



Le trimestriel d'informations du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR)

Gestion efficace des communes

Les Contrats de ville :

La clé du développement local durable ■ Voici comment ça marche

Distribution gratuite

Dossier Abobo
Après les travaux du PUIUR

- Retour de la fluidité du trafic,
- Regain d'activités économiques,
- Sécurité routière,
- Recul du péril sanitaire...

Regard sur

Ces nouvelles routes qui ont changé la commune

Rénaissance des infrastructures urbaines de Côte d'Ivoire



Le PRI-CI en action

- ▶ Les premières villes ciblées
- ▶ Les secteurs concernés
- ▶ Plus de 5 millions de personnes impactées
- ▶ De nombreux emplois directs et indirects créés

Le Ministre Patrick Achi explique tout



M. Gbocho Lambert
(Habitant de Akéikoi)
« On transportait nos malades à l'hôpital dans des pousse-pousse, faute de route... »



Mlle Kalou Bénédicte
(Aide-soignante dans une clinique médicale, route PK 18 - N'Dotré) :
« On ne reçoit plus de patients victimes d'accident »

Missions: Le Ministère des Infrastructures Economiques est chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière d'équipement du pays en infrastructures dans les domaines des travaux publics. A ce titre, et en liaison avec les différents départements ministériels intéressés, il a l'initiative et la responsabilité des actions suivantes :

1. En matière de routes et d'ouvrages d'art - La maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures du réseau routier, ainsi que leur entretien.

2. En matière d'infrastructures de transports aériens, ferroviaires, maritimes et fluvio-lagunaire - La maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des infrastructures des aéroports, des ports, des chemins de fer nationaux et urbains et des infrastructures fluviales.

3. En matière d'infrastructures d'hydraulique humaine : La maîtrise d'ouvrage, le suivi de la conception et de la réalisation des adductions d'eau publiques, des points d'eau villageois et des systèmes d'hydraulique villageoise améliorée ainsi que, leur entretien et la réglementation de leur gestion.

Organisation: Pour l'exercice de ses attributions, Le Ministère des Infrastructures Economiques dispose :

Le Ministre des Infrastructures Economiques exerce la tutelle et le contrôle technique sur les établissements et organismes dont la mission entre dans le cadre de ses attributions, conformément aux textes législatifs et réglementaires en vigueur. Ce sont :

- ❖ **Laboratoire du Bâtiment et des travaux Publics (LBTP) ;**
- ❖ **Fond d'Entretien Routier (FER)**
- ❖ **Agence de gestion des Routes (AGEROUTE) ;**
- ❖ **Office Nationale de l'Eau Potable (ONEP) ;**
- ❖ **Programme d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR)**

Contacts : Tel : 20 34 73 11 / 20 34 73 15 / 20 34 72 23 Fax : 20 21 37 30
 Adresse géographique : Immeuble Postal 2001
 Rue le cœur, à côté de l'ambassade de France
 Adresse Postale : B.P. V 6 Abidjan
 République de Côte d'Ivoire



MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES



> Infrastructures
Routières



> Infrastructures
Portuaires



> Infrastructures
Aéroportuaires



> Infrastructures
Hydrauliques



> Infrastructures
Ferroviaires

Ministère des Infrastructures Économiques
 B.P. V 6 Abidjan Côte d'Ivoire
 Tel : 20 34 73 11 / 20 34 73 15 - Fax : 20 21 37 30
 www.infrastructures.gouv.ci - E-mail: info@mie.ci

SOMMAIRE

N°003- Avril-Mai-Juin 2013

Dossier Abobo : Après les travaux du PUIUR

17-21



Ces nouvelles routes qui ont changé la commune

PUIUR News

PUIUR news N°003 -
Avril - Mai - Juin 2013

Editeur : Cellule de Coordination du PUIUR,
Dons IDA N°H3970-CI & H5910-CI
Siège : Cocody II Plateaux, Les Vallons, Cité Lémania, lot n°1802
 Tél. : (00 225) 22 40 90 90
 Fax : (00 225) 22 41 35 59
 E-mail: info@puiur.com

Directeur de publication
Pierre DIMBA
Coordonnateur du PUIUR

Redacteur en chef
Francisca BROU

Secrétaire de Rédaction
Narcisse MALAN

Rédaction
Jules TOUALY,
Narcisse MALAN

Ont collaboré
Cellule Communication PUIUR
Comité Technique de Communication du PUIUR (CTC-PUIUR)

Comité de lecture
-Pierre Dimba (Président)
-Sébastien Greki
-Francisca Brou

Mise en pages et Infographie
Félix N'Guessan

Conception
Select Communication sarl
Angré Caféier 2, Lot N°105
Tél (225) 22 50 02 67
Cel (225) 02 06 26 91/57 19 19 20

Impression
HOODA GRAPHIC
Cocody Danga face cité BAD
11 BP 1140 Abidjan 11
Tél. : (00 225) 22 40 61 40

Interview

Projet de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire.

9-10-11



Le Ministre Patrick Achi a dévoilé le montant de la première phase du Projet

Vie du Projet

Gestion efficace des communes

Les Contrats de ville : La clé du développement local durable



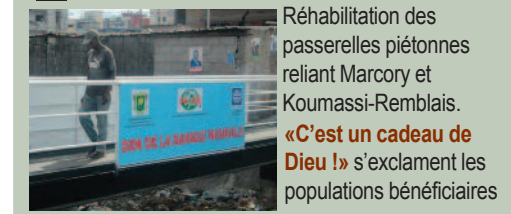
22-23

Ce que je crois Par Pierre Dimba, Coordonnateur

5 **La voie du renouveau**



- **Composante eau potable**
- 6 Régions du Gbèkè et des Savanes : Le PUIUR évalue ses chantiers à l'intérieur du pays
- **Cocody / Travaux de voirie**
- 7 Le chantier de la route de M'Badon en phase de finition : L'ouvrage bientôt livré à la population
- 7 Echangeur de la rivière 2 : En vue de consolider leurs connaissances théoriques, des étudiants de l'INP-HB se trottent aux réalités du chantier
- **Salubrité**
- 8 Le Programme Présidentiel d'Urgence équipe les communes : du matériel d'une valeur de cinq milliards offert
- **Le PRI-CI :**
- 9 100 milliards de FCFA pour appuyer les efforts de reconstruction
- **Evènement**
- 10 PRI-CI : composante Réhabilitation des pistes rurales : 700 km concernés
- **Amélioration du niveau de vie des populations**
- 11 Qualité des services, sécurité sociale, emplois... Voici les 7 défis du PRI-CI
- **Formation / Renforcement des capacités des conducteurs d'engins**
- 12 Des agents révisent les méthodes d'exécution du revêtement bitumineux
- **Interview : Pierre Dimba, Coordonnateur du PUIUR**
- 24 « Les Contrats de ville sont pour les Communes ce qu'est le Plan national de Développement pour le pays »
- 28 **Sur le chantier : Composante voirie**





Travaux de Prolongement de l'Autoroute du Nord
Sortie de Yamoussoukro-ors de grave bitume



Nouveaux feux tricolores à camera



Chantier du Pont de Jacquville



Route de la Corniche après travaux de réhabilitation



Vue 3D du futur pont de Bouaffé
sur le fleuve Marahoué



Vue 3D du futur échangeur de la Riviera 2
Cocody-Abidjan



- MAÎTRE D'OUVRAGE DELEGUE DU MINISTERE DES INFRASTRUCTURES ECONOMIQUES POUR LE SECTEUR ROUTIER
- AGENCE D'EXECUTION DE TRAVAUX D'UTILITE PUBLIC

Notre mission en 6 points essentiels:

- Préparation et exécution des tâches de programmation ;
- Passation des marchés ;
- Suivi des travaux ;
- Surveillance du réseau ;
- Constitution et exploitation de BDR (Banques de Données Routières) ;
- Renforcement des capacités.



Abidjan
**UNE EXPERTISE AU SERVICE
DU RESEAU ROUTIER IVOIRIEN**

AGEROUTE... LE DEVELOPPEMENT PAR LA ROUTE, NOUS Y CROYONS

AGEROUTE - Agence de Gestion des Routes

Siège Social: Avenue Terrasson de Fougères, Abidjan Plateau

08 bp 2604 Abidjan 08 Côte d'Ivoire /Téléphone: (225) 20 25 10 00/02 /Fax: (225) 20 25 10 23

Email: ageroute@ageroute.ci/ info@ageroute.ci

site web: www.ageroute.ci

page facebook: ageroute côte d'ivoire



Ce que je crois

Par Pierre DIMBA, Coordonnateur

La voie du renouveau

projets. Citons, entre autres, le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) et aujourd'hui le Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI), pour répondre de façon plus globale et efficace aux besoins de toutes les couches de la population, surtout celles du pays profond.

Pour ce numéro de *Puiur News*, nous avons décidé de vous faire un véritable zoom sur le PRI-CI.

Le Projet de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire est un vaste programme de réhabilitation des infrastructures qui touche à la fois les 14 Chefs-lieux de Districts, 31 chefs-lieux de District qui sont également Chefs-lieux de région, 65 Départements et Chefs-lieux de département, 547 sous-préfectures...

Le Projet de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI) est un vaste programme de réhabilitation des infrastructures, qui touche à la fois les 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...

Pour cette parution, la rédaction de votre bulletin de référence a décidé de s'attaquer au développement de proximité. Cette réalité est davantage tangible avec la rubrique «**Dossier**» qui porte sur le désenclavement de la commune d'Abobo. La rubrique «**Événement**» s'inscrit dans le cadre du développement local à travers le lancement du PRI-CI, qui œuvre pour redonner un second souffle aux villes de l'intérieur. Vous y trouverez l'essentiel des informations sur ce projet inédit.

Mais au-delà de cet élan de l'Etat et des partenaires au développement, il est grand temps que chaque citoyen apprenne à intégrer les notions de civisme dans son vécu. Dans la compétition économique mondiale, le savoir est un enjeu stratégique. Le changement de comportement est l'un des premiers préalable au développement communautaire. C'est dans cet esprit que nous faisons un «**Focus**» sur les travaux d'assainissement du bassin du gourou ou encore Carrefour de l'Indénié. Le développement de proximité, c'est aussi l'affaire du PUIUR et la lucarne pour l'exprimer «**Vie du Projet**» lève un coin de voile sur les Contrats de ville, véritables instruments de développement. Ce ne sont pas les riverains de la passerelle piétonne reliant Marcory-remblais à Koumassi-remblais qui réfuteront la thèse du développement. C'est pourquoi je vous exhorte à emprunter la voie du renouveau à travers le développement local.

Bonne lecture



Le PUIUR évalue ses chantiers à l'intérieur du pays

Alors qu'il conduit des travaux d'envergure à Abidjan, le Projet d'urgence d'infrastructures urbaines (PUIUR) garde un œil attentif sur ses chantiers de l'intérieur du pays, notamment dans les Régions du Gbèkè et des Savanes. La preuve, une mission de la

cellule de Coordination du Projet a visité les chantiers de la composante eau potable à Bouaké et Korhogo du 06 au 09 Février 2013. Objectif : constater de visu le déroulement et l'état d'avancement des derniers travaux dont il assure le financement.

Korhogo Après la réhabilitation de la station de traitement et la mise en conformité des installations de production de la ville, la distribution du liquide précieux s'est considérablement améliorée.

Autorités et populations savourent l'eau potable :

« Le PUIUR nous a vraiment soulagés ! »

L'eau potable est désormais disponible à Korhogo, tant en quantité qu'en qualité ; et ce, grâce aux travaux réalisés sur les installations de production et de distribution de la ville par le PUIUR. C'est donc à juste raison que la délégation du Projet en mission de supervision dans la région le 8 Février dernier a été accueillie dans la capitale des Savanes dans une ferveur digne des jours de fête. Les notabilités et l'ensemble de la population dominé par une forte équipe de l'Office National de l'eau potable (ONEP), les autorités administratives et politiques, ont tenu à manifester leur reconnaissance aux envoyés du PUIUR. « La réhabilitation de la station de traitement d'eau potable nous a vraiment soulagés. Merci à la Banque mondiale à travers le PUIUR pour cet acte de haute portée humanitaire », ont-ils dit. Le préfet de région a particulièrement insisté sur la qualité de la desserte même dans les zones de haute altitude.



Bouaké Travaux de sécurisation de l'alimentation électrique de la station de Loka... Mise en conformité des équipements de traitement de l'eau potable de la ville.

Finies les perturbations sur le réseau de distribution d'eau



Depuis quelques semaines, les perturbations sur le réseau de distribution de l'eau potable à Bouaké ont trouvé une solution. Des travaux de sécurisation de l'alimentation électrique de la station de Loka ainsi que la mise en conformité des équipements de traitement de l'eau potable de la ville ont normalisé la desserte en eau potable dans la capitale du Gbèkè. C'est ce qui ressort du constat des agents du PUIUR à l'issue de leur dernière mission de supervision sur les chantiers de la capitale du centre. Il est vrai que les travaux de Bouaké avaient pris du retard par rapport au chronogramme initial de son exécution, mais les responsables de l'ONEP, TERRABO, BNETD, ABB et SODECI ont mis les bouchées doubles pour rattraper le retard, à la grande satisfaction des populations pour qui les perturbations sur le réseau de distribution n'est plus qu'un vieux souvenir.

L'ouvrage bientôt livré à la population

M'Badon enfin désenclavé ! Une nouvelle voie bitumée longue de 3,5 km relie désormais le village au reste de la Commune de Cocody. Les travaux sont en phase de finition et pourraient être livrés aux populations bénéficiaires sous peu. Gros village autrefois difficile d'accès en toutes saisons, M'Badon et ses agglomérations peuplées de villas moyen et haut standing voient ainsi les conditions de vie de ses habitants s'améliorer substantiellement grâce à ces travaux de voiries financés par la Banque Mondiale via le PUIUR. Rappelons que le chantier en question se subdivise en trois axes. L'axe 1, long de 850 m, part du carrefour «Mel Théodore» au carrefour Akouédo ; l'axe 2 (700 m) va du carrefour akouédo au carrefour ambassade de Chine. Le dernier tronçon, l'axe 3 (1950m) commence au carrefour Ambassade et finit au coeur du village de M'Badon !



Echangeur de la riviera 2

En vue de consolider leurs connaissances théoriques

Des étudiants de l'INP-HB se frottent aux réalités du chantier

Une vingtaine d'étudiants de l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny (INP-HB) inscrits en deuxième année de Licence (L2) était en visite sur le chantier de l'échangeur au Carrefour de la Riviera 2 le 15 février dernier. L'objectif de cette sortie académique est d'apporter une illustration pratique aux cours théoriques dispensés dans les amphithéâtres. « Il s'agit d'une démarche pédagogique qui consiste à toucher de très près l'application pratique des cours théoriques sur un chantier, l'exemple de l'échangeur de la Riviera 2 », a dit le professeur Fidel Yapi, Ingénieur des TP, Docteur en Génie civil qui encadrait la délégation. Sur le terrain, c'est avec beaucoup d'enthousiasme que le Coordonnateur du PUIUR, Pierre Dimba, lui-même Ingénieur Génie civil et transfuge de l'INP-HB, a conduit les jeunes futures ingénieurs dans les ateliers de béton armé, de ferrailage et de mécanique du sol. Ce furent « des travaux dirigés très enrichissants », ont reconnu l'ensemble des participants qui se sont promis de rééditer l'expérience aussi souvent que nécessaire.



Salubrité

Le Programme Présidentiel d'Urgence équipe les communes

Du matériel d'une valeur de 5 milliards offert



Le Programme Présidentiel d'Urgence (PPU) a remis à 169 communes le 03 Avril 2013, un lot de matériels de collecte d'ordures ménagères d'une valeur globale d'environ cinq milliards de francs CFA. Il s'agit en tout de 8 chargeuses, 16 camions bennes d'une capacité de 16m³, 26 camions benne preneuse d'une capacité de 13m³, 135 tracteurs + remorques repartis suivant le poids démographique des collectivités territoriales bénéficiaires. Ce geste du Président de la République vise quatre objectifs essentiels. Entre autres, montrer le soutien du gouvernement aux communes en les équipant en matériel de collecte d'ordures pour les assainir et les rendre salubres; permettre aux Mairies de travailler dans les meilleures conditions; offrir de meilleures conditions de vie aux populations.

Dans cette mission, les communes seront accompagnées par l'Agence Nationale de la Salubrité Urbaine (ANASUR) à laquelle elles sont liées à travers une convention de partenariat. Sur cette base, les communes s'engagent à mettre en œuvre un programme de sensibilisation pour la promotion des comportements éco-citoyens d'une part et d'autre part pour la vulgarisation de la politique de gestion des déchets au niveau local et national. L'ANASUR, pour sa part, s'engage à assister les communes pour une gestion efficiente et optimale du matériel reçu.



Valeur d'acquisition	4,5 Milliards F CFA
Types d'engins :	- 8 chargeuses - 16 camions bennes d'une capacité de 16m ³ ; - 26 camions benne preneuse d'une capacité de 13m ³ ; - 135 tracteurs + remorques

▪ Répartition des kits par catégorie de villes:

Populations	Plus de 100 000 Habitants	Entre 40 000 et 100 000 Habitants	Moins de 40 000 Habitants
Contenu du kit	- 1 chargeuse - 2 camions - benne	- 1 camion benne-preneuse	- 1 tracteur - 1 remorque
Nombre de Villes	8	26	135

Projet de Renaissance des infrastructures en Côte d'Ivoire.

Le Ministre Patrick Achi a dévoilé le montant de la première phase du Projet

Le PRI-CI : 100 milliards de FCFA pour appuyer les efforts de reconstruction

Comme ils l'ont réussi avec le PUIUR à Abidjan, Bouaké et quelques villes secondaires du pays, la Côte d'Ivoire et la Banque Mondiale remettent le couvert en lançant le 28 janvier 2013, un autre programme pour la renaissance des infrastructures sur toute l'étendue du territoire national.



Comment répondre plus efficacement à l'impérieux besoin de reconstruction de la Côte d'Ivoire post conflit après deux décennies de crises économique puis politique qui ont privé le pays d'investissements conséquents en matière d'infrastructures ? Telle est, sans nul doute, la question qui a motivé le Gouvernement ivoirien et la Banque mondiale à lancer conjointement le Projet de Renaissance des infrastructures en Côte d'Ivoire (PRI-CI), le 28 janvier 2013. C'est un vaste programme de construction et de restauration d'infrastructures dans les secteurs identifiés comme prioritaires sur l'ensemble du territoire ivoirien. Il s'agit de la voirie urbaine, de l'eau potable, l'éclairage public, la santé, l'éducation, les pistes rurales... La première phase du PRI-CI va coûter 100 milliards de FCFA financés à concurrence de 50 milliards pour chacune des deux parties (Côte d'Ivoire et Banque mondiale). Cette phase qui couvre toute l'année 2013, va toutefois concerner les villes capitales et chefs-lieux de districts que sont : Abidjan, Yamoussoukro, Bouaké, Abengourou, Korhogo, San-Pedro. Il faut dire que la Côte d'Ivoire et la Banque Mondiale ne sont pas à leur coup d'essai en matière de reconstruction d'infrastructures de base. En 2008, la paire avait déjà lancé avec succès le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) dont les travaux d'envergure ont considérablement contribué à la relance de l'économie nationale au lendemain de la crise socio-politique.

Les premières villes ciblées.

Les villes retenues pour abriter la première phase du Projet l'ont été sur la base de critères objectifs. Il s'agit, entre autres, de la démographie, de l'ampleur des besoins en infrastructures et des résultats d'études d'impact sur les populations. **Ce sont :**

- ✓ Abidjan
- ✓ Yamoussoukro
- ✓ Bouaké
- ✓ Abengourou
- ✓ Korhogo
- ✓ San-Pedro
- ✓ Soubré



PRI-CI : Composante Réhabilitation des pistes rurales

700 km concernés

Le Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI) s'étendra au-delà des villes capitales. Elle prendra également en compte la réhabilitation des pistes rurales. Et pour cause.

Bien qu'axé sur les villes capitales, le Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI) prendra également en compte la réhabilitation des pistes rurales. Ces travaux porteront sur trois cibles essentielles. Il s'agit de la réhabilitation du réseau routier d'environ 700 km reliant les zones de production agricole de la région de la Nawa à Soubré, afin de permettre l'écoulement optimal du cacao, du café..., produits en abondance dans cette région.

Cette sous-composante va ensuite construire le pont de Bassawa sur le fleuve Comoé et, enfin, la réalisation de l'hydraulique villageoise dans les zones de production agricole de la région de la Nawa. En tout il s'agit de l'amélioration physique des liaisons entre le réseau des routes primaires de la région du Bas-Sassandra et le Port de San-Pedro.

PRI-CI Un projet inédit, des objectifs pertinents

En milieu urbain

Améliorer l'accès des populations aux services urbains de base à travers la réhabilitation de la voirie, des installations d'alimentation en eau potable, des réseaux d'assainissement et du drainage, de l'éclairage public et des bâtiments publics, notamment les écoles et dispensaires.

En milieu rural

Le désenclavement de zones de production agricole, à travers la réhabilitation de pistes rurales, le traitement des itinéraires jusqu'au centres de groupage et de transformation ou d'exportation pour la création d'une valeur ajoutée sociale, incluant l'hydraulique villageoise et la réhabilitation des écoles et dispensaires dans ces centres de production.

Agences d'exécution

- **ONEP** (Office nationale de l'eau potable)
- **AGERROUTE** (Agence de Gestion des Routes)
- **CIE** (Compagnie Ivoirienne d'Electricité)
- **DAD** (Direction de l'Assainissement et du Drainage)
- **DGC** (Direction Générale de la Construction, de l'Assainissement, de la Maintenance et de l'Architecture (DGCAMA)
 - ↔ **DIEM** (Direction des Infrastructures, de l'Equipement et de la Maintenance) du Ministère de la Santé et de la Lutte contre le VIH SIDA
 - ↔ **DPES** (Direction de la Planification, de l'évaluation et des statistiques) du Ministère de l'Education National et de l'Enseignement Technique

Bénéficiaires :

- ✓ Population urbaine vivant dans les villes ciblées;
- ✓ Population rurale vivant dans les zones ciblées.
- ✓ Agriculteurs
- ✓ Secteur privé (possibilités pour les affaires et les entreprises locales).

Amélioration du niveau de vie des populations

Qualité des services, sécurité sociale, emplois ...

Voici les 7 défis du PRI-CI

Le PRI-CI vise à appuyer les efforts entrepris par le Gouvernement de Côte d'Ivoire pour améliorer concrètement le niveau de vie de ses citoyens, notamment par :

- La réhabilitation d'environ 80 km de grandes artères en zones urbaines pour l'accroissement de la population urbaine ayant accès à une route carrossable en toute saison
- La réhabilitation d'environ 700 km de pistes rurales ainsi que le renforcement de l'accessibilité des populations en zones rurales par le désenclavement des zones de productions agricoles. Objectif: améliorer la mobilité et la commercialisation des produits agricoles afin de contribuer à la réduction de la pauvreté.
- La réhabilitation des systèmes d'éclairage public et l'amélioration de l'accès à l'électricité
- La réhabilitation des centres de santé et des écoles pour l'accroissement du nombre de personnes ayant accès à des soins de premières nécessités et des établissements scolaires de meilleure qualité
- La réhabilitation/construction de points d'eau communautaires pour l'accroissement du nombre de personnes ayant accès à des « sources d'eau améliorée »
- L'aménagement des bassins versants pour réduire les risques d'inondations périodiques
- L'augmentation des revenus grâce aux emplois directs et indirects créés par les activités du projet, tout en contribuant, par ailleurs, à renforcer la cohésion sociale et la stabilité politique dans le pays.

PRI-CI à la loupe

Les 2 grandes Composantes du Projet

Les activités du projet ont été axées sur des secteurs prioritaires regroupés en deux (02) composantes elles mêmes subdivisées respectivement en quatre (04) et trois (03) sous-composantes.

Composante A : REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES URBAINES

1. Réhabilitation des routes urbaines :
2. Approvisionnement en eau potable en milieu urbain
3. Assainissement, drainage et prévention des inondations
4. Electricité et éclairage public

Montant : 147 millions de dollars EU,
Part IDA : 78,4 millions
Part Etat : 68,6 millions

Composante B : REHABILITATION DES INFRASTRUCTURES RURALES

1. Pistes rurales
2. Construction du pont de Bassawa sur le fleuve Comoé
3. Réhabilitation des infrastructures économiques et sociales de base

Montant : 34 millions de dollars EU,
Part IDA : 11 millions
Part Etat : 23 millions

Formation / En attendant la phase active du PRI-CI

Renforcement des capacités des conducteurs d'engins

Des agents révisent les méthodes d'exécution du revêtement bitumineux



À la faveur de la mise en œuvre du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI), les conducteurs d'engins seront mis à rude contribution dans l'exécution efficace des travaux de la composante voirie dans 14 villes et Districts du pays. C'est pour les aider à relever ce challenge qu'un séminaire de renforcement de capacité a été organisé à l'intention de ces machinistes du 12 au 16 novembre 2012. L'initiative est du PUIUR qui y a associé le BNETD, l'un de ses partenaires techniques. Le thème de la formation « la maîtrise des méthodes d'exécution de la mise en œuvre du sol-ciment et du revêtement bitumineux », en dit long sur les résultats attendus. Il s'agit selon le Ministre Patrick Achi des Infrastructures économiques, de faire en sorte que d'ici quelques années, 70% du réseau routier de la Côte d'Ivoire, en moyenne, soit circulaire. Déjà, la qualité des travaux de revêtement bitumineux réalisés par le PUIUR à Abidjan, comme l'a rappelé le Coordonnateur du Projet, Pierre Dimba, incite à l'optimisme. Reste à étendre cette expérience satisfaisante sur toute l'étendue du territoire national dans le cadre du PRI-CI.

Renaissance des infrastructures / Comme le PUIUR à Abidjan, Bouaké, Korhogo...

Le PRI-CI prend le relais dans les capitales régionales

Plus de 5 millions de personnes impactées

Plus de 5 millions d'âmes vont bénéficier des retombées du vaste programme de Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire, d'après les études de la cellule de Coordination du PRI-CI. Plusieurs raisons expliquent cette projection. D'abord les villes ciblées par le projet sont parmi les plus peuplées du pays, mais également les plus impactées par les effets de la crise ces dix dernières années. Tout y est à faire ou à refaire. En outre, les secteurs concernés, à savoir la voirie, l'électricité, l'eau potable... induisent des ouvrages communautaires à intérêt fédérateur. Autant dire que chaque membre de la communauté en est un potentiel bénéficiaire. Mais il y a surtout les centaines de milliers d'emplois directs et indirects que vont générer ces travaux à haute intensité de mains d'œuvre dans les différentes villes retenues. Ce sont toutes ces données réalistes qui forcent à admettre que le PRI-CI est un projet inédit qui va absolument changer la vie des Ivoiriens où qu'ils soient.



PRI-CI : Ce qu'en disent les décideurs...

Daniel Kablan Duncan,
Premier Ministre, Ministre de l'Economie et des Finances

« L'Etat fera sa part ! »



« Il faut que nous puissions dégager les 50 milliards qui nous concernent conformément au chronogramme de décaissement (...) en vue de tenir les engagements du Président de la République. L'Etat fera sa part ». Le Premier Ministre Daniel Kablan Duncan qui s'exprimait ainsi à l'occasion du lancement officiel du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire n'a pas laissé l'ombre d'un doute sur la détermination du gouvernement ivoirien à faire aboutir le PRI-CI. « Le gouvernement veillera à la bonne exécution du Projet », a-t-il martelé, tout en se félicitant du soutien constant de la Banque mondiale et tous les partenaires au développement engagés dans la reconstruction de la Côte d'Ivoire. Puis le chef du gouvernement ivoirien de clore ses propos en exhortant les populations bénéficiaires du PRI-CI à s'impliquer fortement « dans l'accompagnement de l'exécution de ce Projet pour en faire une bonne appropriation en vue d'en tirer les meilleures retombées ».

M. Madani Tall
(Directeur des Opérations de la Banque mondiale)

« Le PRI - CI va traiter l'ensemble des grandes villes et des principales villes secondaires »



« Il faut comprendre le PRI-CI comme un programme à court, moyen et long terme. Nous n'en sommes qu'à la première phase qui va coûter 100 milliards de FCFA, cofinancées à concurrence de 50 milliards par la Banque mondiale et 50 milliards par le gouvernement de Côte d'Ivoire. Cinq (5) villes seront traitées pendant cette première phase, mais le PRI-CI a été conçu comme un programme qui va concerner l'ensemble des grandes villes et des villes principales secondaires de Côte d'Ivoire. Bien sûr la Banque Mondiale va commencer l'instruction de la seconde phase du PRI-CI dès l'année prochaine. Autrement dit, cinq (5) autres villes vont se rajouter à cette première liste. Mais au-delà du financement de la Banque mondiale et du gouvernement de Côte d'Ivoire l'ensemble des bailleurs de fonds qui veulent financer des infrastructures en Côte d'Ivoire, vont devoir s'inscrire dans le cadre de ce programme. L'idée, c'est d'amener les autres partenaires à affecter tout ce qui concerne les ressources en infrastructures dans le cadre de ce grand programme. Par rapport à l'équilibre Urbain/Rural, nous sommes en ce moment en train d'instruire un nouveau projet appelé le PSAC ; c'est un projet de soutien à l'agriculture et au monde rural. Car si la crise a affecté les villes, c'est qu'elle a davantage affecté le monde rural. Les pistes rurales seront exclusivement traitées par le PSAC. Avec le PRI-CI et le PSAC, nous aurons une photographie assez complète du traitement qu'on apporte et au monde urbain et au monde rural(...) »

Pierre Dimba
(Coordonnateur du PRI-CI)

« Toutes les compétences seront mobilisées »



« Chaque fois que la Côte d'Ivoire et la Banque nous ont fait confiance, nous essayons de mobiliser toutes les compétences nécessaires à la réalisation des Projets. Comme on l'a fait pour le PUIUR, cette fois encore, nous mettrons toutes nos compétences pour faire du PRI-CI un succès. Pour ce faire nous travaillons depuis de longs mois déjà avec les principales agences d'exécution du Projet afin que les opérations s'accomplissent très bien. Voyez-vous, le PRI-CI c'est le Projet de la Renaissance des infrastructures en Côte d'Ivoire. Or, les infrastructures sont la clé de voûte de la relance économique dans tout pays. Partant de cela, nous voulons faire en sorte que la Côte d'Ivoire qui fut très en avance en terme d'infrastructures dans la sous-région et même en Afrique, puisse retrouver toute sa place »

Evènement

Conférence de presse **Le ministre Patrick Achi a dévoilé la première phase du PRI-CI :**

A la fin de la cérémonie de lancement officiel du Projet de la 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 donné une conférence de presse où il a expliqué les contours pratiques du Projet. Morceaux choisis.

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



La mission 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 les 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... Mais aujourd'hui, on vous montre la partie co-financée par l'Etat de Côte d'Ivoire et la Banque Mondiale sur le PRI-CI. Ultérieurement, on vous présentera le programme d'ensemble avec les différents acteurs qui financent les différentes composantes.

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 le PRI-CI pour la partie concernant Abidjan, soit dans la droite ligne de ce qui a été fait par le PUIUR. Les zones considérées comme ayant été fortement dégradées constituaient un volume beaucoup plus important pour être exécuté par les ressources dont disposait le PUIUR. Le PRI-CI va donc continuer certains tronçons qui n'ont pas pu être exécuté par le PUIUR pour étendre le champ des activités que le PUIUR faisait sur Abidjan. 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'emouteillage 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 régler le problème. Il en sera ainsi pour le boulevard de France redressé etc.

Entretien des infrastructures renouées

« Ce que fait le gouvernement »

« L'entretien des ouvrages est l'une des principales questions pour lesquelles le PRI-CI voit le jour. Elle préoccupe aussi bien les bailleurs de fonds que le gouvernement. Il y a 20, 30, 40 ans, Abidjan et des grandes villes de l'intérieur, avaient un lustre à nul autre pareil. On étaient enviés de toute la sous région et même du continent. Ces infrastructures ont le plus souvent été réalisées dans le cadre des indépendances tournantes. Malheureusement les ressources nécessaires à l'entretien n'ont pas toujours suivi ; ce qui fait que quelques décennies après ces infrastructures dans ces villes-là sont l'ombre d'elles-mêmes. Aujourd'hui, réhabiliter ces infrastructures, en construire de nouvelles, pose la question cruciale de leur entretien également. Mais là, d'énormes efforts ont été faits par le gouvernement et sont en cours de finalisation à travers la fiscalité et d'autres moyens de constituer des fonds destinés exclusivement à l'entretien de ces ouvrages. C'est le cas de l'entretien routier qui va être abordé ; c'est le cas du fonds dans le secteur agricole auquel participe la banque en terme de dispositif. Ces fonds devront permettre que ces infrastructures renouées restent en bon état pour les décennies à venir.

Critères de choix des localités 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.

Evènement



Chaude poignée de main entre le Premier Ministre Daniel Kablan Duncan et le Ministre Patrick Achi. Le témoignage d'une identité de vue entre les deux membres du gouvernement sur le PRI-CI

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 en 3 ans. Donc il y a Abidjan qui concentre pratiquement les 20 à 25% de la population totale avec les enjeux économiques bien connues ; 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 et pour lesquelles aucun entretien n'a été fait ces dix dernières années. A l'Est, nous avons trois grands chefs de district : Bondoukou, Abengourou dans le Zanzan, Aboisso dans le Sawi. Ici, nous avons pris le milieu qui est Abengourou, étant entendu que les deux autres chefs-lieux seront adressés

« Concernant l'engagement de l'Etat, nous avons bien dit que sur les 200 millions de Dollars, la contrepartie de l'Etat est de 50 millions de Dollars. Monsieur le Premier Ministre, Ministre de l'Economie et des Finances l'a dit, l'Etat fera sa part.

l'année prochaine. 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 sont quasiment impraticable. Les conséquences d'un tel déficit sur l'acheminement des produits et sur la génération des revenus des populations sont vraiment terribles. Voici en quelques mots les

raisons de ce premier choix.

Financement du PRI-CI
«Aucune inquiétude, l'Etat dégagera sa part »

« Concernant l'engagement de l'Etat, nous avons bien dit que sur les 200 millions de Dollars, la contrepartie de l'Etat est de 50 millions de Dollars. Monsieur le Premier Ministre, Ministre de l'Economie et des Finances l'a dit, l'Etat fera sa part. je peux vous dire que les inscriptions ont été

faites sur le budget ; au cours des trois prochaines années, l'Etat dégagera sa part. référez-vous à l'exemple du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) ; là encore l'Etat avait une contrepartie qui a été versée. Sur ce point je n'ai aucune inquiétude. »

Responsabilité des collectivités territoriales

«Le PPIAF va sensibiliser au paiement des services reçus»

Dans le PRI-CI, il est prévu une composante appelée le PPIAF qui aura pour objectif de former les citoyens dans les communes et les différentes localités, premièrement pour les sensibiliser à l'entretien des infrastructures dont ils seront bénéficiaires. Le PPIAF le fera en collaboration avec les collectivités territoriales. La deuxième mission du PPIAF, c'est de sensibiliser les populations au paiement des prestations, en particulier dans les secteurs de l'eau potable, de l'électricité pour lesquelles nous avons encore quelques difficultés dans certaines localités. Il est évident que ce sont les ressources collectées à partir du paiement de ces prestations qui permettent de fournir le service et de contribuer à faire l'entretien. »

Evènement

Korhogo, San-Pedro, Abengourou...

« Bientôt des pôles de croissance régionaux... »

« Lorsque nous avons commencé les prémices de réflexions sur le PRI-CI avec M. Madani Tall, Directeur des Opérations de la Banque Mondiale, sa préoccupation était de savoir comment, à l'intérieur du pays, on crée de nouveaux pôles de croissance. Dans la plupart des pays développés, la totalité des activités économiques ne se retrouvent pas concentrée sur une seule ville. Quand c'est le cas, à un moment donné, cela prend des proportions telles que la taille de la ville crée des contraintes. On ne peut plus gérer les questions de sécurité, d'énergie, de transport, etc. Or, le PRI-CI crée un équilibre raisonnable des populations sur l'ensemble du territoire et offre des opportunités de gestion. Dans notre pays, nous avons la chance d'avoir de l'eau, des terres, dans des lieux où, a priori, on n'a pas l'impression de pouvoir y faire pousser quelque chose. Mais la difficulté quelquefois, ce sont les infrastructures. Les jeunes qui, aujourd'hui, ont un certain niveau d'éducation, ont besoin d'un peu de confort pour vivre dans ces localités-là. Ils considèrent qu'en dessous de ce niveau de confort où on ne peut pas avoir de l'eau 24h sur 24 ; où on ne peut pas avoir de l'électricité ; où il n'y a pas de voirie pour circuler, ces jeunes considèrent qu'il n'y a pas de confort suffisant pour eux pour y vivre. Or, ils constituent des acteurs de PME/PMI, donc des agents de développement. Donc le souci de M. Madani et de l'Institution qu'il représente c'est de dire, Monsieur le Ministre relevons la qualité des infrastructures dans ces villes pour déjà maintenir les acteurs qui y sont. Dans le programme du Président de la République il est prévu de construire des universités, de grandes infrastructures. Si les personnes qui ont été formées ne restent pas pour porter le développement de ces régions-là, en vain on aura construit toutes ces infrastructures donc les infra-

structures comme mesures d'accompagnement aux autres activités, est un élément important pour créer ces pôles de croissance.

La Renaissance des infrastructures de Côte d'Ivoire

« Une vision stratégique, une volonté politique ... »

« Nous sommes allés encore plus loin en projetant la création de pôles de croissance sous-régionaux. Une ville comme Korhogo est à 150 km de Bobo-dioulasso qui, est lui-même à 600 km de Ouaga. Korhogo est donc plus proche de Bobo que de Ouagadougou ; Sikasso est plus proche de Korhogo que de Bamako etc. vous voyez que trois villes secondaires de trois pays clés de la sous-région et de l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-africaine) qui sont dans un triangle équilatéral de 150 km de côté à peu près. Korhogo est un potentiel pôle de développement sous-région, si l'on développe des infrastructures à Korhogo, voisin de Ferké qui a un chemin de fer, vous vous rendez bien compte qu'avec une université, on crée un environnement où un aéroport international se fait, de grands privés viennent y installer de grandes unités agro industrielles. Toute chose qui transformerait totalement la donne. C'est pareil à l'Ouest où San Pedro est le Port naturel de Nzérékoré et de Lola (Guinée). Puisque le Port de Conakry est à peu près 1000 km de ces deux villes de l'Est du pays. Donc quand vous regardez le développement d'un pays dans une vision stratégique à moyen et long terme, vous comprenez que ces investissements ne servent pas uniquement qu'à donner des routes et de l'électricité aux gens. C'est pour créer de véritables pôles de croissance et de compétitivité nationaux et sous-régionaux ; et si l'on continue dans un horizon de 15 ou 20 ans, la croissance aura un impact phénoménal sur le quotidien des populations. Le mot « Renaissance traduit donc une vision, une volonté politique ».



La cérémonie de lancement du PRI-CI a réuni d'éminentes personnalités comme le Premier Ministre Kablan Duncan, le Directeur des Opérations de la Banque Mondiale, M. Madani Tall ...



... MM. Akossi Bandjo, premier magistrat de la commune du Plateau, Maire hôte de la cérémonie, et Pierre Dimba, Coordonnateur du PRI-CI.



Les chefs coutumiers et les populations ont attentivement suivi la présentation du Projet de Renaissance des Infrastructures de Côte d'Ivoire (PRI-CI).



Dossier

Composante voirie

Abobo

Après les travaux du PUUR

- Retour de la fluidité du trafic,
- Regain d'activités économiques,
- Sécurité routière,
- Recul du péril sanitaire...

Regard sur

Ces nouvelles routes qui ont changé la commune

La commune d'Abobo a fait l'objet d'une attention particulière de la part de la Banque Mondiale à travers le PUUR dans le district d'Abidjan. En dehors des travaux d'adduction d'eau potable, d'assainissement et de traitement des déchets solides, la commune la plus peuplée d'Abidjan a bénéficié d'importants investissements dans des travaux de voirie urbaine. De la voie Williamsmeville-Abobo « Sans manquer » au segment PK18 - N'Dotrè en passant par la route d'Akéikoi... les réalisations de l'argentier mondial ont visiblement apporté un mieux-être aux populations résidentes, aux opérateurs économiques et aux simples usagers de la route à Abobo. Notre dossier.

PK18-N'Dotré

1,5 km de route remis à neuf

PK18-N'Dotré est une voie nationale qui permet de rallier les villes de l'Est de la Côte d'Ivoire en passant par Abobo. Elle avait été construite, il y a quelques années, en raison de cette importance stratégique. Le trafic y était de ce fait très dense jusqu'à sa dégradation complète. Il s'agit précisément du tronçon situé entre le pont rail et le premier passage busé de la voie PK18-N'Dotré. En effet la vétusté des installations d'assainissement et de drainage des eaux pluviales conjuguée avec une absence prolongée d'entretien, ont fini par rendre cette voie impraticable. Créant ainsi de graves dommages aux commerçants, opérateurs économiques obligés de faire de larges détours pour rallier l'Est du pays à partir d'Abidjan.

Montant des travaux (HTVA) :
1,244 Million de F CFA



Les travaux réalisés :

- Bitumage de la voie avec 3 cm de béton bitumineux le long de la section ;
- Réhabilitation du réseau de drainage des eaux pluviales le long de la voie (pose de caniveaux et de dalots) ;
- Pose des panneaux de signalisation et marquages au sol (bandes blanches) sur la voie ;
- Pose des équipements de sécurité



Impacts

La réhabilitation de cette voie a permis de redynamiser l'activité économique, de créer et développer de nombreuses activités commerciales et le transport. Par ailleurs, on notera l'amélioration de la fluidité routière et l'amélioration de la sécurité dans la zone située dans l'emprise du projet.

Mlle Kalou Bénédicte

(Aide-soignante dans une clinique médicale, route PK 18 - N'Dotré) :

« On ne reçoit plus de patients victimes d'accident »

« Depuis que cette route a été réhabilitée, la circulation s'est améliorée en général dans l'ensemble du quartier. Mieux, dans notre clinique, on ne reçoit plus de patients victimes d'accident. C'est très rare à présent. C'était très fréquent autrefois du fait du mauvais état de la route. Il y avait régulièrement des accidents de la circulation ici ; quelques fois sous nos yeux. Par ailleurs il n'y a plus de poussière ; et les maladies telles que le paludisme, la diarrhée sont en baisse. Il est vrai qu'il y a toujours des consultations pour ces cas-là, mais la fréquence est plutôt acceptable en ce moment. Autre chose, c'est que les malades nous arrivent plus rapidement et sont pris en charge dans les meilleures conditions. Avant, ce n'était pas évident. »



Carrefour Williamsville- Carrefour « Sans manquer »

La route du Zoo longue de 2,30 km part du carrefour de Williamsville au carrefour Abobo « Sans manquer » en passant par le parc National Zoologique. Cette voie jadis bidirectionnelle (chaussée de 2 X 1 voie) était beaucoup fréquentée avec un trafic de plus de 24000 véhicules/jour, à telle enseigne qu'elle était devenue trop étroite et accidentogène.

De plus, les installations de commerces dans l'emprise de cette route, les commerçants ambulants sur la voie, le non respect des règles minimales de la circulation par les automobilistes y étaient monnaies courantes et accentuaient les embouteillages, particulièrement aux heures de pointe. Autant de raisons qui ont rendu nécessaire son élargissement en une chaussée de 2 X 2 voies avec Terre Plein Central TPC de 1,60 m revêtu. La Banque Mondiale l'a compris et a financé la réhabilitation de cette route stratégique à travers le PUIUR. Au grand bonheur des transporteurs, commerçants et autres usagers désormais heureux d'y circuler aisément et en toute sécurité.



M. Guéi Casimir (Transporteur Adjamé-Abobo)

« Maintenant, nos chauffeurs font l'aller-retour sur Abobo en 30 minutes... »

« Nous sommes les premiers et les plus grands utilisateurs de la route Williamsville-Abobo Zoo. L'élargissement de cette voie nous fait le plus grand bien. C'est un excellent travail. Il a considérablement réduit les embouteillages mêmes aux heures de pointe. C'est clair qu'on ne pourra jamais empêcher les bouchons, mais les chauffeurs de Gbaka (mini-cars de transport en commun) circulent mieux. D'habitude, ils réalisent un aller-retour sur Abobo en 45 minutes, voir une heure et plus. Depuis que la route a été élargie, ils font le trajet en 30 minutes. Ce qui améliore leurs recettes et le nôtre aussi ! Les camionneurs pour qui nous travaillons sont également contents. Ils disent que leurs véhicules ne tombent plus en panne comme avant. Les clients, eux, ne bagarre plus pour trouver un véhicule. Ils voyagent tranquillement. Grand merci au PUIUR et à la Banque Mondiale »

La route élargie à 2 fois 2 voies



Données techniques

Longueur de la voie : 2,30 km

Largeur de la chaussée : 7,00 x 2 m
Chaussée 2X2 voies

Accotement : 2,00 m
Un TPC de 1,60 m revêtu avec du béton

Caractéristiques de la chaussée :

- Sur la chaussée existante:
Revêtement en BB ép. 5 cm (nouvelle chaussée)
Couche de base en Grave Ciment ép. 15 cm (nouvelle chaussée)
Revêtement en BB ép. 5 cm (chaussée existante)
Couche de base en sable argileux à 3% de ciment ép. 18 cm (chaussée existante)
Couche de fondation en sable argileux à 3% de ciment ép. 20 cm (chaussée existante)
- Sur l'élargissement de la voie
Revêtement en BB ép. 5 cm
Couche de base en Grave Ciment ép. 15 cm
Couche de fondation en sable argileux à 3% de ciment ép. 18 cm
Couche de forme en sable argileux ép. 30 cm

Impacts

- Retour à la fluidité routière
- Recul du péril sécuritaire
- Regain d'activités commerciales à Abobo
- Confort de la circulation
- Facilité d'accès à Adjamé, Abobo et Cocody

Montant des travaux (HTVA) :
1,780 Million de F CFA

Lattrille-Abobo Baoulé

Abobo se rapproche de Cocody !

Le sous quartier d'Abobo Baoulé (commune d'Abobo) n'est plus qu'à 2min de Angré (Cocody) depuis que le PUIUR a réhabilité les 2 km de route dégradée qui séparent les deux espaces.

Le tronçon Lattrille-Abobo Baoulé part en effet de la fin du boulevard Lattrille (à la hauteur de la station Petro Ivoire d'Angré) jusqu'à la voie d'accès à Abobo Baoulé, sur la route d'Alépé. En raison de dégradation presque achevée, les usagers de cette voie, les usagers faisaient de longs détours sur des routes peu praticables pour passer d'un sous quartier à l'autre. Or, les environs immédiats de ce point critique du projet vivent environ 143.000 âmes vivant dans les environs immédiats du projet (Cocody et Abobo).

Impacts

Facilité de desserte pour 143 000 âmes résidant dans l'environnement immédiat du Projet
 Accroissement des échanges commerciaux entre Abobo et Angré
 Recul du péril sanitaire du fait de la disparition de la poussière et des eaux stagnantes, sources de maladies.

*Montant des travaux (HTVA) :
 851 Millions de F CFA*

Travaux réalisés

Ces travaux ont consisté à aménager et à bitumer une des deux chaussées du prolongement du Boulevard Lattrille, en 1 fois 2 voies qui se raccorde à la route d'Abobo Baoulé menant à Alépé, sur environ 2 kilomètres linéaire.

Les caractéristiques géométriques des voies aménagées

Une chaussée bidirectionnelle, à 2 voies, de 7 m de large chacun.
 Deux accotements ou trottoirs de 1,5m de large chacun.
 Un système de drainage des eaux pluviales (pose de caniveaux, dalots et buses) sera également réalisé.



Route Mahou –voie du Zoo

On roule enfin en toute sécurité

Premier trait d'union entre les communes d'Abobo et de Cocody, le tronçon Mahou-voie du Zoo est resté pendant longtemps dans un état piteux. C'est faute de mieux que les usagers se résignaient à emprunter cette voie très accidentogène. Boueuse pendant la saison des pluies et poussiéreuse en saison sèche Mahou-voie du Zoo était une source potentielle de maladie. C'est donc à juste raison que les 10 000 riverains, les transporteurs ont bruyamment exprimé leur joie après le bitumage de ce segment long de 1 km, mais très stratégique.

Ce qui a été fait

Les travaux ont consisté à aménager et à bitumer sur environ 1 kilomètre linéaire, une chaussée en 1 fois 2 voies et à mettre en place un système de drainage des eaux pluviales sur le tronçon de voie non bitumée allant de l'entrée du quartier Mahou jusqu'à la route du Dokui - Zoo.



*Montant des travaux (HTVA) :
 630 Millions de F CFA*

Abobo/ après les travaux du PUIUR

Le village d'Akéikoi entre dans la modernité

Les travaux réalisés par le PUIUR du carrefour cité universitaire vers le village d'Akéikoi, vont au-delà du simple bitumage de cet axe de 03 km qui était dans un état piteux. D'autres travaux d'assainissement tout aussi importants ont été accomplis sur le même site. Il s'agit de la construction d'ouvrages de drainage des eaux pluviales, de la réalisation des ouvrages de drainage (caniveaux, dalots, buses), des travaux d'installation des signalisations horizontales et verticales et les feux tricolores. Du coup, le village bascule dans la modernité !



*Montant des travaux (HTVA) :
 1,167 Milliard de F CFA*



M. Gbocho Lambert (Habitant de Akéikoi)

« On transportait nos malades à l'hôpital dans des pousse-pousse, faute de route... »

« Personnellement, je suis très content que le PUIUR et la Banque Mondiale nous aient construit cette nouvelle route. Nous avions une route dégradée, avec des trous partout, des eaux sales partout. En réalité, nous n'avions pas de route. Cette voie bitumée a complètement changé notre vie. On circule mieux. Nous avons des véhicules de transport à toutes les heures de la journée. Or, autrefois, on transportait nos malades à l'hôpital dans des pousse-pousse, si on ne les porte pas au dos. Parce qu'aucun véhicule de transport n'osait s'aventurer chez nous sans risquer une panne à cause du très mauvais état de la route. Ou alors le chauffeur perdait un énormément de temps à faire le tour du quartier à la recherche de routes praticables. C'était dur ! Aujourd'hui, nous sommes vraiment à l'aise. Seulement, il faut que les femmes qui vendent aux abords des routes arrêtent de jeter des ordures dans les caniveaux.»



La composante Contrats de ville

Gestion efficace des communes

Le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR), à travers sa composante 5, a mis à la disposition des collectivités territoriales un important instrument de gouvernance originale qui va leur permettre aux communes d'organiser leur propre politique de développement à partir de données chiffrées et fiables.

Les Contrats de ville : La clé du développement local durable



En insérant les Contrats de Ville dans sa grille de compétence, le Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) concrétise sa mission de promouvoir auprès des communes ivoiriennes le réflexe et les habitudes d'un développement planifié, efficace et durable. Pour ce faire, le PUIUR, en tant que Maître d'ouvrage, met en relation les communes ciblées, les services de l'État et des Cabinets d'études. Ces derniers vont mettre à la disposition des collectivités décentralisées un Programme d'Investissements Prioritaires (PIP), un Programme d'Entretien Prioritaire

(PEP) et un Programme d'Ajustement Municipal (PAM). Trois documents essentiels pour réussir un développement planifié à partir de mesures précises, réalistes et concrètes. Notons que le PIP, le PEP et le PAM sont obtenus à partir des trois activités centrales que sont les audits urbains, organisationnels, et financiers réalisés par les experts issus des Cabinets d'étude qualifiés en la matière. Dès lors que ce processus de mise en œuvre des Contrats de ville est compris, le succès d'un développement planifié ne dépend plus que du degré d'engagement des parties.

● Les raisons profondes de sa mise en œuvre

La composante Contrats de ville du Projet d'Urgence d'Infrastructures Urbaines (PUIUR) est en fait une véritable bouée sauvetage envoyée aux villes de Côte d'Ivoire pour corriger les graves dysfonctionnements apparus ces quinze (15) dernières années au niveau des infrastructures et de la fourniture de services de base. Mais comment en est-on arrivé là, alors que la Côte d'Ivoire était citée en exemple en Afrique pour la qualité de ses infrastructures, son fort taux de croissance économique par habitant ? Il faut remonter aux années 80 où le pays a basculé dans la conjoncture suivie d'une profonde crise économique et d'un conflit armé d'une gravité sans précédent, pendant que l'inflation démographique perdure.

Conséquence : raréfaction des ressources publiques, absence de nouveaux investissements et d'entretien des infrastructures surexploitées, prolifération des quartiers précaires, dégradation effrénée des conditions de vie des populations urbaines etc. C'est ce contexte explosif qu'intervient la mise en place du PUIUR en 2008, à partir d'un don IDA du don NH3970 CI. Vu que ses composantes Eau potable, Assainissement, Voirie, Gestion des déchets solides ont remis à niveau les infrastructures de base à Abidjan, Bouaké et Korhogo, et contribué à relancer l'économie nationale, nul doute que les Contrats de ville optimiseront le développement des communes d'ici quelques années.

Développement local durable

Les audits urbains, organisationnels, et financiers

Les 3 garanties de succès des Contrats de ville

Le succès d'un plan de développement dans une commune passe absolument par l'élaboration pertinente d'un Programme d'Investissements Prioritaires (PIP), un Programme d'Entretien Prioritaire (PEP) et un Programme d'Ajustement Municipal (PAM). Or, cette banque de données indispensable pour toute projection réaliste et précise est conçue par des experts des Cabinets d'études à partir des audits urbains, organisationnels et financiers. Mais quel est le contenu réel de ces termes ? Réponse.

Audits urbains

L'audit urbain se concentre sur la situation de la ville dans sa région, l'environnement économique, les tendances démographiques, l'organisation physique de la ville et le niveau de services des quartiers. Il identifie, situe et quantifie les investissements et les entretiens-clés et débouche sur la formulation d'un Programme d'Investissements Prioritaires (PIP) et d'un Programme d'Entretien Prioritaire (PEP).

L'audit organisationnel et financier

L'audit financier et organisationnel se concentre sur la santé financière et la capacité de gestion de la ville. Cette évaluation est faite à partir de la documentation budgétaire, comptable et fiscale produite par la municipalité, et par les services de l'État investis de la tutelle financière et administrative de la ville. Elle donne une importance particulière aux indicateurs-clés suivants :

- La capacité d'épargne ;
- Le niveau d'endettement ;
- Le dynamisme des ressources ;
- La dépendance vis-à-vis des transferts financiers de l'État ;
- Les efforts d'investissement ;
- Le taux d'exécution budgétaire

L'audit financier

L'audit s'accompagne de projections financières qui permettent de cerner et de quantifier les engagements de la municipalité et d'identifier des mesures précises, réalistes et concrètes de redressement qui débouchent sur la formulation d'un Programme d'Ajustement Municipal (PAM).

PRECISION

Les PIP, PEP et PAM constituent le contenu du Contrat de Ville. Celui-ci ne représente pas un engagement juridique mais plutôt un engagement politique, technique et financier et une plateforme de discussion entre différents acteurs intervenant dans le développement local.

Pierre Bahouéli (expert-consultant auprès du PUIUR) :

« Les Contrats de ville sont une véritable chance pour les maires »

« Le Contrat est un important outil de gestion élaboré par des experts à travers le PUIUR et que l'on met à la disposition des Maires pour conduire, de façon harmonieuse, leur politique de développement. Le Maire peut avoir la bonne volonté. Mais la gestion efficace d'une commune consiste à apporter des réponses techniques aux exigences des populations, des groupes de pression etc. Ces réponses techniques se trouvent justement dans les Contrats de ville élaborés et mis en œuvre par les techniciens du développement. Mais il faut bien comprendre que les Contrats de

ville sont initiés par des bailleurs au profit des collectivités territoriales. Pour ce qui nous concerne, c'est la Côte d'Ivoire et la Banque mondiale qui ont conjointement convenu de mettre cet instrument au service des Communes. Et ces partenaires au développement attendent, naturellement, des résultats concrets. Cela dit, les Contrats de ville sont une véritable chance pour les maires. Passée la phase pilote, tous les techniciens sont prêts pour la mise en œuvre effective des Contrats de ville dans une dizaine de localités. Je suis optimiste pour la suite. »



Interview

Pierre Dimba, Coordonnateur du PUIUR

Après quatre (4) années de maturation rythmées par des séminaires et autres ateliers la Composante Contrats de ville du PUIUR va être effective dans une dizaine de communes. Pierre Dimba, le Coordonnateur du Projet donne ici les contours pratiques de ce concept qu'il présente comme un important outil de développement pour les collectivités locales.

« Les Contrats de ville sont pour les Communes ce qu'est le Plan national de Développement pour le pays »

Pouvez-vous faire le point, à ce jour, du processus de mise en œuvre de la Composante Contrats de ville du Projet d'urgence des Infrastructures Urbaine ?

A ce jour nous sommes prêts pour le lancement des audits des 8 autres communes Abobo, Adjamé, Koumassi, Port-Bouet pour le district d'Abidjan et Bouaké, Divo, Daloa, San Pedro pour les chefs lieux de régions.

Les activités ont débuté en Mai dernier, car le processus électoral est maintenant à son terme. Cela permettra aux nouveaux élus ou réélus de s'approprier cet outil dont la mise en œuvre nécessite un fort engagement participatif aussi bien pour les populations que pour les gouvernants locaux.

Je dois cependant rappeler que la mise en œuvre de cette composante a connu des étapes majeures.

En Mai 2010, il y a eu le lancement des activités des Contrats de ville à travers un séminaire organisé à Yamoussoukro. Des audits urbains organisationnels et financiers ont ensuite été conduits sur les communes de Yopougon et Korhogo dans le cadre de la phase pilote des Contrats de ville.

En Juillet 2010, il y a eu la restitution de ces audits à la population et au comité de pilotage du PUIUR.

Dès lors, nous avons dû arrêter le processus du fait de la crise post-électorale. Ce fut d'ailleurs le cas à cette période-là pour beaucoup d'autres projets. A la reprise des activités sur cette Composante en 2011, notre première action a été de prendre en compte la vision des nouvelles autorités concernant la



en œuvre des Contrats de Ville ; Quels ont été les critères de choix de ces localités ?

Les critères pour la sélection des Trente (30) localités pour la mise en œuvre des Contrats de ville a été de prendre les chefs lieux de régions comme indiqués dans le nouveau cadre institutionnel administratif de la Côte d'Ivoire. La promulgation des lois 2011-262 et 2011-263 en date du 28 septembre 2011 portant sur l'orientation de l'organisation générale de l'administration territoriale, a permis l'évolution du cadre légal de l'administration et un nouveau découpage du territoire. Ceci dit, nous avons désormais deux (2) Districts autonomes que sont Abidjan et Yamoussoukro ; 12 Districts ; 31 Régions ; 95 Départements ; 498 Sous-préfectures.

Cette réforme ajoutée à la mise en œuvre des Contrats de ville qui seront déployés sur les 30 chefs-lieux de régions, permettra de limiter les conflits de compétences entre les différentes entités décentralisées. Ceci aura pour autre conséquence de mener un forte politique en direction des villes et ce, à travers tout le pays et par ricochet sur une plus grande partie de la population.

Les contrats de ville en Côte d'Ivoire permettront par le biais des différents diagnostics menés au préalable de la signature entre l'Etat et la commune d'identifier tous les besoins de la collectivité au niveau des infrastructures, financiers et en ressources humaines. Le choix du gouvernement ivoirien de déployer cet outil dans le cadre de sa politique en direction des villes

politique en direction des collectivités territoriales. Et sur ce point, nous avons bénéficié de la volonté et de l'engagement des décideurs publics à intégrer le concept des Contrats de ville dans le contexte de la politique de la décentralisation de la Côte d'Ivoire. Ce dialogue nous a permis de faire le point et de relancer avec force cette composante.

Monsieur le Coordonnateur, depuis 2008, plusieurs séminaires de formation et de recadrage ont été organisés par le PUIUR au bénéfice des Villes et Communes et de tous les autres partenaires au Projet. Au terme de ces échanges, avez-vous le sentiment que les élus locaux ont

effectivement saisi le bien-fondé des contrats de ville ?

En Mai 2010, le séminaire de Yamoussoukro a servi à présenter aux élus locaux le concept du contrat de ville. Les présentations ont été assurées par des experts de ce concept à travers des exemples concrets comme le cas du Sénégal. L'atelier organisé en 2012 a permis de voir l'engouement des élus locaux vis-à-vis de ce concept. Pour ma part avoir un outil qui permet un diagnostic complet de la commune et des recommandations identifier permet à l' élu de pouvoir assurer son mandat de manière plus efficiente.

Trente(30) localités ont été sélectionnées pour accueillir la phase pratique de la mise

permettra d'avoir une cohérence et aura pour conséquence de responsabiliser les différentes collectivités qui devront aussi participer financièrement au budget de ce contrat. Mais dans le cadre du PUIUR nous nous occuperons de 5 chefs lieux de régions et des 5 communes d'Abidjan comme indiqué dans le document projet.

Comment la mise en pratique du Contrat de Ville va-t-elle se dérouler concrètement sur le terrain ?

La mise en œuvre des Contrats de ville sur le terrain se déroule en trois phases. La première est celle des audits ; on l'appelle aussi phase de diagnostic ; c'est ici que s'exécutent les différents audits Urbain, financier et organisationnel. La seconde phase est celle de la restitution des résultats des audits ; elle a pour objectif de présenter les ré-

sultats des audits aux populations et aux élus locaux. Enfin la phase de signature marque la fin du processus de négociation de la collectivité et de contractualisation qui permet l'application des Contrats de ville dans la commune

Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les différents types d'audits ?

Les audits urbains consistent à faire l'inventaire des infrastructures et des équipements existants, par quartier (niveaux d'équipements et de services), par secteur (voirie, drainage, services de base, marchés, équipements de proximité, etc.). Elle procède ensuite à l'identification des besoins des populations et effectue une première sélection du budget, des investissements éligibles, en complémentarité avec les autres projets éventuellement en cours. Quant aux audits financier et orga-

nisational, ils font une analyse institutionnelle de la mairie : ses compétences, ses relations avec l'Etat et les agences nationales qui interviennent dans sa zone. Ils font également une analyse organisationnelle de la commune, c'est-à-dire les moyens et capacités des différents services (Financiers et Techniques). Les audits financier et organisationnel font enfin une analyse financière de la commune pour voir les moyens dont elle dispose pour lui permettre de réagir en cas de sollicitation. Dans le cadre des Contrats de ville, la commune doit y allouer une partie de son budget.

Au moment où le PUIUR et ses partenaires entament la phase pratique, à grande échelle, des Contrats de Ville, avez-vous des recommandations spécifiques à faire à l'endroit des élus locaux qui en

sont les bénéficiaires finaux ?

Les élus locaux doivent se servir des Contrats de ville comme un outil de développement. Les différents rapports d'audits et les recommandations doivent leur permettre d'avoir des solutions aux problèmes de leurs communes.

Cet outil doit leur servir de programme de planification pour leurs propres investissements mais surtout de documents ressources pour pouvoir rencontrer des bailleurs de fonds (ONG, associations ou dans le cadre d'une coopération décentralisée Sud-Sud ou Nord-Sud) en vue d'intervenir sur certains points qui n'ont pu être pris en compte dans le cas d'un Contrat de ville avec l'Etat. Pour faire simple, on dira que les Contrats de ville sont pour les Communes ce qu'est le Plan national de Développement pour le pays. D'ailleurs, nous l'appelons le PCD (Plan Communal de Développement).

PARFAIT GOHOUROU (Préfet Hors Grade) à propos des Contrats de ville :

« Les élus locaux ont tous intérêt à s'en approprier pour une gestion efficiente de leurs villes »

« Au moment où ce programme redémarre après une période de suspension consécutive à la crise que le pays a connue, je voudrais indiquer aux élus locaux que le contrat de ville est un outil opérationnel de mise en œuvre des projets urbains. Il consiste en un engagement de l'Etat et de la Commune pour mener conjointement une politique cohérente de développement sur le plan de l'amélioration des conditions de vie des populations et du renforcement de la gouvernance locale.

Ils ont tous intérêt à s'en approprier car il leur permettra, d'une part, d'assurer une gestion efficiente, à moyen et long termes, des problèmes de leurs villes respectives et, d'autre part, de renforcer les fonctions municipales qui leur ont été dévolues par l'Etat.

Le retard observé dans la mise en œuvre démarrée depuis 2010 du contrat de ville ne doit pas constituer pour eux une source de découragement ou de désengagement vis-à-vis de cet outil de développement local qui va contribuer à la relance de l'éco-



nomie ivoirienne et à améliorer les conditions de vie de leurs populations à travers des programmes d'investissement et de renforcement des capacités conjointement définis entre l'Etat et leurs Communes.

Les bases pour le succès du contrat de ville en Côte d'Ivoire pour le bénéfice de leurs Communes respectives sont déjà posées et se traduisent notamment par la mise à niveau des acteurs institutionnels, la production du cadrage institutionnel de son ap-

plication, l'identification des actions à inscrire dans ses composantes, son expérimentation avec les audits urbain, financier et organisationnel des Communes pilotes de Korhogo et de Yopougon ainsi que par la sélection des cabinets d'études qui seront chargés de conduire les mêmes audits dans leurs entités décentralisées communales.

Aujourd'hui, toute l'architecture du contrat de ville est mise en place. Aussi, voudrais-je demander aux élus locaux leur implication dans le processus en se rendant disponibles pour la mise en œuvre des différentes actions qui seront entreprises dans le cadre de ce programme au niveau de leurs Communes et surtout en prenant toutes les dispositions nécessaires pour le bon déroulement des différents audits prévus. Il s'agira, pour eux, de faciliter ainsi non seulement les missions des cabinets d'études mais aussi l'application des recommandations qui sanctionneront ces audits et qui, dans bien des cas, vont nécessiter les modifications de certaines habitudes.

En d'autres mots, je voudrais les inviter à se préparer aux changements dans la gestion urbaine, financière et organisationnelle de leurs Communes respectives afin de bénéficier effectivement des retombées attendues du contrat de ville, à savoir notamment :

- la dynamisation des investissements dans leurs villes ;
- l'assainissement et le renforcement de la gestion de leurs Communes ;
- le reversement des sommes dues à leurs collectivités territoriales au titre de la fiscalité partagée.

Je demande, pour terminer, aux élus locaux de servir de relais auprès de leurs populations respectives sur la question en les sensibilisant à se disposer aux audits qui seront réalisés dans leurs localités. Le concours et l'implication de tous sont nécessaires pour le succès de ce programme qui, je l'espère, avec le concours de Banque Mondiale, principal partenaire financier, et le concours de tous, ne connaîtra plus d'interruption. »

Assainissement/Carrefour de l'Indénié

Avant la grande saison des pluies

Le PUIUR fait vidanger les bassins de retenu

C'est la période des grandes toilettes dans le bassin du Gourou encore appelé «Carrefour de l'Indénié». Les trois bassins de retenu construits dans cet espace pour ralentir la vitesse des eaux usées et stopper la progression des déchets solides vers la lagune ont été vidangés par le PUIUR. C'est que depuis qu'ils ont été livrés, il y a un an, les trois ouvrages ont pleinement joué leurs rôles en préservant le carrefour de l'Indénié des récurrentes coulées de boue et de déchets solides. Pleins à craquer, les bassins de Washington, Adjamé Fraternité Matin et Cocody Danga-CIE ont été curés. L'opération est une mesure préventive en attendant les grandes pluies des mois de Mai et Juin prochains. Maintenant il reste à espérer que les populations adoptent des comportements citoyens en évitant de jeter des objets solides dans les caniveaux.



Ministère de l'Environnement, PUIUR, ANASUR...

Les autorités interpellent les populations

« Les caniveaux ne sont pas des dépotoirs »

«Il faut que les populations déposent leurs déchets solides dans des bacs prévus à cet effet et non dans les caniveaux». Ces propos de M. Pierre Dimba, Coordonnateur du PUIUR rejoint ceux des autres autorités chargées de la gestion de l'environnement à quelques semaines de la grande saison des pluies. «Nous voulons amener la population à renouer avec les bonnes pratiques de propreté» renchérit Mme Sarrahn T. Ouattara, Directeur Général de l'ANASUR, initiatrice de la Caravane «Balaie devant ta porte». Même son de cloche à la direction de l'Assainissement et du Drainage où le Directeur M. Tapé Zékré qui appelle les populations à préserver les ouvrages construits à leur bénéfice.

Interview

Tapé Zékré, Directeur de l'Assainissement et du Drainage

Le Directeur de l'Assainissement et du Drainage veut relancer la campagne de sensibilisation sur l'importance des équipements déjà objet de vandalisme, à peine 2ans après leur installation par la Banque Mondiale via le PUIUR.

« Que les populations soient attentives aux messages véhiculés par les comités locaux d'assainissement »



M. le Directeur, pouvez-vous nous faire le point des préjudices subis par les équipements d'assainissement et de drainage fraîchement installés par le PUIUR ?

Il s'agit de déversement des sachets, des bouteilles, des refus de nettoyage de jardin dans les canaux de drainage des eaux usées. Car, faut-il le rappeler, la Banque Mondiale à travers le PUIUR, a financé l'aménagement de ces canaux pour entraîner les eaux

de façon harmonieuse vers la lagune. Et cet aménagement a été assorti des bassins-tampons pour pouvoir arrêter les sables. Ce que nous constatons aujourd'hui dans l'Indénié, c'est l'arrivée massive et continue de toutes sortes d'ordures qui bloquent par moment le passage des eaux. Deuxièmement, il y a eu l'extension des ouvrages d'assainissement et de drainage dans les quartiers comme Plateau Doukoui, Quatre étages... à Abobo, mais aussi à Treichville etc. Ces

réseaux sont souvent agressés. Des personnes y déversent régulièrement des ordures. Certains vont jusqu'à faire nuitamment des branchements directs non conformes sur ces réseaux sans même s'adresser au Ministère ou à la SODECI qui est la société exploitante. Ce sont des actes qui démolissent ces ouvrages. Troisièmement, les tampons qui sont posés font l'objet de vandalisme. Ce sont des actes d'incivisme qui dégradent cet important dispositif.

Quelles sont les mesures prises par votre département pour prévenir de tels actes ?

Les premières mesures prises ont été une vaste campagne de sensibilisation de la population à travers des sketches diffusés par le canal de la télévision. Il s'agissait de montrer à la population à quoi sert les installations financées par la Banque Mondiale via le PUIUR afin de les amener à en prendre soin ; ou tout au moins à ne pas les dégrader. Dès que possible, nous relancerons cette campagne de sensibilisation. Deuxième mesure prise, c'est que le Ministère a mis des agents dans l'Indénié pour nettoyer les grilles avant et après les pluies. Par ailleurs, au niveau de certains ouvrages tels que les stations de pompage, des gardiens sont toujours en faction devant certains postes pour pouvoir prévenir des éventuels dangers et sécuriser le site grâce au contrat d'affermage qui lie le Ministère à la SODECI.

Cela dit, il faut retenir que l'ouvrage qui passe devant la porte de l'usager appartient certes à l'Etat qui a investi ; mais il appartient surtout à l'usager qui y est raccordé et à la population qui habite le quartier. Remarquez que quand un réseau est bouché ou quand il déborde, cela entraîne des odeurs désagréables, une prolifération de cafards, de mouches, moustiques... Toute chose qui rend la vie inconfortable.

Que diriez-vous à la population et à vos partenaires pour attirer davantage leur attention sur l'importance des équipements d'assainissement ?

D'abord aux dirigeants locaux, Mairies et Districts, qui sont plus proches de la population, je dirais qu'il faut veiller, dans leurs différentes campagnes de sensibilisation, à parler d'assainissement. Et dans ce cadre de la sensibilisation financé par la Banque Mondiale, le Ministère de la Construction, de l'Assainissement et de l'Urbanisme a installé avec le PUIUR des comités locaux d'assainissement dans les Mairies. Sans chercher à les accuser, nous prions que ces comités locaux ne meurent pas. De son côté, il faut que la population soit attentives aux messages véhiculés par les comités locaux. Que chacun prenne conscience des efforts que l'Etat a faits mais surtout de l'importance des ouvrages de l'assainissement. Parce que l'assainissement est le premier pas vers la santé.

Composante voirie

Réhabilitation des passerelles piétonnes reliant Marcory et Koumassi-Remblais

Après la réhabilitation puis la mise en service officielle des deux passerelles piétonnes reliant les deux sous-quartiers, les populations expriment leur joie.

«C'est un cadeau de Dieu !»



Confort de circulation, sécurité, énorme gain de temps et d'argent... Les bénéfices qu'apporte aux populations la réhabilitation des deux passerelles piétonnes entre Marcory et Koumassi-Remblais sont multiformes. A l'occasion de la pose du deuxième ouvrage, les habitants des deux rives du canal sont venus par milliers exprimer leur joie pour ce qu'ils appellent le «retour à la normale». «C'est un cadeau de Dieu», s'exclame la commerçante Mariam Touré. «Cette fois, c'est un travail sérieux !» renchérit Kouamé George, élève. Pour rappel, les deux ouvrages en question, uniques traits d'union entre les deux sous-quartiers, étaient depuis de longs mois dans un état de dégradation avancée. Mettant gravement en danger les populations riveraines contraintes, chaque jour, de faire un large détour de plus de deux kilomètres pour rallier deux rives distantes d'à peine 20 mètres.

Passerelle 1

Caractéristiques technique

- ✓ Portée : 14,50 m
- ✓ Largeur : 1,60 m
- ✓ Poutres : Profilés IPE 330
- ✓ Contreventements : Profilés IPE 120 et Cornières 50x50x5
- ✓ Raidisseurs : Profilés IPE 80
- ✓ Poids propre : 4,50 tonnes
- ✓ Charge admissible : 40 tonnes

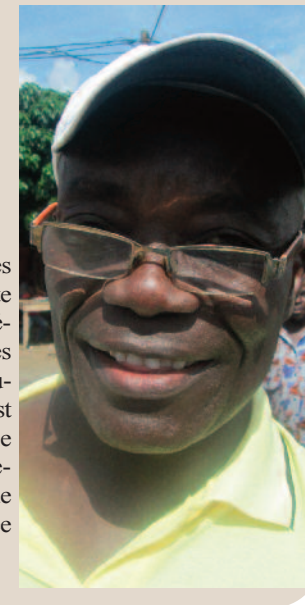
Missia Yao Théodore

(Usager du pont piéton- Marcory) :

« Avant, on avait peur de traverser... »

« La réalisation de ce pont piéton est une grande réussite. J'habite ce quartier depuis 6 ans, et c'est la première fois que je vois nos autorités réaliser un outil aussi solide entre les deux rives de ce canal. Avant, on avait peur de traverser ; le risque d'une noyade était réel. C'était très dangereux ! Je suis surtout content pour la barre de fer qu'ils ont placée au milieu du

pont ; cela va empêcher les pousse-pousse d'emprunter cette passerelle, car ce sont eux qui détruisent tous les outils précaires qui servaient de pont. Mais au-delà de tout, on voit bien que c'est un ouvrage qui va durer pour le bonheur de la population. Je remercie le PUIUR et la Banque Mondiale d'avoir eu une pensée pour nous les moins nantis ».



Passerelle 2

Caractéristiques technique

- ✓ Portée : 15,20 m
- ✓ Largeur : 1,60 m
- ✓ Poutres : Profilés IPE 330
- ✓ Contreventements : Profilés IPE 120 et Cornières 50x50x5
- ✓ Raidisseurs : Profilés IPE 80
- ✓ Poids propre : 7,30 tonnes
- ✓ Charge admissible : 40 tonnes



Avant

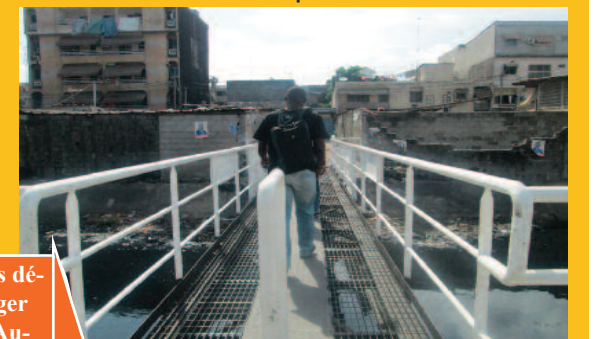


Après

Les passerelles piétonnes 1 et 2 ont été entièrement réhabilitées et livrées à la population



Autrefois, ces passerelles dégradées étaient un danger pour les populations. Aujourd'hui, elles sont un facteur de bien-être et de véritables outils de développement



Bon à savoir

Coaching

Face aux épreuves de la vie professionnelle

Dans certaines circonstances de blocage absolu, y compris dans la vie professionnelle, c'est au fond de soi-même qu'il faut rechercher la solution de la survie.

Osez la solution du **libre** choix



Notre comportement doit découler de nos décisions et non de notre condition...

Nous avons, souvent, tendance à nous définir en fonction de notre déterminisme génétique «*Ah, si mon père ne m'avait pas transmis ce caractère de cochon*», notre déterminisme physique ou social (les autres, le chef le conjoint) avec son cortège de si: j'étais plus considéré, si j'avais de l'argent, si j'avais un patron moins tyrannique.... Nous avons, pourtant, la liberté de choisir et d'agir,

quelles que soient les épreuves de la vie, parce que nous sommes responsables de notre propre vie, en tant qu'êtres humains. Notre comportement doit découler de nos décisions et non de notre condition. Le psychiatre autrichien, Victor Frankl, nous plonge dans cette découverte du comportement humain, à travers sa propre expérience. Plongé dans les circonstances les plus dégradantes, lorsqu'il fut déporté dans les camps de la mort où il dû endurer des épreuves sous l'Allemagne nazie, Victor Frankl s'est appuyé sur cette richesse de l'homme, la richesse de soi, pour découvrir un principe fondamental de la nature humaine: entre le stimulus et la réponse, l'homme a toujours la liberté de choisir. Ses parents, son frère et sa femme sont morts dans ces camps. A l'exception de sa sœur, toute la famille a été exterminée. Victor Frankl a lui-même subi la torture et d'innombrables humiliations, ne sachant ja-

mais si ses pas le mèneraient à la chambre à gaz ou parmi les prisonniers épargnés qui débattaient les corps des juifs gazés puis incinérés. Un jour, nu et dans une pièce, il prit peu à peu conscience de ce qu'il appellerait plus tard «la dernière des libertés humaines», une liberté que ses geôliers nazis ne sauraient lui enlever. Ceux-ci pouvaient être les maîtres du lieu, faire ce qu'ils voulaient de son corps, mais il restait, lui, un être conscient de son identité capable de regarder en observateur son propre rôle. Il pouvait décider lui-même comment tout ce qu'il subissait allait l'affecter. Entre ce qui lui arrivait (le stimulus) et sa réaction, s'interposait sa liberté, son pouvoir de choisir une réponse.

Mme Eliane Ekra, Consultante Formatrice en Développement Personnel Management Développement d'Entreprise (Ex IHE- Afrique)

@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@webloguy.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.