIUR (Clôturé le 31 mars 2014: Ndlr). Le PRI-CI va donc continuer certains tronçons qui n'ont pas pu être exécutés

par le PUIUR. Nous étendons le champ des opérations que le PUIUR exécutait sur Abidjan. Il s'agit des zones considérées comme ayant été fortement dégradées et qui constituaient un volume de travail beaucoup plus important pour être exécuté par les ressources dont disposait le PUIUR. a titre d'exemple, l'échangeur de la Riviera 2 va être achevé dans le cadre du PUIUR. Mais au-delà de cet ouvrage, si nous n'adressons pas la question de la voie qui vient d'Attoban, on ne règle pas le problème. Parce qu'à partir de la 7ème Tranche, la route se restreint jusqu'au virage où vous avez régulièrement, les matins et les soirs, un long trafic d'embouteillage avant d'atteindre le carrefour de la Riviera 2. Donc si on introduit une fluidité au carrefour de la Riviera 2 et qu'on n'élargit pas la voie d'Attoban, on n'aura pas réglé le problème. Il en sera ainsi pour le boulevard de France redressé».

• CRITERES DE CHOIX DES LOCALITES RETENUES «NOUS AVONS PRIVILÉGIÉ L'ÉQUILIBRE AU PLAN NATIONAL»

«L'un des premiers critères de choix

des premières villes ciblées, c'est de faire quelque chose d'équilibré au plan national; puisque tout le pays a souffert au Nord, au sud à l'Est, au Centre etc. il a donc fallu adresser les chefs-lieux de District dans l'ensemble de ces zones. Le deuxième critère c'est de prendre les villes où les populations sont les plus importantes; puisque c'est là aussi où les dégradations et les impacts sont les plus importants. Quand on tient compte de ces critères en sachant que les 14 Districts vont être concernés, la question c'est comment on commence? Car si nous avons trois ans, on peut considérer qu'en raison de 5 Districts par an, on aura couvert les 14 Districts pendant les 3 ans. Donc il y a Abidjan qui concentre pratiquement les 20 à 25% de la population totale avec les enjeux économiques bien connus; Yamoussoukro, la capitale politique qui a également des enjeux majeurs que vous savez. Au Nord, Bouaké et Korhogo suivent immédiatement en terme de population, alors que ces deux villes sont situées dans des zones qui ont particulièrement souffert des crises et pour lesquelles aucun entretien n'a été fait ces dix dernières années. A l'Est, nous avons trois grands chefs-lieux de District : Bondoukou, Abengourou dans le Zanzan, Aboisso dans le Sanwi. Ici, nous avons pris le milieu qui est Abengourou, étant entendu que les deux autres Chefs-lieux seront adressés au fil du projet.

A l'ouest, nous avons été mus par les enjeux d'un port extrêmement important qui doit recevoir de la production ; mais surtout à cause du fait que 30% de la production agricole, en particulier le cacao, proviennent de cette zone-là, et que ces pistes rurales sont quasiment impraticables. Les conséquences d'un tel déficit sur l'acheminement des produits et sur les revenus des populations sont vraiment terribles. Voici en quelques mots les raisons de ce premier choix.

DEVOIR DE MÉMOIRE • Du PUIUR au PRI-CI



au service de la relance ÉCONOMIQUE

2008-2015. Huit ans déjà que l'Etat de Côte d'Ivoire et la Banque mondiale mutualisent leurs efforts pour le redémarrage économique et la croissance inclusive en Côte d'Ivoire après plus de deux décennies de crises multiformes. Et ce, à travers le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines de Côte d'Ivoire (PUIUR) de 2008 à 2014 et maintenant le Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI) depuis janvier 2013. Retour sur les réalisations majeures des deux Programmes qui ont épargné le pays d'un effondrement certain.

PUIUR

Le projet qui a préservé et renforcé les fondamentaux du développement au sortir de la crise

Programme prioritaire du réengagement de la Banque Mondiale en Côte d'Ivoire, le PUIUR (Septembre 2008 à Mars 2014) a apporté des contributions décisives à la relance économique d'une Côte d'Ivoire fraîchement sortie de crise.



L'échangeur de la Riviera 2, l'une des réalisations majeures du PUIUR.

Un aperçu des réalisations du projet par Composante

• VOIRIE

- Elargissement de la route d'Abobo-Zoo
- Prolongement du Boulevard Latrille- Petro Ivoire (Cocody Angré)
- Construction d'un pont entre la 7ème et la 9ème Tranche (Cocody Angré)
- Réhabilitation de la voie PK 18 – N'Dotré à Abobo
- Réhabilitation de la route d'Akéikoi
- Réhabilitation de l'échangeur de Gesco à yopougon
- Réhabilitation de la voie d'accès à M'Bandon
- Réhabilitation de la voie du mahou
- Réhabilitation de la route Pétro Ivoire- Carrefour Angré (Aboboté)
- Réhabilitation de la voie de la zone portuaire d'Abidjan (des feux de SOCIMAT au siège social de la SOTRA).
- Construction d'un pont piéton entre Williamsmeville et Adjamé
- Réhabilitation de 2 passerelles piétonne entre les communes de Koumassi et marcory
- Etc.

• ASSAINISSEMENT

- Réhabilitation du carrefour de l'Indénié
- Traitement du bassin du Gourou (Indénié)
- Réhabilitation de 21 stations de traitement et de pompage des eaux usées
- Traitement du point critique de yopougon Saguidiba
- Construction de dispensaires et écoles à Akouédo village
- Etc.

• EAU POTABLE

- Réhabilitation des installations de production d'eau potable à Abidjan et Bouaké
- Augmentation de la capacité de production de la Sodéci de 15 000 m3 supplémentaires
- 20 000 branchements sociaux réalisés dans les quartiers précaires d'Abidjan
- 63 Bornes-fontaines construites à Abidjan et Bouaké
- Construction d'un château d'eau à Abatta (Cocody)
- Etc.

• GESTION DES DÉCHETS SOLIDES

- Plus d'un million de tonnes d'ordures ménagères enlevées puis mises en décharge (mars 2009 à Juillet 2010) à travers l'opération ville propre.
- Des canaux et tunnels curés
- Des exutoires bétonnés sur l'ensemble des 13 communes d'Abidjan
- Etc.

PRI-CI La clé du développement régional

Villes ciblées

Abidjan



San Pedro



Anyama



Sérébou (Pikro)



Soubré



Abengourou



Soubré



1000 km de pistes rurales réhabilitées

▶ LES 3 COMPOSANTES DU PROJET

Composante A

Réhabilitation des infrastructures urbaines
73,5 milliards FCFA
 (Don IDA 39,2 milliards FCFA)

Composante B

Réhabilitation des infrastructures rurales
17 milliards FCFA
 (Don IDA 5,5 milliards FCFA)

Composante C

Appui à la mise en œuvre et à la Coordination du Projet
9,5 milliards FCFA
 (Don IDA 5,3 milliards FCFA)

ABIDJAN • Assainissement et aménagement du cadre urbain

La Baie de Cocody sous traitement intensif

Après plusieurs tentatives infructueuses ces dix dernières années, la baie de Cocody est enfin en passe d'être totalement assainie grâce à l'expertise d'une entreprise mauritanienne spécialisée en matière de dragage, curage, faucardage sous eau.



La baie de Cocody change de visage. Le site est désormais propre, débarrassé de débris, gravas et tous les déchets solides qui tapissaient le fond lagunaire et empêchaient la navigation régulière entre les eaux du continent et la lagune. Pour en arriver à ce résultat inespéré dix ans plus tôt, le PRI-CI a procédé à un appel d'offres international remporté

par ERB-CI, la représentation ivoirienne de la Société ARB, filiale du groupe OAN, Mauritanie. En moins d'un an de prestation, les travaux d'hercule engagés sur la Baie de Cocody par ERB-CI ont permis la dépollution complète du site. Selon l'ingénieur Ahmed Sidi Mohamed, Directeur technique de ERB-CI et Chef de Projet, sa société n'en est plus qu'au

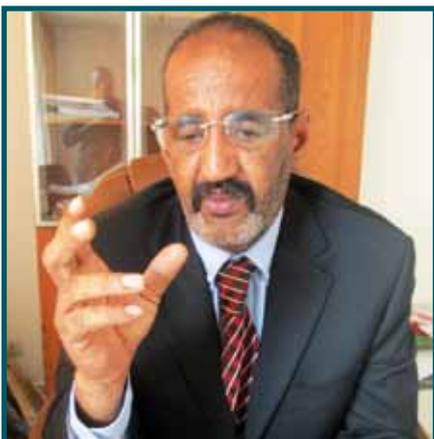
traitement de la berge.

«Il s'agit de l'étalage de sable propre sur les berges... Nous, nous travaillons de sorte à rendre la berge très propre afin que les gens aient honte d'y jeter même un mégot de cigarette. Nous voulons en faire un pôle d'attraction en plus du grand potentiel touristique que la Côte d'Ivoire possède déjà», explique le technicien mauritanien.

M. Ahmed Sidi Mohamed

Directeur technique de ERB-CI, Chef de Projet

«Ce qui a été fait...»



«La prestation de ERB-CI sur le chantier de la baie de Cocody se résume en 3 points :

- Restaurer un tirant d'eau de 3m de profondeur sur une longueur d'environ 626m
- Réaliser un chenal de 525m de longueur et sur une largeur de 110m avec une protection de la berge en palplanches
- Remise du fond lagunaire à la même profondeur de 3m sur 28 hectares. C'est ce qui était prévu par le projet initial. Cependant le nouveau plan d'aménagement conçu prévoit un remblai hydraulique d'une zone d'extension de la

baie de Cocody (zone ouest ou Marina) qui sera destiné à un parc d'attraction alors que la zone côté Pisam (est) sera une zone verte.

Le gros du travail est fait. Le problème essentiel sur le chantier c'est l'arrivée continue de sédiments solides et polluants du bassin du gourou. Cela nous retarde considérablement. Chaque fois qu'on remet une zone à la côte prévue, l'envasement nous ramène à une côte supérieure. Toutefois, nous sommes en voie d'établir un système de bathymétrie nécessaire pour pouvoir fixer le taux d'envasement».

SOUBRÉ • Fin de calvaire pour les agriculteurs et transporteurs de la Nawa

Le pont de Dobré ouvert à la circulation

Lancé le 13 octobre 2013, les travaux de construction du pont de Dobré, sur le fleuve Dodo dans le département de Soubré, sont achevés. L'ouvrage est depuis peu ouvert à la circulation, au grand bonheur des populations, autorités et opérateurs économiques de la région qui ont beaucoup souffert de l'absence de cette infrastructure.



«Avec ce pont, on n'a plus peur d'aller à Dobré !». Cette exclamation que nous lançait un opérateur économique du secteur café-cacao au volant de son camion de 10 Tonnes sur la piste Soubré-Okrouyo- Grébouo 2 – Dobré en dit long sur le soulagement des usagers de la route dans cette zone de la Nawa. En

effet, jusqu'à une date récente, la route sur cette piste villageoise s'arrêtait à Dobré. Pour continuer, il fallait traverser à la pirogue le fleuve Dodo. Un vrai parcours de combattant qui a déjà fait d'énormes pertes en vies humaines et en marchandises. Or, cette zone est d'autant plus riche en café, cacao, hévéa, produits

vivriers que le mano à mano avec la mort sur le fleuve Dodo était devenu nécessaire pour les populations et les opérateurs économiques de Soubré. L'on comprend dès lors la joie des usagers de la route dans la Nawa depuis la réhabilitation de 1000 km de pistes villageoises suivie de la mise en service de ce pont de Dobré.

Tiébé Bonaventure

Secrétaire général de la Préfecture de Soubré



«Les populations que nous rencontrons régulièrement manifestent une satisfaction générale pour les ouvrages livrés par le Pri-ci et même pour ceux en cours d'exécution. La région de la Nawa est une zone à forte densité démographique où l'activité agricole est très intense. Soubré est donc une zone extrêmement importante du point de vue de l'économie du pays. Ce sont autant de facteurs qui font que les travaux de réhabilitation et de construction d'infrastructures de base sont pour nous une source de satisfaction.

«C'est un privilège pour notre région d'avoir été choisie par le Pri-ci parmi tant d'autres...»

C'est même un privilège pour notre région d'avoir été choisie parmi tant d'autres, pour la doter d'infrastructures comme les routes, les centres de santé, les pistes rurales, l'eau potable à travers l'hydraulique villageoise etc. Le volet de l'entretien de ces ouvrages nous préoccupe tous : élus, autorités administratives, cadres, mais aussi et surtout les chefs de communautés, et leaders d'opinion. C'est une réflexion qui va être menée à fond et nous nous y attelons déjà pour voir comment nous pouvons profiter de ces ouvrages-là pour un long moment.»

Hommage • Mme Lucienne M. M’Baïpor, spécialiste senior en développement social, Banque Mondiale (Côte d’Ivoire) a quitté le Bureau d’Abidjan pour la RDC

Le PRI-CI salue la contribution d’une «grande professionnelle»

«Merci Lucienne pour votre sollicitude, votre professionnalisme et votre appui dans l’exécution du Pri-ci...»). C’est en ces termes que Pierre Dimba, Coordonnateur du Pri-ci a dit au revoir à sa “collaboratrice” de la Banque Mondiale qui quitte le bureau d’Abidjan. C’est en septembre 2013 que Lucienne M’Baïpor a rejoint l’équipe de la Banque mondiale d’Abidjan comme spécialiste senior en développement social. Venue du bureau du Tchad où elle occupait le même poste, Lucienne a fortement contribué par sa rigueur, son professionnalisme à booster les grands projets de l’institution en Côte d’Ivoire. Elle a surtout été pour Pierre Dimba, Coordonnateur du Projet de Renaissance des infrastructures de Côte d’Ivoire, une collaboratrice exemplaire. D’où l’hommage du premier responsable du PRI-CI à celle qu’il appelle affectueusement sa «sa sœur».



Bien qu’êtreint par le regret de voir une collaboratrice exemplaire quitter Abidjan, Pierre Dimba (PRI-CI) et Ibou Diouf (Banque Mondiale), se sont résigné à dire au revoir à Madame Lucienne M’Baïpor. Ils n’ont pas tarri d’éloges à l’endroit de celle qu’ils ont ensemble qualifié de «grande professionnelle».



Aucun agent du Pri-ci présent dans les locaux de l’institution ce jour-là n’a voulu se faire conter l’événement.



Très touchée par la marque de sympathie qui lui a été témoignée, Madame Lucienne M’Baïpor a dit merci au personnel du PRI-CI et loué l’exceptionnel dévouement de Pierre Dimba dans la conduite des différents projets du PUIUR et du PRI-CI.



M. Pierre Dimba raccompagnant ses convives après la sympathique cérémonie d’hommage.

Sérébou

Région de l'IFFOU

Le PONT DE TOUS LES ESPOIRS

- 4 régions désenclavées
- Plus de 2 millions de personnes impactées
- «Sérébou, premier village émergent de Côte d'Ivoire»

IBOU DIOUF
(Banque mondiale)

« Les réalisations du PRI-CI constituent des réponses pertinentes aux besoins des populations »



Réhabilitation des infrastructures de Côte d'Ivoire

Le pont de Sérébou prêt pour le service

Les travaux de construction du pont de Sérébou sont achevés. Le bel ouvrage qui cristallise déjà les espoirs d'intégration de 4 grandes régions du Nord-Est et du Centre attend ses tout premiers utilisateurs..



Rallier Bouaké (Région du Gbêkê) par la route à partir de Bondoukou (Région du Gontougo) c'est désormais possible en environ 2H. Bien sûr, en passant par Sérébou et Prikro (Région du Iffou) où le Pri-ci, projet co-financé par l'Etat et la Banque mondiale, vient de construire un majestueux pont sur le fleuve Comoé. Pendant très longtemps, l'absence de cette infrastructure

a été le principal obstacle à la mobilité des populations et des opérateurs économique dans le Nord-Est. La peur de la traversée du fleuve Comoé avec ses risques réels d'accidents et les pannes récurrentes du bac, ont fini par retarder l'essor économique de l'Iffou et du Gontougo, deux régions aux énormes potentialités agricoles.

3 Questions à...

PIERRE DIMBA (Cordonnateur du Pri-ci)

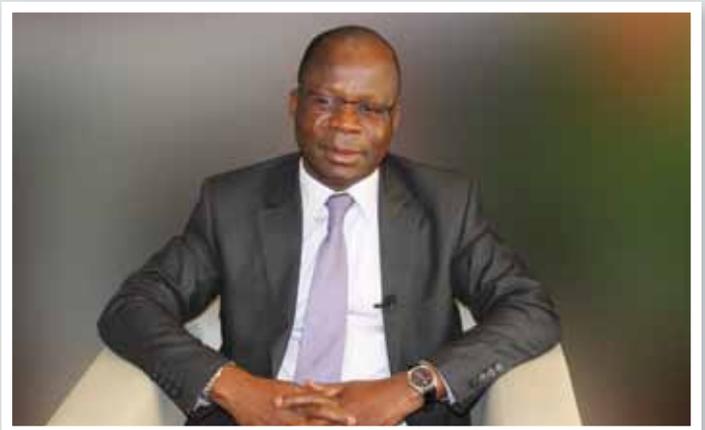
«Ce que nous attendons des bénéficiaires des ouvrages...»

En marge des travaux de construction du pont, l'on vous a vu vous impliquer personnellement et à fond dans la re-construction du village de Sérébou. Comment expliquez-vous cet engagement exceptionnel pour ce village ?

L'objectif du Pri-ci tel que défini par le gouvernement et ses partenaires, c'est entre autres, de créer les conditions d'une croissance inclusive en améliorant l'accès des populations aux infrastructures et services sociaux de base. Le pont de Sérébou s'inscrit dans cet optique et va impacter la qualité de vie des populations dans 4 régions du Nord-Est et du Centre. On ne peut pas construire un ouvrage d'une telle importance et laisser les populations riveraines dans un état de précarité chronique. Ce que nous avons apporté au village de Sérébou en marge des travaux du pont (eau potable, école, électricité...) nous l'avons également fait sur le chantier de l'échangeur de la riviéra 2 et sur tous nos chantiers de cette envergure en fonction des besoins des populations vivant dans la zone d'impact du Projet.

Après ce travail salué de tous, l'on imagine bien que vous avez le cœur léger ?

Il y a naturellement la satisfaction personnelle et collective du devoir accompli. Mais il y a aussi la fierté que nous tirons de la satisfaction générale des villageois eux-mêmes, premiers bénéficiaires de ces ouvrages. Nous avons le sentiment d'avoir répondu de façon pertinente aux besoins des populations. A présent, la balle est dans le camp des bénéficiaires des ouvrages livrés.



Quelles attitudes attendez-vous justement des habitants de Sérébou vis-à-vis des ouvrages que le Pri-ci vient de mettre à leur disposition ?

Nous attendons beaucoup des habitants de Sérébou bien sûr, mais surtout de tous les usagers des infrastructures offertes dans cette zone. Les parents de Sérébou doivent prendre grand soin des infrastructures mises à leur disposition. Et tout particulièrement de l'école qui est un bien communautaire et une richesse irremplaçable.

Voyez-vous, ce petit village sera bientôt un lieu de transit pour les usagers de la route en provenance du Ghana, du Burkina etc. Les jeunes doivent tourner le dos à l'exode vers les grandes villes et s'organiser pour tirer le meilleur profit de toutes les opportunités d'affaires.. Mais au-delà de Sérébou, les populations de l'Iffou et du Gontougo et du Hambol qui ont longtemps espéré ce pont doivent eux aussi saisir cette perche pour produire plus et amplifier les échanges commerciaux entre les régions ainsi désenclavées.

Réhabilitation des infrastructures de Côte d'Ivoire

Iffou, Gontougo, Hambol, Gbêkê

4 régions du Nord-Est désenclavées

Il n'y a plus de difficulté pour rallier les régions du Gontougo, Iffou, Gbêkê et Hambol. Le pont de Sérébou, construit sur le fleuve Comoé offre le raccourci idéal aux 4 Régions et accroît la capacité de mobilité des populations et opérateurs économiques du Nord-Est. Le «pont de l'intégration», comme beaucoup l'appellent déjà, va ainsi densifier les échanges commerciaux entre les populations des 4 régions aux énormes potentialités agricoles.



Les premiers signes du développement

• Un énorme gain de temps

En plus du confort de la circulation et de la sécurité qu'il offre, le pont de Sérébou est l'alternative d'un raccourci qui fait gagner énormément de temps et d'argent aux transporteurs, opérateurs économiques et autres usagers de la route dans le Nord-Est. (Cf tableaux 1&2).

TRAJETS		DISTANCES
Bondoukou	Agnibilékro	140
Agnibilékro	Agnibilékro	60
Abengourou	Bonanhouin	39
Bonanhouin	Arrah	37
Arrah	Kotobi	17
Kotobi	Daoukro	43
Daoukro	M'Bahiakro	90
M'Bahiakro	Bouaké	88
Distance totale		514

Tableau 1

Avant la construction du pont
**Le trajet Bondoukou-Bouaké
en passant par Bonanhouin**

Tableau 2
Aujourd'hui
**Le trajet Bondoukou-Bouaké
en passant par Sérébou**

TRAJETS		DISTANCES
Bondoukou	Gouméré	23
Gouméré	Sérébou	136
Sérébou	Prikro	42
Prikro	Ouélé	50
Ouélé	M'Bahiakro	49
M'Bahiakro	Bouaké	88
Distance totale		388

Le pont de Sérébou ouvert à la circulation

Les produits agricoles facilement écoulés

Anacarde, Igname, Coton, Maïs, tomate, aubergine, Kourou... Tous ces produits agricoles cultivés à grande échelle dans le Nord-Est seront achetés au meilleur prix bord-champ. Mieux, l'avènement du pont de Sérébou leur offre désormais des débouchés facilement accessibles à Bouaké, Abidjan et plusieurs autres plates-formes commerciales environnantes.

• Plus de 2 millions de personnes impactées

Lorsque l'on associe les populations des 4 Régions (Iffou, Gontougo, Hambol et Gbêkê) désenclavées par le pont de Sérébou, on en conclut que plus de 2 millions de personnes seront directement impactées par cet ouvrage. Ce nombre pourrait passer du simple au double dans quelques années, vue l'importance stratégique que revêt cet ouvrage pour les transporteurs, commerçants et opérateurs économiques nationaux et étrangers, notamment ghanéens, Burkinabé, Maliens...



M. DIARRASSOUBA MOUSSA
Directeur départemental de l'Agriculture à Sendégou

«Ce pont est une véritable bouée de sauvetage pour le monde agricole... »

«Le pont de Sérébou est une véritable bouée de sauvetage pour les régions du Gontougo, du Iffou... Mais particulièrement pour le monde agricole de Sendégou qui concentre à lui tout seul 98% de la population active. A Sendégou, grenier du Gontougo, la culture d'igname s'étend sur 105 000 hectares pour une production 1.600 000 tonnes l'an. L'Anacarde couvre 116 000 hectares. La production annuelle est d'environ 34 000 tonnes. Faute de pont sur la Comoé, les producteurs étaient obligés de se détourner de Bouaké et Abidjan, leurs débouchés rentables au profit de Tanda et Bondoukou. Aujourd'hui ils peuvent facilement écouler leurs produits et à meilleurs prix en passant par Sérébou.»



SÉRÉBOU • Le petit village est devenu une ville en 16 mois

Les 9 symboles de la «révolution» !

Sur le site de Sérébou, le Plan de Réinstallation des populations Affectées par le Projet de construction du pont, a doté le petit village de commodités de première nécessité : eau potable, électricité, école primaire etc. L'extraordinaire amélioration de la qualité de vie apportée par le Pri-ci dans ce bourg fait dire à plus d'un observateur que «Sérébou est le premier village émergent de Côte d'Ivoire».

1 Le pont, facteur de tous les changements



«La route précède le développement». Le vieil adage jamais démenti est plus que d'actualité à Sérébou. Ce petit village anonyme au bord de la Comoé bénéficie aujourd'hui de services sociaux dignes d'une commune de plein exercice : eau potable, électricité, école moderne etc. Et ce, en seulement 16 mois. Un vrai « miracle » rendu possible grâce au projet de construction du pont justement appelé pont de Sérébou.

Le pont de Sérébou met définitivement fin aux problèmes de communication entre les populations de Iffou, Gontougo, Hambol et Gbêkê.

La traversée de la Comoé avec le bac, un vieux souvenir.



• Deby Yao Benjamin
député de Prikro Sous-Préfecture

«Sérébou est le premier village émergent de Côte d'Ivoire»



«Je peux vous dire sans exagérer que le pont de Sérébou vient résoudre tous les problèmes que rencontraient nos trois régions : Iffou, Gontougo et Zanzan. Pendant longtemps nos parents et des opérateurs économiques ont souffert d'un problème de mobilité du fait de l'absence d'un pont sur le fleuve Comoé. Tenez : il fut des moments où des acheteurs du Kourou (produits agricoles vendus au Ghana) ne peuvent pas accéder à Prikro, pourtant une zone de forte production. Quand ils parviennent à y accéder, ils achètent les produits à vils prix, 200f ou 150 f le kg contre 500f à Tanda; prétextant que la traversée du fleuve coûte cher. Ce n'est qu'un exemple parmi mille autres. Merci donc à Dieu, au Chef de l'Etat et à la Banque mondiale. Merci à nos amis du Pri-ci qui ont fait de Sérébou, le premier village émergent de Côte d'Ivoire.»

SÉRÉBOU • Le petit village est devenu une ville en 16 mois

2 EPP Sérébou enfin dans la République !

La nouvelle école primaire publique (EPP) de Sérébou est à coup sûr le symbole fort de son incroyable «révolution». En la matière, les images sont plus éloquentes que tous les textes descriptifs. Regardez !

A la faveur de la construction du pont, le Pri-ci a offert une superbe école de six classes avec des latrines, une cantine et des logements de Maîtres.



»Nouvelle école



»Cantine



»Latrines



»Ancienne école

• **Dieudonné Koffi N’Gossan**
Porte-parole des instituteurs bénévoles de Sérébou

«Que l’Etat nous intègre dans la fonction publique»

Instituteur bénévole depuis plus de 19 ans, Dieudonné Koffi a encadré les élèves de Sérébou sous la paillote qui leur servait de salle de classe. Aujourd’hui avec l’ouverture d’une école « normale » dans le village, les deux Maîtres espèrent des autorités une juste récompense de leurs efforts.



motivantes pour les instituteurs est vraiment une bonne chose. Cela dit, l’Etat doit aussi penser à nous autres enseignants bénévoles qui avons fait le sacrifice de travailler dans ces conditions difficiles pour sauver les enfants de Sérébou de l’obscurantisme.

Concrètement, vous attendez quoi de l’Etat ?

Je souhaite que l’Etat nous intègre dans la fonction publique après toutes ces années passées à former des cadres de ce pays dans des conditions difficiles. L’un de mes élèves du village de Kononfla (Sinfra) est même devenu Sous-préfet.

Vous avez enseigné pendant longtemps dans l’ancienne école de Sérébou construite en papo (Ndlr : matériau local rudimentaire). Pouvez-vous nous décrire une journée de classe normale ici ?

Justement, il n’y avait rien de normal ici dans mon travail. A commencer par le cadre dans lequel nous travaillions. En plein cours, les enfants se laissent distraire par des camions qui passent. Quand ils voient une voiture qu’ils ne découvrent que pour la première fois, là

ils sont tous hors de contrôle. Par ailleurs, nous manquons cruellement de commodités élémentaires pour un enseignement normal : table-banc, tableau, craie et j’en passe.

Vues les conditions difficiles de travail à Sérébou, pourquoi êtes-vous resté alors que vous auriez pu choisir d’aller enseigner dans un autre village ?

Ah, personne ne peut savoir d’où peut venir le bonheur ! Quand je suis arrivé ici j’ai entendu dire que l’Etat allait faire des réhabilitations dans le village et la région. Je me suis dit pourquoi ne pas rester pour voir ce qu’il en sera. Mon sacrifice pourrait peut-être m’ouvrir des portes cette fois-ci. Qui sait ?

Pouvez-vous nous rappeler depuis quand vous travaillez comme enseignant bénévole et les localités où vous avez successivement servi ?

Cela fait exactement 20 ans que je suis enseignant bénévole. J’ai enseigné à Oussouyakkro et à Ouankro (Bouafilé), à Bahibrokro, Kononfla (Sinfra), Tbganasso (Grand-Lahou) et Sérébou (Priko).

L’Etat de Côte d’Ivoire et la Banque mondiale ont construit pour le village, entre autres, une école de 6 classes avec toutes les commodités à la place de l’appâtème qui servait de classe. On imagine bien que cela vous réjouit ?!

Bien sûr ! Cela nous va droit au cœur. Les quelques lettrés et cadres que compte ce village sont allés à l’école à environ 7 km d’ici. Le fait que le village ait maintenant sa propre école et des conditions de travail très

SÉRÉBOU • Le petit village est devenu une ville en 16 mois

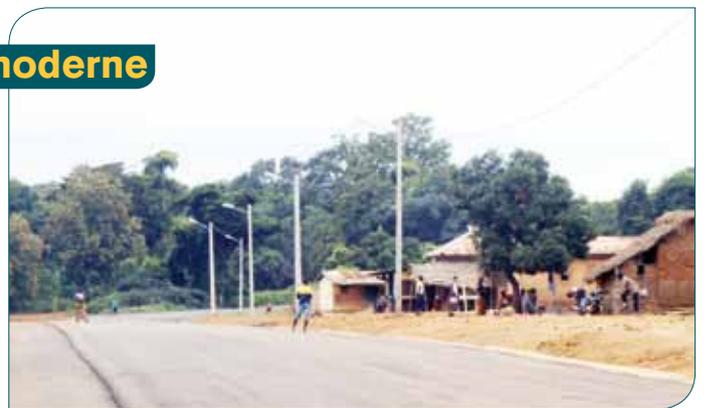
3 Les bâtiments de la base-vie du chantier : un riche héritage

Avec la fin des travaux de construction du Pont de Sérébou, les bâtiments et installations de qualité de la base-vie serviront à étoffer le patrimoine du petit village. Ces équipements seront convertis en centre de santé et en aires de repos pour les camionneurs en transit à Sérébou. Toute chose qui apporterait un mieux-être aux populations de Sérébou mais aussi à tous les usagers de la route de passage dans ce village désormais carrefour international.



4 Des rues dignes d'une commune moderne

Devenu malgré lui un incontournable carrefour, Sérébou a bénéficié d'une voirie de qualité. Ses principales rues sont bitumées. Finies donc la poussière en saison sèche et la boue en période de pluie.

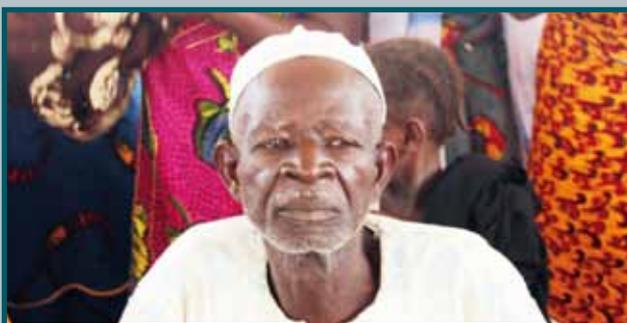


5 L'eau potable à portée de main

En y installant sa base-vie, l'entreprise AGUA & MORINHO a offert un forage aux habitants de Sérébou. Du coup le village s'alimente désormais en eau potable au détriment de l'eau de la Comoé. Un atout de plus pour la santé et la qualité de vie des populations.

• Bourahima Siriki

Chef du village de Sérébou



«Notre reconnaissance au Président de la République n'a pas de limite»

«Nous voulons traduire notre reconnaissance au Président de la République, à la Banque mondiale et au Pri-ci pour le grand changement qu'ils apportent dans notre village. Nous avons tout gagné : habitation, électricité, mosquée, route, pont, eau potable. Tout. Notre reconnaissance n'a pas de limite. Nous parlerons avec les jeunes, les femmes, tout le monde, pour que chacun s'implique dans l'entretien des infrastructures reçues.»

SÉRÉBOU • Le petit village est devenu une ville en 16 mois

6 La «lumière partout, tous les jours»

Des poteaux électriques plantés le long des principales rues de Sérébou. Le spectacle est encore plus impressionnant la nuit. «Notre petit village a maintenant la lumière partout et tous les jours», s'est exclamé un jeune du village, sans doute très émerveillé par le développement fulgurant de son fief.

7 La mosquée entièrement rénovée

L'imam Bakari Souleymane est tout heureux d'officier désormais dans un lieu de culte entièrement rénové par les soins du Pri-ci. «Depuis que la construction du pont a commencé tout a changé ici. Notre mosquée est devenue plus grande et plus belle qu'avant. Merci à Dieu, merci au Pri-ci».

»Nouvelle mosquée



»Ancienne mosquée

8 36 habitats modernes à la place des cases

A Sérébou New look, des habitats modernes ont remplacé les cases traditionnelles dans chacune des 36 familles. Comme vous pouvez le voir sur ces images, les cases servent désormais de magasins de stockage de produits agricoles et autres effets encombrants.



»Une vue des anciennes habitations avant la construction du pont



SÉRÉBOU • Le petit village est devenu une ville en 16 mois

9 Un bel apatam «à palabres» tout neuf

Dans l'exécution du **Plan de Réinstallation des populations Affectées par le Projet de construction du pont**, le Pri-ci n'a visiblement marginalisé aucun aspect de la vie socio-culturelle à Sérébou. A preuve, la bourgade a reçu du Projet un bel apâtâme où s'organisent désormais les grandes cérémonies et autres réunions.



L'ancien apâtâme du village



• Mme Marie-Thérèse Sibailly Guédé

Préfet du département de Prikro

«Bitumer l'axe Ouélé-Prikro-Sérébou»



«Cette infrastructure est vraiment la bienvenue parce qu'elle va contribuer à désenclaver et développer le Département de Prikro entre autres. Elle va permettre à la population de circuler aisément en sécurité. Pour traverser le fleuve Comoé, les populations utilisaient la pirogue. Un moyen de transport pas du tout sécurisé et qui créait des désagréments aux commerçants dans l'acheminement de leurs marchandises. Ensuite le bac est arrivé pour soulager les passagers mais lui aussi était vétuste et tombait régulièrement en panne. Le pont est donc la solution idéale qui apporte le développement dans la Région. Le trafic va devenir très important parce qu'il va relier le Ghana, le Burkina, sans oublier les 4 Régions du Nord Est et du Centre. Mais au-delà de ce joyau, nous sollicitons l'appui du gouvernement pour bitumer l'axe Ouélé-Prikro-Sérébou...»

SÉRÉBOU • Le pont prêt pour le service

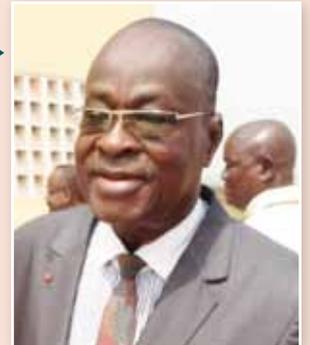
Le satisfecit des autorités

Koumoué Koffi Moïse

Président Conseil Général de l'Iffou

«Il y a maintenant une ouverture pour le commerce sur les Régions du Hambol, du Gbêké, du Gontougo...»

«La Région du Iffou comprend les départements de Daoukro, Prikro et M'Bahiakro où l'activité des populations est essentiellement agricole. Dans cette ancienne boucle du café cacao, nos jachères ont repris si bien que nous produisons maintenant l'anacarde, les cultures vivrières, nous sommes en train de reprendre le café et le cacao. A présent nous reconstituons l'ancien site de la Sodesucre pour un investissement de 31 Milliards au profit de la culture de l'hévéa. C'est vous dire les perspectives agricoles dans la région sont très bonnes. Ce que nous avons toujours souhaité c'est le désenclavement de la région pour booster les échanges commerciaux. Et ce pont de Sérébou est l'élément déterminant de ce désenclavement. Mais déjà, tous nos frères de Bondoukou en partance pour Abidjan, préfèrent passer par Prikro. C'est dire qu'il y a là une ouverture pour le commerce sur les Régions du Hambol, du Gbêké, du Gontougo. Il y a même déjà une saine concurrence au niveau des transporteurs. Avec le temps, nos populations tireront de grands bénéfices de ce pont».



Honorable Ouattara Aboubacar

Député de Sendégoué

«Cet ouvrage annonce une ère de développement pour toute la Région»

«Ce pont a désenclavé et pour toujours notre région et nos départements. Nos populations ont vécu pendant très longtemps l'absence de ce pont comme un vrai calvaire, un cauchemar. Les mots, croyez-moi, ne sont pas assez pour traduire leurs souffrances pendant tout ce temps. Et cela date de la période où j'étais moi, à l'école primaire. Tenez, pendant la saison pluvieuse, les véhicules restaient sur les deux rives et procédaient à des échanges de passagers à travers la pirogue. Je n'aurai pas assez de temps pour vous parler de la détresse des malades à évacuer, des femmes en travail, des pertes de produits agricoles qui partent quand la pirogue chavire. Ce pont sonne la fin de nos calvaires et annonce des jours heureux, une ère de développement pour toute la Région.»



Honorable Ouattara Anzoumana

Député de Bassawa, Satamassokoro-Satamassokora

«Il faut que la jeunesse s'intéresse à l'auto-emploi pour tirer le meilleur profit du pont...»

«Quand on est ému, souvent les mots manquent. L'avènement du Pont nous enlève une grosse épine du pied. Bassawa est une ville carrefour encadrée par Dabakala, Prikro, Satamassokora et la Région du Gontougo. Mais malgré cet atout, nos parents en majorité agriculteurs, étaient obligés de vivre repliés sur eux mêmes, faute de pont. Vous savez aussi que la Région du Gontougo est grande productrice d'Ignames. Du fait que nous n'ayons pas de routes, les gens de Gontougo étaient obligés d'évacuer leurs productions sur Abidjan. Du coup, les échanges commerciaux qui devaient se faire entre nos deux populations sont annulés. Aujourd'hui, les véhicules de Bondoukou vont traverser Bassawa et se retrouver à Bouaké en moins de 200 km. C'est pareil pour toutes les productions de noix de cajou, d'arachide, d'oignon etc. les activités vont être redynamisées et tout ira mieux pour le bonheur de nos populations. Maintenant, si un jeune crée un kiosque à café pour soulager les passagers qui traversent Bassawa, c'est une très bonne chose. A partir de cet exemple, il faut que la jeunesse s'intéresse à l'auto-emploi pour tirer le meilleur profit des opportunités d'affaires que va occasionner l'avènement de ce pont».

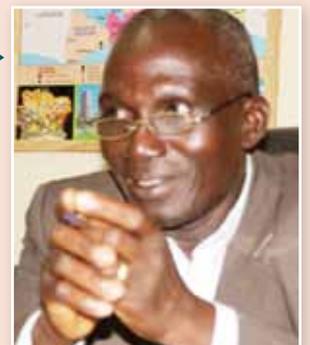


Ouattara Sanga

Maire de la commune de Bassawa

«Le pont suscite déjà un réel engouement chez les populations et opérateurs économiques»

«Ce pont n'est pas seulement une route ; il sert de lien entre les différents peuples de part et d'autre de la Région. Avant sa construction, le fleuve Comoé était vu comme une barrière pour nos échanges entre les populations du Hambol et du Gontougo. Nos parents ne pouvaient pas traverser le fleuve avec leurs productions agricoles ; à l'exception des plus courageux et persévérants qui défilèrent pratiquement les dangers de tous genres sur la Comoé. Beaucoup livraient donc leurs marchandises au bord du fleuve mais à vil prix. Aujourd'hui, ils traversent tranquillement la Comoé et écoulent leurs produits à Sandégoué, Tanda, Bondoukou etc. Mais mieux, depuis le début de la construction de cet ouvrage, il y a un réel engouement des populations et opérateurs économiques locaux pour le business. Nous avons un hôtel, des magasins fraîchement construits, une station à essence... les choses bougent déjà ».



SÉRÉBOU • Le pont prêt pour le service

Les populations soulagées



Ouattra Mamadou

Commerçant secteur du vivrier à Kaméré (Commune de Dimandougou)

« Je ne vendrai plus mes ignames à 100f le Kg »

«Je cultive l'igname qualité Kponan, que je commercialise. Notre principal débouché, c'est le marché de gros de Bouaké. On se débrouille pour aller y écouler nos ignames et au retour on achète des marchandises à revendre. Sur le chemin du retour, la traversée du fleuve Comoé a toujours été un gros souci pour nous. Un jour pendant la traversée le moteur de la pirogue s'est arrêté au beau milieu du trajet. Le courant de l'eau nous entraînait, nous et nos marchandises, vers la mort quand une autre pirogue est venue nous sauver de justesse. Un jour je discutais avec un acheteur d'ignames qui voulait mes produits à 200f le Kg contre 300f normalement. Et puis, après un coup de fil il m'informe que son patron dit de ne plus acheter les ignames à 200f mais à 100 f le Kg parce que la route n'est pas bonne, la traversée du fleuve est payante etc. si je dis non, je perds toute ma production puisque je ne peux pas la consommer. Maintenant que nous avons le pont, on va s'organiser en coopérative et vendre nos marchandises à bon prix. En tout cas, je ne vendrai plus mes ignames à 100f le Kg.»



Hamadou Akissi Aminata

Elève en classe de CE1, Epp Sérébou

«Quand il pleuvait la pluie tombait sur nous...»

«Depuis ma classe de CP1 on va à l'école sous l'apatam du village qui était notre école. Quand il pleuvait la pluie tombait sur nous. Maintenant, on a une nouvelle école qui est très grande et très jolie. Les maîtres nous ont dit que c'est notre pays et la Banque mondiale qui l'ont construite pour nous. Je veux dire merci au président de la République et à la Banque Mondiale.»



Konan Kouamé Edmond

Chef de zone Anader M'Bahiakro

«Les retombées du pont de Sérébou sont énormes pour l'Anader et les agriculteurs»

«L'Anader a pour rôle de professionnaliser le monde rural par la formation. Mais nous aurons beau sensibiliser les producteurs, s'ils n'arrivent pas à tirer le meilleur profit de leurs productions, nos efforts et leur travail n'auront servi à rien. Car la finalité du travail d'agriculteur, c'est de gagner de l'argent à la fin de la campagne pour s'occuper de sa famille. Grâce au pont de Sérébou, les 4 régions du Nord-Est et du Centre vont former une plate-forme, un grand centre d'échanges commerciaux. Ce qui va permettre à l'anacarde de M'Bahiakro, le café-cacao de Prikro, l'arachide de Famienkro de se vendre plus facilement. L'Anader pourra plus facilement tisser les liens entre les organisations agricoles de ces différentes régions. Donc les retombées du pont de Sérébou sont énormes pour l'Anader et les agriculteurs que nous encadrons.»



Kaligura Aya

Présidente des Commerçantes Bassawa

«Maintenant, nous allons produire plus !»

«Notre association de femmes produit de l'Arachide, du Maïs, de l'anacarde. Nous vendons nos produits à Bouaké, Dabakala avec beaucoup de difficultés. Les routes étaient impraticables et il n'y avait pas de pont sur la Comoé pour aller écouler nos produits à Bondoukou. Parfois nos productions périssaient sous nos bras, faute d'acheteurs. C'était dur. Maintenant, avec ce pont, nous allons produire plus parce qu'on peut tranquillement aller sur les marchés de Bouaké, Dabakala, Bondoukou.»



Le magazine officiel du
PRI-CI

Tél. : (225) 22 40 90 90 / (225) 22 41 47 74 • Fax : (225) 22 41 35 59
Email : macom@macom-ci.org • Site web : www.macom-ci.org

**IBOU DIOUF**

(Banque Mondiale)

Spécialiste principal en Transports, en charge du Pri-ci

M. Ibou Diouf, Spécialiste en Transports à la Banque Mondiale, Bureau d'Abidjan, est en charge du Pri-ci. Dans cet entretien, il analyse l'évolution de la mise en oeuvre du Projet.

«Les réalisations du PRI-CI constituent des réponses pertinentes aux besoins des populations»



célérité requise. Le Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI) est un programme approuvé par la Banque mondiale le 26 juin 2012 et financé conjointement et à parts égales, à hauteur de 200 millions de dollars par le gouvernement ivoirien et l'Agence Internationale de Développement (IDA). Son objectif est de réhabiliter les infrastructures sociales de base dans les villes concernées et de réhabiliter le réseau de pistes rurales dans la région de la Nawa, en vue de désenclaver cette zone de production agricole. Deux ans après le lancement officiel de ce Projet en janvier 2013, il était bon de marquer un arrêt pour faire le point de l'état d'avancement de la mise en œuvre des activités, dont les chantiers de travaux. C'est également un moment privilégié pour comprendre si les réalisations du PRI-CI répondent réellement aux besoins et aux aspirations des populations bénéficiaires. Au terme des trois semaines d'évaluation desdits chantiers du PRI-CI, je puis vous dire que je suis impressionné par les résultats préliminaires du programme : le taux de progression des travaux est satisfaisant, mais le plus important est la qualité des ouvrages déjà livrés qui, par ailleurs constituent des réponses pertinentes aux besoins des populations. De Yamoussoukro à Sérébou en passant par San Pedro, Abengourou, Bouaké, Soubré... il est heureux de constater que les chantiers du Projet sont en phase avec les attentes des populations.

Sur l'ensemble des 6 villes chefs-lieux de Région visitées au cours de cette mission, quelles étapes vous ont particulièrement marqué ?

Je termine cette mission avec un réel sentiment de fierté pour les résultats obtenus, même si l'on n'est qu'à mi-parcours. Ma joie est d'autant plus grande que partout où nous sommes passés, les autorités administratives, les autorités locales, les notabilités coutumières et religieuses ainsi que les populations bénéficiaires des ouvrages ont exprimé leur satisfaction. C'est aussi la preuve que l'identification des projets et de leurs zones d'impact a été bien conduite. C'est le lieu de féliciter la Coordination du projet et les agences d'exécution pour la qualité de leur intervention, notamment le suivi des chantiers. Il faut aussi souligner l'appui déterminant des autorités administratives et locales et l'engagement des populations bénéficiaires.

Pour revenir à votre question, je dois toutefois reconnaître que c'est l'étape du village de Sérébou qui m'a le plus marqué au cours de cette mission. Ce n'est pas

tant parce que l'investissement du Pont de Sérébou est l'un des plus importants ; mais c'est l'effet corollaire que la construction de ce pont a pu avoir sur les populations locales qui est impressionnant.

L'exécution du chantier et les activités prévues dans le cadre de l'exécution d'un plan d'action de recasement des populations déplacées, ont transformé le village de façon radicale. Vous avez pu remarquer que dans ce village ce qui tient lieu d'école n'était rien d'autre qu'une paillotte abritant des bancs. A l'occasion de la mise en œuvre des mesures de sauvegarde sociale et environnementale, le Projet a réalisé une école de six classes, incluant un bureau pour le Directeur, un logement, des latrines, une cantine, un mur de clôture. Par ailleurs, le projet a pris en charge la reconstruction des maisons des familles déplacées pour les besoins des travaux. Il s'agit en tout de 36 habitations y compris celle du chef du village qui a donné le bel exemple en quittant le premier le périmètre du chantier.

Mais au-delà de tout cela, l'approche de chantier-école qui a été utilisée pendant la construction des habitations va permettre aux jeunes du village qui y ont participé d'avoir une qualification et de pouvoir reproduire le même schéma de construction sur d'autres chantiers ou dans les villages environnants.

Enfin nous avons la base-vie qui bénéficie aujourd'hui d'installations de qualité. Demain, à la fin du chantier, le Gouvernement pourrait négocier avec l'entreprise pour une reconversion de ces installations en infrastructures socio-collectives dans l'intérêt de la population. Cela dit, nous avons également vu des réalisations et chantiers impressionnants dans les autres localités.

A Yamoussoukro par exemple, nous avons d'abord visité les infrastructures d'adduction d'eau potable, notamment les installations d'accroissement de la production du précieux liquide. Nous avons noté que les travaux en cours sur le réseau de distribution, permettront de doubler la capacité de production de l'eau potable au niveau de Yamoussoukro. Nous avons également vu d'importants travaux d'électrification de certains quartiers périphériques, précisément Nana, Morofé et Kokréno. Ces quartiers qui étaient dans le noir depuis plus de dix ans ont pu être électrifiés grâce à la composante Eclairage Public (EP) du PRI-CI. Leurs habitants nous ont confié qu'aujourd'hui, ils vivent dans la sécurité. Il ne faut pas non plus occulter que Yamoussoukro est la capitale politique de la Côte d'Ivoire et que ces actions-là s'inscrivent bien dans le cadre de la modernisation et de l'accroissement du

Vous avez procédé du 24 janvier au 16 février 2015 à la revue à mi-parcours des activités du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI). Quels en étaient les objectifs et quelles grandes leçons en tirez-vous ?

Permettez-moi d'abord de préciser que la revue à mi-parcours est une étape contractuelle dans la vie des projets et programmes de la Banque mondiale. Permettez-moi ensuite de présenter les excuses de Monsieur Ousmane Diagana, Directeur des Opérations de la banque mondiale pour la Côte d'Ivoire, qui avait prévu de conduire personnellement cette mission. Il n'a pas pu le faire du fait d'un déplacement à l'extérieur du pays. Il m'a chargé d'exprimer sa satisfaction pour cet important programme dont le concept est innovant (Co-financement avec l'État) et l'exécution se fait avec la

paquet de services urbains dont a besoin la ville pour jouer pleinement son rôle.

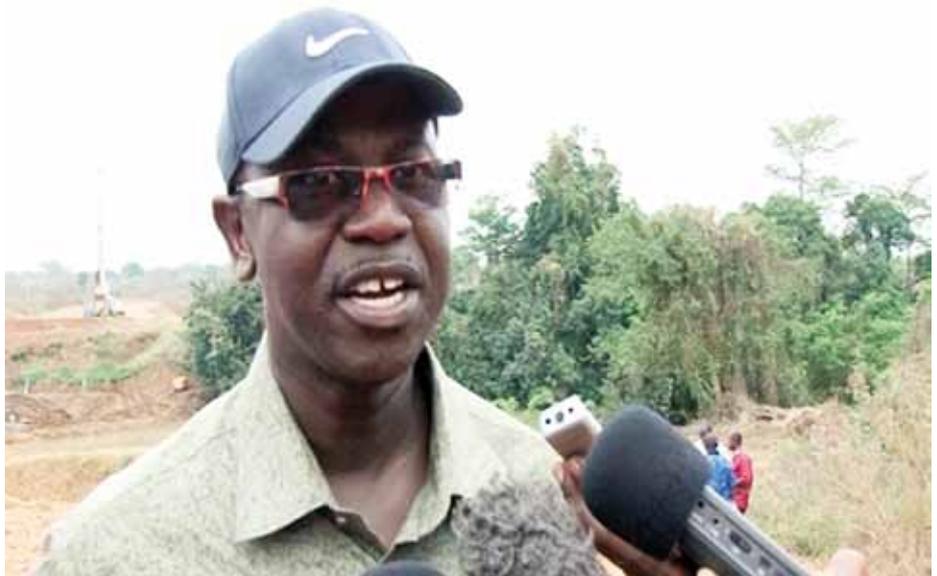
Dans la Région de la Nawa (Soubré: ndlr), le Projet a pris en charge la réhabilitation d'environ 700 km de pistes rurales auxquelles il faut ajouter un complément de plus de 300 km traités par l'Agence Française de Développement (AFD) sur la base des études réalisées par le PRI-CI. Soit un total de 1000 km de pistes rurales traitées dans la Nawa. Ce qui, d'après le Préfet de Région, a contribué de façon significative au désenclavement de la production agricole et amélioré de façon importante la mobilité de la population rurale. Vous savez que cette région produit, à elle seule, le quart de la production nationale du cacao en Côte d'Ivoire.

A San Pedro, nous avons noté une bonne progression des travaux d'extension et de la réhabilitation de la voirie urbaine et particulièrement l'axe principal qui dessert le port. D'après les autorités administratives, cette artère stratégique a toujours souffert jusque-là d'une détérioration prématurée de structure. Le Projet a mis en place une solution novatrice qui traite définitivement la question de la dégradation anticipée en prenant en charge le drainage des eaux usées et la remontée des eaux des Lacs en période de haute marée. Ces actions ont été saluées par les autorités de cette ville portuaire justement présentée comme le deuxième poumon économique de la Côte d'Ivoire.

Parlant de **Bouaké,** je dois dire que la ville a été radicalement transformée, surtout à travers la voirie réhabilitée, l'éclairage public et la réhabilitation de l'ensemble du parc de feux de signalisation, à la fois par le PRICI, mais également d'autres Programmes complémentaires. Pour ceux qui ont vu cette ville pendant les phases d'identification du Projet, l'aspect le plus significatif de ce changement c'est l'éclairage public et les feux de signalisation routière. Là encore le Préfet de Région nous a indiqué que la situation de la circulation routière s'est considérablement améliorée du fait de l'installation des feux tricolores.

Y a-t-il eu des difficultés décelées dans le dispositif d'exécution des différents chantiers au cours de cette mission ?

Les quelques difficultés notées sur le terrain sont de deux ordres. La première est relative aux relations entre le maître d'ouvrage et les missions de contrôle : il y a un travail de rectification à faire. Nous avons souvent noté que les missions de contrôle ne remontaient pas toujours l'information au maître d'ouvrage par



rapport à ce qui se passait sur le terrain. Ces missions ne se positionnaient pas non plus toujours en donneurs d'ordres ou en conseils aux entreprises, alors que c'est cela leur rôle fondamental. Sur cette question le Coordonnateur du PRI-CI a pris bonne note et a même déjà tenu des réunions afin de corriger la situation. La deuxième difficulté notée porte sur le besoin d'amélioration de la gestion des ouvrages par la population. Il s'agit notamment des canalisations conçues pour l'évacuation des eaux pluviales, mais qui servent pratiquement de dépôts d'ordures. Nous l'avons vu à Soubré, Bouaké, Abengourou. Nous voudrions ici exprimer une vive préoccupation par rapport à ce fait et dire que c'est une situation à laquelle il conviendrait de trouver une solution rapidement avant la remise définitive de ces ouvrages aux collectivités locales. En effet, lorsque les canalisations sont obstruées, elles n'évacuent plus les eaux pluviales et c'est le début d'une détérioration anticipée et garantie de la chaussée. Ensuite, ces canalisations obstruées vont constituer le lit de moustiques à cause des eaux usées qui vont s'y accumuler. Ce qui peut affecter la santé de la population. Toutefois, ce qui nous rassure c'est que partout où nous sommes passés les autorités locales ont pris en main la question et ont décidé de travailler ensemble pour y apporter des solutions. Je suis convaincu que cela va changer à l'avenir.

La réhabilitation des ouvrages repose inéluctablement la question de leur maintenance. La Banque pourrait-elle accompagner la Côte d'Ivoire dans la définition et le financement d'un plan d'entretien triennal ou quinquennal, par exemple, desdits ouvrages pour

en garantir leur durabilité ?

La réponse est naturellement positive. Toutefois, le principe d'intervention de la Banque mondiale en matière de financement d'investissement est plutôt l'accompagnement des Etats dans leur programme de développement de la plateforme d'infrastructures ou la réhabilitation d'infrastructures dégradées. La maintenance est du ressort des Etats ou des collectivités locales, dépendamment de la maîtrise d'ouvrage.

Toutefois, l'IDA a une très grande expérience à travers le monde en matière de définition des mécanismes/dispositifs de gestion et de financement de la maintenance des ouvrages, selon que la maîtrise d'ouvrage est au niveau central ou au niveau local. Je voudrais donner deux exemples :

D'abord dans le domaine de l'entretien routier, la Banque mondiale a accompagné plusieurs Etats à mettre en place le cadre de gestion et de financement de l'entretien routier. En Côte d'Ivoire, cela a pu se faire à travers le CIPAST (Programme d'ajustement sectoriel des transports en Côte d'Ivoire) qui a permis de mettre en place les deux leviers essentiels que sont : le Fonds d'entretien Routier (FER) et l'Agence de Gestion des Routes (AGEROUTE).

Ensuite dans le domaine des infrastructures municipales/locales, l'IDA a accompagné beaucoup de collectivités à travers le monde pour la conduite d'audits urbains et des programmes d'ajustements municipaux dont l'objectif essentiel est de restaurer la capacité financière des municipalités afin de dégager des ressources [pour l'entretien des infrastructures. Dans le cadre du Projet d'urgence d'infrastructures Urbaines (PUIUR), des audits urbains ont été réalisés pour dix communes.



Eau potable, électricité, voirie, bâtiments publics...

CES TRAVAUX QUI CHANGENT DES VILLES ET DES VIES

- **BOUAKÉ**

Les 4 grands travaux qui ont “normalisé la vie socio-économique”

- **YAMOISSOUKRO/ EAU POTABLE**

La capacité de production de la ville multipliée par deux

- **SAN PEDRO**

Enfin des routes dignes du 2ème poumon économique

- **KORHOGO/ LA VOIRIE RENAIT**

La ville a une nouvelle carte postale



BOUAKÉ • Routes, électricité, bâtiments administratifs...

Les 4 grands travaux qui ont boosté la «normalisation» de la vie socio-économique (1^{ère} partie)

La ville de Bouaké a progressivement retrouvé son effervescence d'avant-crise. Dans ce numéro, Pri-ci News revient sur deux (2) des quatre (4) principaux travaux qui ont contribué à la normalisation de la vie socio-économique dans la capitale du Gbêkê.

2,6 KM DE ROUTES BITUMÉES

Dans un souci constant d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, le Gouvernement Ivoirien à travers le Projet d'urgence de Renaissance des Infrastructures en Côte d'Ivoire (PRI-CI) financé par les ressources propres de l'État et un don de l'Association Internationale de Développement (IDA) a mis en œuvre un plan de reconstruction des infrastructures dans 7 capitales régionales et chefs-lieux de district du pays. Inscrite dans ce projet de reconstruction des infrastructures urbaines, la ville de Bouaké dont la voirie était dans un état de dégradation accentuée a vu 2 600 m de ses rues traitées sur quatre (4) axes.



Axe 1 : Carrefour Pharmacie TSF – Carrefour route principale d'Air France

Les travaux concernent la réhabilitation d'un tronçon de 500 m en une chaussée bidirectionnelle à deux voies de 8,00 m avec deux accotements de 2,00 m chacun.

Axe 2 : Carrefour Eglise Protestante – Carrefour route de Angouatanoukro

Les travaux concernent la réhabilitation d'un tronçon de 740 m en une chaussée bidirectionnelle à deux voies de 8,00 m de large avec un accotement de 2,50 m de large à gauche et un trottoir de 2,00 m de large à droite.

Axe 3 : Carrefour Gare de Botro – Carrefour Maternité de Kôkô

Les travaux concernent la réhabilitation d'un tronçon de 930 m en une chaussée bidirectionnelle à deux voies de 7,00 m de large avec un accotement de 1,50 m de large à droite et un trottoir de 1,50 m de large à gauche.

Axe 4 : Carrefour route principale d'Air France - Carrefour Eglise Protestante

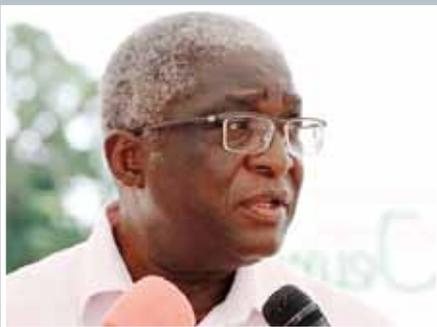
Les travaux concernent l'aménagement et le bitumage d'un tronçon de 500 mètres en une chaussée bidirectionnelle à deux voies de 8,00 m de large avec deux accotements de 1,50 m de chacun.

DES FEUX TRICOLORES AUX PRINCIPAUX CARREFOURS

En vue d'améliorer le trafic routier et de renforcer la sécurité des usagers, des feux tricolores ont été installés aux principaux carrefours de la ville. En outre, le projet a procédé à la pose de panneaux de signalisation routière, la confection de marquages au sol pour la matérialisation des passages pour piétons de vingt-quatre (24) carrefours, la pose de panneaux piétons ; la confection de bandes piétonnes ou passages cloutés ; la pose de mats avec potences ; la pose de radars ou décompteurs à minuterie.

• DJIBO Nicolas

Maire de Bouaké



« La réhabilitation de l'éclairage public a participé à faire baisser le taux de l'insécurité »

«Bouaké est resté en marge du développement durant 10 années du fait de la crise de 2002. Les infrastructures étaient donc délabrés, faute d'entretien et d'investissement. Par conséquent, les travaux réalisés par le PRICI suscitent des sentiments de satisfaction et de soulagement.

Nous avons notamment bénéficié du bitumage de 4 tronçons soit 2,6 kilomètres, 23 carrefours ont été dotés de feux tricolores, plusieurs écoles et l'éclairage public ont été réhabilités. Les feux tricolores ont particulièrement rendu la circulation moderne à Bouaké. De source policière, ils ont concouru à la baisse de 60% des accidents de la circulation. Aussi, les travaux de rénovation dans les quartiers d'Air France et Koko, ont des impacts positifs. Le taux de fréquentation de la maternité de Koko ainsi que l'EPP Angoua-Tanoukro, ont fortement grimpé. Au quartier N'Gattakro, la réhabilitation de l'éclairage public, comme partout, ont participé à faire baisser le taux de l'insécurité. Notre espoir est de voir cette collaboration se poursuivre pour le bonheur et l'épanouissement des habitants de la seconde ville du pays».

YAMOUSSOUKRO • Le Pri-ci améliore le service de distribution d'eau potable

La capacité de production de la ville multipliée par deux

Les récurrentes perturbations sur le réseau de distribution d'eau potable à Yamoussoukro, c'est fini. Les travaux du Pri-ci engagés depuis janvier 2013 ont corrigé les insuffisances et le dysfonctionnement des installations techniques de la capitale politique.



A Yamoussoukro, la qualité de l'eau potable consommée par les ménages et le service de distribution du liquide précieux sont considérablement améliorés. Cette embellie a été rendue possible grâce aux travaux du Projet d'Urgence de Renaissance des Infrastructures (PRI-CI) dans la capitale politique. En effet, les trois unités de traitement de l'eau potable à savoir VGE 1, d'une capacité de traitement de 300 m³/h, VGE 2 (740 m³/h), SANIFUTUR (360 m³/h) ont été entièrement réhabilitées. Conséquence : la capacité de production de la ville en eau

potable a été multipliée par deux.

La Composante Réhabilitation des infrastructures urbaines PRI-CI est allée plus loin en procédant à la remise en état ou à l'extension des installations de production et des réseaux d'adduction d'eau potable devenus obsolètes ou victimes d'actes de vandalisme. Il faut dire que les travaux d'aménagement des installations hydrauliques de Yamoussoukro sont d'autant plus importants qu'elles doivent également desservir, au bout du compte, les villes de Sinfra, Tiébissou, Bomizambo, Konde-Yaokro et Lolobo.

›Electricité et éclairage public : Onze (11) sous-quartiers sortis du noir Yamoussoukro, la "ville-lumière" se relance !

Extension du réseau électrique par-ci, réhabilitation de l'éclairage public par-là... le Pri-ci n'a pas lésiné sur les moyens pour accompagner Yamoussoukro dans la reconquête de sa belle réputation de « ville lumière ». Avec la crise, les actes de vandalisme et le manque d'entretien des installations électriques, la capitale politique avait fini par ressembler à une ville quelconque en matière d'éclairage public. Des quartiers résidentiels et des zones péri-urbaines nées d'une urbanisation rapide étaient plongés dans le noir. Toute chose qui créait un sentiment d'insécurité chez les populations confinées dans des conditions de vie précaires. A la fin du programme, ce sont en tout onze (11) quartiers résidentiels et péri-urbaines qui ont été sortis de l'ombre.



Les zones concernées :

Quartiers péri-urbains

- Kokrenou
- Nana
- Morofé

Quartiers résidentiels

- 100 Logements garçons
- 100 Logements filles
- 33 Logements
- 80 Logements
- 39 Logements
- 50 Logements
- 227 Logements
- 64 Logements (cité Cafop)

SAN PEDRO • Les travaux du Pri-ci repositionne la ville



Enfin des routes dignes du 2^{ème} poumon économique

95% ! C'est le taux de progression des travaux de voirie de San Pedro, à la date du 21 Septembre 2015. Lancé le 09 Décembre 2013, l'on se souvient que lesdits travaux avaient accusé un retard à cause des problèmes de déplacements

de réseaux de téléphonie et d'électricité auxquels il faut ajouter celui de l'assainissement des eaux de pluie, eu égard à la texture assez marécageuse du sol de la ville de San Pedro. Mais les techniciens du Pri-ci les agences d'exécution

et le prestataire EKDS Nouvelle ont vite pris la mesure des contraintes techniques pour faire accélérer le rythme des chantiers. Résultat: les travaux sont si avancés que certaines voies hautement stratégiques comme le boulevard du quartier "Lac" et le segment qui part du Rond point du quartier "Cité" au Rond point de la gare routière sont provisoirement ouvertes à la grande circulation. Une situation qui réjouit populations et opérateurs économiques fiers de circuler enfin dans le confort et en sécurité sur des routes dignes du deuxième poumon économique de la Côte d'Ivoire.



INTERVIEW • COULIBALY OUSMANE, Préfet de Région, San Pedro

«Peu importe les délais, l'essentiel pour nous, c'est la livraison totale des infrastructures de qualité»

Face à la difficile mais rassurante réhabilitation de la voirie de San Pedro, le Préfet de Région et ses administrés affichent une sérénité inébranlable.



Les travaux déjà entamés sont d'un très bon niveau. Cela nous rassure. Nous sommes d'autant plus heureux que la Banque mondiale elle-même se déplace sur le terrain pour venir vers nous s'enquérir de l'état d'avancement desdits travaux. Nous autres profanes, nous apprécions ce qui est fait. Mais quand des experts et techniciens viennent eux-mêmes confirmer le bon déroulement des chantiers, c'est très rassurant. Car ce qui est important pour nous ce n'est pas tant l'engagement des travaux mais leur suivi. Et c'est ce qui est en train d'être fait. J'espère qu'à l'issue des visites sur les chantiers, d'autres améliorations pourront être apportées à ce qui est déjà fait. Je pense que la Banque mondiale, comme elle sait si bien le faire, accédera à certaines de nos doléances.

Monsieur le Gouverneur, pouvez-vous nous rappeler l'ampleur réelle de la dégradation de la voirie à San Pedro avant l'intervention du Prici ?

Avant l'intervention du Prici, c'était la désolation totale à San Pedro. La circulation dans la ville était quasi impossible. En saison sèche comme pendant la saison

des pluies. Les infrastructures socio-économiques de base (centres de santé, écoles...) étaient l'ombre d'elles-mêmes faute d'investissements conséquents. C'est dire que la situation était difficile pour la population, et surtout pour les opérateurs économiques. Or, ces dernières représentent le poumon même de la région du Sud-Ouest. Vous avez qu'avec le Port de San Pedro, si nous n'avons pas d'infrastructures nécessaires pour faciliter l'activité des opérateurs économiques, c'est très compliqué. Mais ce qui est arrivé à San Pedro, ce n'est la faute à personne. Il faut le mettre sur le compte de la crise qui n'a pas permis les investissements adéquats. Et comme la sortie de crise est bien gérée par le chef de l'Etat et son gouvernement, les travaux ont commencé et avancent bien. Ce qui donne une fière allure à la ville de San Pedro.

Après la vague de réhabilitation, il va falloir faire face au défi de l'entretien des ouvrages. Comment, d'après vous ?

C'est en cela que je suis très heureux de la présence de la Mairie aux côtés de la délégation du Pri-ci et de la Banque mondiale. La Mairie est le partenaire sûr

de tout ce qui va être fait à San Pedro. Je fais confiance au Maire et je sais que dans son budget il prendra toutes les dispositions utiles pour l'entretien de ces joyaux que l'Etat va nous offrir très bientôt.

Pour un chantier de cette envergure qui se fait sur un terrain aussi complexe comme San Pedro, il peut y avoir des décalages des délais de livraison initiaux. Vos populations et vous-mêmes êtes-vous préparés à comprendre ces éventuels contre-temps ?

Ne vous en faites pas, la population est déjà préparée à cela. D'ailleurs, nous avons déjà connu des retards dus à des pluies diluviennes ; ce sont des phénomènes naturels contre lesquels on ne peut rien. Nous pourrions peut-être encore connaître des intempéries de ce genre qui vont nous amener à bloquer quelques temps les travaux. Non, nous n'entrerons pas dans le fétichisme des dates. Peu importe les délais, l'essentiel pour nous, c'est la livraison totale des infrastructures de qualité. Des ouvrages bien faits, construits selon des normes techniques établies.

KORHOGO • La ville a une nouvelle carte postale

La capitale du Poro en pleine renaissance !

10,6 milliards de F CFA investis à travers le PRI-CI

«**Korhogo new look !**», c'est pour pas longtemps. 7,3 Km de voirie en réhabilitation avec à la clé une «Voie triomphale» qui va complètement changer la physionomie de la Capitale du Poro. Le Pri-ci, maître d'ouvrage des chantiers, réhabilite également des ouvrages hydrauliques (caniveaux, dalots, buses) ; réalise la signalisation routière la mise en œuvre des mesures environnementales. Le tout est assorti de la mise en œuvre d'un train de mesures environnementales qui visent autant à sécuriser les populations qu'à embellir la ville.



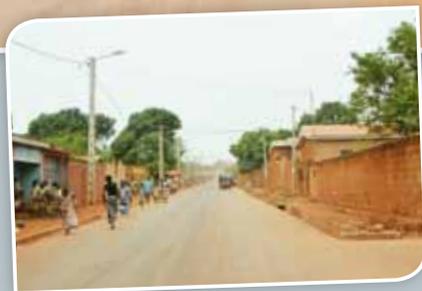
Tableau technique des chantiers

SECTEURS	COÛTS
Réhabilitation de bâtiments publics, établissements scolaires et de santé	300 millions FCFA
Electricité et éclairage public	1,5 milliard FCFA
Voirie urbaine	7,6 milliards FCFA
Alimentation en eau potable	1,2 milliards francs CFA
Réalisation du schéma directeur de la ville	100 millions francs CFA

• Impacts des travaux

- Décongestion du trafic routier aux heures de pointes ;
- Retour à une plus grande fluidité routière en offrant de nombreuses opportunités de desserte aux usagers, automobilistes et riverains en provenance des quartiers périphériques de la ville et même au-delà ;
- Accès facile des transports des gros porteurs vers les pays de la sous-région dont le Mali et le Burkina Faso ;
- Enorme gain de temps pour les automobilistes ;
- L'accès aux transports collectifs amélioré ;
- La sécurité des usagers et riverains Améliorer grâce à l'éclairage public le long de la voie.

• Electricité et éclairage public



Extension du réseau électrique dans les quartiers de Mongaha, Petit Paris et Prémafolo.

@BIDJ@N.NET®
Shopping

*La presse n'a jamais été
aussi proche de vous !*



<http://shopping.abidjan.net>

Achetez sur Abidjan.net Shopping,
vos Journaux - Magazines - Livres, Musique...,
avec ou sans une Carte de Crédit, Orange Money,
ou des E-recharges disponibles en agence

Contactez-nous pour créer et charger votre compte Shopping :
Côte d'Ivoire +225 20 33 49 52 / shopping@weblogly.com



BANQUE MONDIALE

AU SEIN DE LA BANQUE MONDIALE,

l'Association internationale de développement (IDA) a pour vocation d'aider les pays les plus pauvres du monde. Créée en 1960, l'IDA vise à réduire la pauvreté en accordant des dons et des crédits sans intérêt pour la mise en œuvre de programmes de nature à stimuler la croissance économique, à atténuer les inégalités et à améliorer les conditions de vie des populations.



En Côte d'Ivoire, depuis 2008, l'IDA a mobilisé 144 millions USD dans le cadre du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) et devrait accroître ses interventions dans ce secteur vital pour le bien-être des populations ivoiriennes.