

# LE COMPAGNON

DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

GRATUIT

TRIMESTRIEL / N°02 / OCT-NOV-DEC 2019



## Assurance

des entreprises du BTP :  
état des lieux, contraintes et perspectives

**Actualité du secteur** 19

4<sup>ème</sup> Pont : Le plus haut d'Abidjan

**Matériaux et matériels** 41

Les carrières de gravier et de sable :  
De véritables greniers

66 **Portrait**

Ezan Akélé,  
Le Ministre pédagogue

73 **Dans ce numéro figure  
le Bulletin d'officialisation des prix**



**BERNABÉ CÔTE D'IVOIRE** vous accompagne dans tous vos projets sur 5 points de vente à Abidjan et San Pedro avec désormais trois enseignes pour mieux vous servir : **Bernabé**, **Technibat** et **Mr.Bricolage**.

**Bernabé** donne aux Hommes les Moyens de Bâtir l'Avenir depuis plus de 60 ans en fournissant de la quincaillerie professionnelle, du matériel industriel et des produits métallurgiques aux professionnels du BTP, de l'agriculture et de l'industrie.

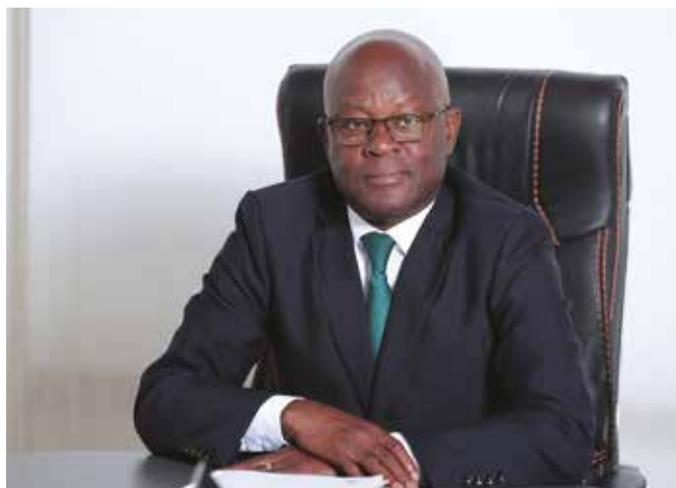
**Technibat** offre une large gamme de matériaux de construction, de quincaillerie du second œuvre et d'équipement domestique aux professionnels du bâtiment, aux artisans et aux particuliers à la recherche de produits de qualité pour leurs projets d'aménagement.

**Mr.Bricolage** propose à sa clientèle de particuliers et d'artisans des produits de qualité à des prix accessibles et répartis sur les 4 univers de l'Aménagement, du Bricolage, de la Décoration et du Jardinage.



[bernabeafrique.com](http://bernabeafrique.com)





Par Philippe Eponon,  
Directeur de Publication

## “DIFFICILE DE SE PASSER DE L’ASSURANCE DANS LE BTP”

**L**a Loi n° 2019576 du 26 juin 2019 instituant le **Code de la Construction et de l’Habitat** (Journal Officiel de la République de Côte d’Ivoire), répond à des problématiques auxquelles doivent faire face les acteurs du secteur du Bâtiment et des Travaux publics (BTP) en Côte d’Ivoire. A savoir quelles solutions durables apporter aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, d’une part, et quel type d’assurances est à contracter par les entreprises de BTP, d’autre part. En d’autres termes, comment assurer la sécurité totale sur le lieu du travail et sur le trajet entre le lieu d’habitation et le lieu du travail et quelle garantie de prise en charge médicale et de réparation des sinistres ?

Pour rappel, la 23<sup>ème</sup> Journée africaine de la prévention des risques professionnels (JAPRP), organisée à Abidjan, en 2018, révèle une situation assez grave. Selon les statistiques, la Côte d’Ivoire a enregistré de 2015 à 2017, une moyenne annuelle de 6 000 accidents de travail, hors trajet, et de 10 maladies professionnelles. Ce qui a eu un impact désastreux sur le système de production nationale et familiale. La Caisse Nationale de Prévoyance Sociale (CNPS) a évalué le coût moyen direct de la prise en charge de ces sinistres, sur la période donnée, à environ huit milliards de Fcfa. Quand les coûts indirects supportés par les entreprises sont estimés à 40 milliards de Fcfa. D’où le concept “Vision Zéro” de la CNPS qui vise la prévention durable.

Ainsi, le **Code de la Construction et de l’Habitat**, en son **Titre IV**, relatif aux “**Devoirs et responsabilités en matière de construction**”, donne, à travers son sous-titre 2 : “**Sécurité et hygiène sur le chantier**”, les règles de base à respecter sur un chantier afin de prémunir le personnel et les visiteurs de tout danger. « *Sur le chantier de construction, des dispositions appropriées doivent être prises pour assurer la sécurité des travailleurs et celle des*

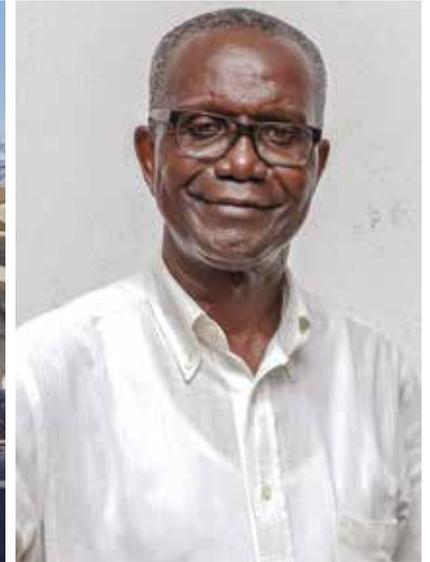
*personnes étrangères présentes à l’intérieur et aux abords du périmètre des travaux (Art. 219) ».* Plus précisément, l’Art. 220, stipule que « *Tout chantier doit être ceinturé avant le début des travaux par une clôture provisoire, qui sera conforme à la réglementation en vigueur ».* Enfin, selon l’Art. 221, « *sur le chantier, tous les travailleurs doivent être dotés selon leur poste de travail, d’équipements devant assurer leur sécurité: casque, ceinture pour travaux en hauteur, lunette pour soudure, tenue fluorescente, paire de bottes, paire de gants, etc. ».*

Toutes ces dispositions sont certainement connues des dirigeants d’entreprises, architectes, ingénieurs, entrepreneurs, techniciens en Bâtiment et Travaux publics et même des travailleurs. Nous souhaitons donc que chacun se conforme à la loi et à la pratique du métier, car l’utilisation d’Equipements de Protection Individuelle (EPI) épargne de nombreux accidents de travail et des pertes en vie humaine.

Et si après l’application de toutes ces dispositions sécuritaires, un accident devait survenir, l’entreprise doit être à même de supporter la prise en charge du sinistre. Et le seul moyen efficace, c’est la souscription au contrat d’assurance Tous Risques Chantier (TRC). Là aussi, le Code de la Construction et de l’Habitat est formel. Notamment, en son **sous-titre 4** relatif aux “**Assurances des travaux de construction**”. En son Chap.1 portant sur l’“**Assurance de responsabilité obligatoire**”, la loi précise en son Art. 236 : « *Le constructeur est tenu de souscrire un contrat d’assurance couvrant tous les risques inhérents aux activités de construction, à l’ouverture de tout chantier de construction ».* Et poursuit à l’Art. 237 : « *Le contrat d’assurance doit contenir une clause de responsabilité garantissant tout dommage résultant du fait du constructeur ».* Cette disposition est suivie de celle du **Titre 2, Chap. 2** relatif à l’ “**Assurance de dommage obligatoire**”. (Art. 240).

## 05

**DOSSIER**  
**Assurance des entreprises du BTP** : état des lieux, contraintes et perspectives



**19 ACTUALITÉ DU SECTEUR**  
Le 4<sup>ème</sup> Pont : Le plus haut d'Abidjan

**27 CHANTIERS**  
Les routes départementales : Toujours d'énormes besoins

**41 MATÉRIAUX ET MATÉRIELS**  
Les carrières de graviers et de sable : De véritables greniers

**51 CONSEIL DE L'EXPERT**  
26<sup>e</sup> Congrès mondial de la route à Abu Dhabi, aux Emirats Arabes Unis  
La participation de la Côte d'Ivoire une réussite

**56 BTP FORMATION ET EMPLOI**  
Comment monter un bon dossier d'appels d'offres?

**60 PROFILS ET MÉTIERS**  
Hermann Etékou : Le souci de la qualité

**63 MÉTIERS**  
La maçonnerie un métier central du BTP, et pourtant...



**66 PORTRAIT**  
Ezan Akélé,  
Le Ministre pédagogue

**73 BULLETIN DES PRIX**  
en matière des travaux publics et de construction pour la période de janvier à juin 2019.

**82 OUVRAGE D'ART**  
Le Pont FHB :  
Un pilier essentiel dans l'essor économique de la Côte d'Ivoire



**90 BON À SAVOIR**  
- Dédicace : Le Docteur Menin Messou présente ses deux derniers ouvrages aux techniciens  
- Distinction : neuf chefs d'entreprise du Gibtp décorés  
- Programme compact MCC :  
**Bientôt un centre de formation professionnelle dédié au Btp**  
- Archibat : En 2021 la 8<sup>ème</sup> édition prévue sur un véritable parc des expositions bâti.



**LE COMPAGNON DU BÂTIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS** est une publication du Groupement Ivoirien du Bâtiment et des Travaux Publics (GIBTP) • République de Côte d'Ivoire – Siège du GIBTP à Abidjan, Cocody Riviera Attoban, cité BAD-Lot 1606, Bonoumin- 01 BP 464 Abidjan 01 • Téléphone : 22 43 77 91 - Fax : 22 43 77 95 - Email : gibtp@aviso.ci, gibtp@gibtp.org • **Directeur de Publication** : Philippe Eponon • **Rédacteur en Chef** : Auguste Yepie • **Rédacteur en Chef Adjoint** : Paulin N. Zobo • **Rédacteurs** : Paulin N. Zobo ; Elvis Kodjo ; Serge Hengoup ; Bellarmin Yao Kan ; Assane Niada ; Narcisse Angan ; Hervé Gobou ; Brigitte N'guessan ; Charles Ogry ; Zéphirin Nango ; Honoré Droh ; Dominique Mobioh-Ezoua ; Isaac Koné • **Edition** : ODADE SARL (Guy Roger NABO) • **Régie publicitaire** : ODADE SARL 22 41 33 94 (Corine Yao) • **Photographes** : Gbaka Solange ; Dago Nadi Jessica • **Correction** : Dominique Mobioh-Ezoua, Diarrassouba Seydou • **Impression** : Imprisud • **Tirage** : 2000 • **Distribution** : ODADE SARL • **Dépôt Légal** : N°15610 du 23 Mai 2019, 02 trimestre 2019

Toute reproduction est interdite sans autorisation du GIBTP



# ASSURANCE

DES ENTREPRISES DU BTP :  
ÉTAT DES LIEUX, CONTRAINTES ET PERSPECTIVES



## L'ASSURANCE DANS LE BTP : UNE CONDITION INCONTOURNABLE

*Les entreprises du BTP sont légalement astreintes à des obligations d'assurance, notamment après l'adoption de la Loi n°2019-576 portant Code de la Construction et de l'Habitat en Côte d'Ivoire. Cependant, le rapport assurance-entreprises du BTP n'est pas aussi évident que cela. Dossier.*

Par Hervé Gobou

**T**out métier qu'on exerce comporte des risques potentiels. Celui du Bâtiment et des Travaux publics l'est davantage, en raison de la délicatesse et de la complexité qui le caractérisent. Cependant, certains entrepreneurs, certainement dans l'intention de réduire leurs charges de fonctionnement ou par faible conscience du risque encouru ou pour d'autres raisons, ne souscrivent pas toujours et promptement, à des polices d'assurance. Par conséquent, ils exposent leurs entreprises et personnels à de grands risques en cas de

survenance d'un sinistre quelconque. Pour comprendre le rapport assurance-entreprises du BTP, quelques acteurs et décideurs contactés ont accepté de partager leurs expériences.

### Les enjeux de l'assurance dans le BTP

L'assurance, selon des opérateurs de ce secteur, est un outil incontournable, qui devrait être consubstantiel à l'activité de promotion et de construction de bâtiments et de travaux publics. Et ce, en raison de la nature-même



de l'activité. En effet, non seulement l'activité du BTP fait appel à une multiplicité de métiers, mais l'exercice de ces métiers comporte de nombreux risques dont les dommages sont souvent catastrophiques, tant pour les travailleurs victimes d'accident en situation de travail que pour les particuliers dont les édifices s'écroulent, s'endommagent ou subissent des intempéries. « *Le BTP est un domaine où les responsabilités se croisent et les risques liés à la construction sont nombreux. Nous devons les accompagner avec des conseils adéquats et une capacité de faire face aux sinistres avérés* », note Sylvie Fadika, Directrice générale de Smabtp, une compagnie d'assurance spécialisée dans le BTP.

Plus que certains secteurs d'activité, le BTP nécessite des garanties et autres exigences en termes d'assistance sociale et sécuritaire. Le premier niveau de sécurité imposé aux entreprises de BTP, sont les Equipements de protection individuelle (EPI) qui passent par le port du casque, la chasuble et la chaussure de sécurité. Et notre entretien avec l'assurance Serenity S.A ne fait que corroborer ce constat, lorsque notre interlocuteur, Daniel N'Goran, conseiller du Président Directeur Général de cette compagnie affirme : « *L'assurance est un enjeu capital et très important tant pour les entreprises de BTP que pour les Autorités Contractantes et les Assureurs du secteur ; mais plus pour les entreprises du BTP puisque désormais astreintes, du fait de la réglementation, à une obligation d'assurance Tous Risques Chantier* ».

En outre, une entreprise assurée est une entreprise

professionnelle, compétitive, qui suscite garantie et crédibilité. C'est d'ailleurs une des conditions pour décrocher des marchés à la faveur d'appels d'offres nationaux et internationaux.

### De la perception de l'assurance par les entreprises du BTP

A la question de savoir si les entreprises de BTP sont prédisposées et promptes à souscrire à des polices d'assurance, les réactions se sont avérées mitigées, cependant tous reconnaissent une forte propension et une obligation des entreprises du BTP évoluant en Côte d'Ivoire à se faire assurer. « *Les entreprises sont soucieuses d'une bonne couverture, encore faut-il qu'elles trouvent en face d'elles des assureurs en capacité de bien les accompagner* », déclare Sylvie Fadika. « *L'assurance dans le BTP est extrêmement importante* », indique pour sa part Stéphane Affro, Directeur Général de Kaydan Real Estate et Infrastructures, une entreprise de BTP. Et il n'est pas seul à considérer la place primordiale que doit occuper l'assurance dans un projet d'entreprise de construction. Marina Nobout Batio, Directrice générale d'Ohel International, spécialisée dans le bâtiment écologique fait en BTCS (Bloc de terre comprimé et stabilisé), a la conviction qu'il n'y a pas de salut pour les entreprises de BTP en dehors de l'assurance. « *Je pense que l'assurance doit être au cœur du métier de BTP parce que le risque que nous prenons est grand. Pour les maisons*

basses déjà, il y a des risques, mais aussi pour les bâtiments d'élévation, il peut y avoir des chutes, des accidents en manipulant les pointes, les marteaux et autres matériels et matériaux de construction. J'estime qu'il est important que nous placions l'assurance au cœur de nos activités. On nous impose déjà les Equipements de Protection Civile, mais il faut maintenant passer à l'individuel accident, parce qu'un employé peut briser sa carrière en cas d'accident, s'il n'est pas assuré », soutient-elle.

Quant à Sylvie Séka, déléguée départementale chez Saham Assurance, elle déclare que « L'assurance est fondamentale pour tout individu, pour toute entreprise et encore plus, pour les entreprises évoluant dans le secteur du BTP ». Qui ne manque pas de relever les risques très accentués liés aux métiers du BTP.

En dépit de cette nécessité vitale avérée de l'assurance dans le BTP, il n'est pas toujours évident que certains acteurs se bousculent pour se couvrir de ce parapluie de sécurité sociale : « On ne peut pas parler, a priori, de promptitude de la part des acteurs des BTP ; on pourrait peut-être retenir qu'il s'agit d'une "promptitude imposée" »

du fait des exigences et des conditionnalités d'octroi des marchés », observe Daniel N'Goran de Serenity S.A. « Je ne crois pas que les acteurs du BTP soient les plus grands souscripteurs chez nous », réagit de son côté Sylvie Séka de Saham Assurance. Marina Nobout d'Ohel International précise : « On constate sur plusieurs chantiers que certains ne prennent pas en compte l'élément principal qu'est l'EPI. On remarque que plusieurs personnes ne sont pas chaussées correctement, que des entreprises ne sont pas assurées, et que la population se dirige souvent vers des tâcherons. Quand vous voulez faire construire une maison et que vous ne vous tournez pas vers une entreprise bien installée, que vous vous adressez à des gens qui ont appris le métier sur le tas, le problème de sécurité, d'accident et de décès se pose... ».

Par ailleurs, le personnel souvent saisonnier des entreprises de BTP constitue souvent un obstacle à leur prise en compte dans la couverture d'une assurance. Une situation qui devrait interpellier les acteurs de ce secteur.

## Les acteurs du BTP interpellés

Les acteurs du Bâtiment et des travaux publics sont donc mis devant leurs responsabilités professionnelles et sociétales. Au regard de leur profession qui recommande un professionnalisme avéré, une grande prudence et une démarche qualité irréprochable, l'intégration de l'assurance dans leur projet immobilier et de construction n'est plus une option, mais une condition indispensable pour répondre aux défis et canevas de la normalisation et de performance.

D'ailleurs, le chiffre d'affaires que certains veulent préserver en évitant les assurances, se trouve souvent noyé dans la couverture de dommages lorsqu'un sinistre apparaît pendant que l'entreprise ou les travailleurs ne sont pas assurés.

Du reste, au moment où la communauté internationale se mobilise pour les questions de durabilité de l'économie et dans un contexte de changements climatiques qui impose d'autres exigences en termes de méthodes et de matériaux de qualité, les entrepreneurs de BTP ont tout intérêt à s'approprier l'assurance, au risque de disparaître dans un écosystème du BTP de plus en plus concurrentiel.

H. G.





Certifié ISO 9001 : 2015 

- **GENIE CIVIL**
- **ENERGIE**
- **RECHERCHE**

## DOMAINES D'ACTIVITES :

- ✓ Essais de laboratoire
- ✓ Etudes de sols et fondations
- ✓ Contrôle qualité
- ✓ Recherche appliquée
- ✓ Expertise
- ✓ Sécurel
- ✓ Audits électriques
- ✓ Economie d'énergie
- ✓ Formation technique



## SYLVIE FADIKA,

DIRECTRICE GÉNÉRALE DE SMABTP

### « LE MARCHÉ DES ASSURANCES EST EN PLEINE CROISSANCE »

*SMABTP Côte d'Ivoire SA a été créée en juillet 2017 et a obtenu son agrément en décembre 2017. Elle a pour but de pratiquer les opérations d'assurance et est en capacité de souscrire depuis avril 2018. SMABTP appartient au Groupe SMA, fondé en 1859, qui est aujourd'hui un acteur majeur de l'Assurance en France et le leader de l'assurance Construction.*

#### Pourquoi avoir fait le choix de l'assurance dans le secteur du BTP ?

Pour répondre à cette question, il faut se plonger dans l'histoire de SMA. Une histoire d'entreprise à double résonance, qui parle à la fois de constructeurs et de l'assurance des constructeurs. Encouragées par Napoléon III à partir de 1852, les sociétés de secours mutuel se développent pour porter secours aux ouvriers démunis, victimes d'accident du travail. La Chambre syndicale des entrepreneurs de maçonnerie de Paris et de la Seine décide de créer la sienne le 1er mai 1859 : cette société d'assurance mutuelle est l'ancêtre direct de SMA.

#### Les entreprises du BTP sont-elles promptes à se faire assurer ?

Les entreprises sont soucieuses d'une bonne couverture, encore faut-il qu'elles trouvent en face d'elles des assureurs en capacité de bien les accompagner. Le BTP est un domaine où les responsabilités se croisent et les risques liés à la construction sont nombreux. Nous devons les accompagner avec des conseils adéquats et une capacité de faire face aux sinistres avérés.

#### Que prévoit la loi en termes d'assurance dans le BTP ?

Nous avons un nouveau Code de la Construction et de l'Habitat. C'est la loi n°2019576, parue au Journal Officiel le 1er août 2019. Ce texte de loi encadre, entre autres, la mise en place obligatoire d'une assurance de responsabilité, et d'une assurance dommage pour toute personne physique ou morale qui fait réaliser des travaux de constructions, qu'il agisse en qualité de propriétaire de l'ouvrage, de vendeur ou de mandataire du propriétaire de l'ouvrage, l'obligation reste valable.

Nous notons avec une réelle satisfaction, que l'Etat de Côte d'Ivoire a opté pour un encadrement réglementaire du marché de la construction.

#### Qui assure les victimes des incendies et inondations des bâtiments ?

Les dommages causés par l'incendie et l'inondation sont couverts par l'Assureur TRC jusqu'à la réception du chantier par le maître d'ouvrage pendant les travaux de construction. Cependant, à la réception de l'ouvrage, les propriétaires sont tenus de souscrire des assurances multirisques contre les incendies et les inondations que pourraient subir leurs bâtiments. Quand un incendie se déclare, il faut avant tout déterminer l'origine, puis les responsabilités. Les responsabilités établies, les victimes se retourneront vers l'entité reconnue responsable de l'incendie.

#### Quelles sont les perspectives du secteur de l'assurance dans le BTP ?

Les perspectives sont encourageantes. SMABTP Côte d'Ivoire étant par définition un assureur spécialisé dans les risques constructions, a pris l'initiative de s'implanter sur le marché ivoirien. Ledit marché croît à un rythme soutenu, et les acteurs ont une bonne connaissance du domaine des assurances. Par ailleurs, nous constatons une réelle volonté de l'Etat de Côte d'Ivoire à répondre aux besoins en logements et en infrastructures de la population ivoirienne, une donne à laquelle il convient d'ajouter la mise en place d'un cadre légal avec l'instauration d'une obligation d'assurance «Tous Risque Chantier».

Interview réalisée par Hervé Gobou





## MARTIN DANIEL N'GORAN

CONSEILLER DU PDG DE SERENITY S.A :

### «L'ASSURANCE EST OBLIGATOIRE DANS LE CADRE DE L'ATTRIBUTION DES MARCHÉS »

*Martin Daniel N'goran, Conseiller du Président Directeur Général de SERENITY SA, explique les rapports d'interdépendance entre les secteurs du BTP et des assurances, et situe l'enjeu capital des assurances pour les acteurs du BTP.*

Par Hervé Gobou

#### Quelles sont les particularités de Serenity S.A ?

Les particularités de Serenity se résument en :

- Sa politique de proximité qui fait qu'elle couvre tout le territoire national à travers plus de 25 bureaux directs
- Sa recherche et la mise en place des produits nouveaux ou innovants tels que la MPA et la Caution ; ce produit représentant environ le quart de son chiffre d'affaires fait de Serenity le leader de la Branche sur le marché
- Sa recherche permanente de l'excellence en étant réactive et à l'écoute des clients et autres partenaires

#### Que représente le secteur du Btp dans votre portefeuille ?

Le secteur du BTP représente une quantité non négligeable dans notre portefeuille en général et dans la branche Caution en particulier (60 à 80%) de la branche. En effet, à la faveur des programmes de reconstruction, de rénovation et de construction post crise, le secteur du BTP a connu et continue de connaître un boom, notamment au niveau des PME qui y trouvent un terrain de prédilection pour un développement significatif de leurs activités. Les contraintes, entre autres assurantielles, imposées dans le cadre de l'attribution des marchés, a induit un développement de l'Assurance Caution, des marchés notamment sous toutes ses formes, à savoir : Caution Provisoire, Caution d'Avance de Démarrage, Caution Définitive, etc.

#### Pensez-vous que les acteurs de ce secteur sont prompts à se faire assurer ?

On ne peut pas parler, a priori, de promptitude de la part des acteurs des BTP. On pourrait peut-être retenir qu'il s'agit d'une « promptitude imposée » du fait des exigences et des conditionnalités d'octroi des marchés. En effet, il existe dans la plupart des Dossiers d'Appel d'Offres, une clause éliminatoire ou plutôt restrictive de production d'une Attestation d'Assurance Caution sans laquelle une entreprise ne peut concourir ou se voir

octroyer un marché. Aussi, la réaction des acteurs du secteur est-elle, en grande partie, motivée par le souci de remplir les conditions pour espérer remporter un marché. Il est vrai qu'on relève un frémissement dans l'attitude positive desdits acteurs à l'égard des différents produits d'assurance, mais force est de constater que ce n'est pas encore un réflexe volontaire. Il appartient aussi aux assureurs d'être communicatifs et d'améliorer leur relationnel à l'endroit des animateurs du BTP.

#### Quel peut être l'enjeu de l'assurance pour les entreprises du Btp ?

Un enjeu capital et très important, tant pour les entreprises du BTP que pour les Autorités Contractantes et les Assureurs du secteur. Mais plus pour les entreprises du BTP, puisque désormais astreintes, du fait de la réglementation, à une obligation d'assurance Tous Risques Chantier. Cet enjeu se justifie par l'importance de la présence des couvertures d'assurance, tant avec les cautions d'assurance et les risques qui accompagnent la caution d'assurance. Un exemple : les cautions définitives, les avances de démarrage et les retenues de garanties, les Tous Risques Chantiers et même la Décennale. L'enjeu réel est « la différence marketing ». C'est ce que les banques ne font pas. Il y a de multiples exemples : pour les cautions d'assurance, il n'y a pas de cautionnement égal à la valeur des capitaux garantis. De plus, pour les assurances, l'analyse et le contrôle de la CIMA d'une part, la ligne de Sécurité apportée par le jeu de la réassurance, d'autre part, garantissent la fiabilité et la viabilité des entreprises habilitées à délivrer des cautions.

#### Un appel à lancer aux acteurs du Btp ?

Nous invitons les acteurs du BTP à s'assurer afin d'avoir un accès facile aux marchés et afin d'éviter de perdre des marchés ; parce que n'ayant pas rempli les conditions d'assurance imposées par les clauses desdits marchés, et se voir bien indemnisés en cas de sinistre.

**MARINA NOBOUT,**  
DIRECTRICE GÉNÉRALE DE OHEL INTERNATIONAL

## «ÊTRE ASSURÉ, C'EST ÊTRE PROFESSIONNEL !»

L'assurance est importante à la base. Lorsque le personnel n'est pas assuré à la base, les coûts en cas d'accident ou de sinistre sont énormes, et bien souvent, plombent une grande part du chiffre d'affaires. Par conséquent, il vaut mieux s'assurer en amont pour être couvert lorsque des sinistres surviennent. Selon la déontologie de notre métier, un professionnel est celui qui se soumet à un certain nombre de critères, notamment les obligations telles que les EPI (Equipements de protection individuelle), qui passent par le port du casque, la chasuble et la chaussure de sécurité, qui est le premier niveau de sécurité. Ensuite, la multirisque, qui couvre les risques professionnels et les individuels-accident. Un employé peut tomber d'une échelle, c'est l'assurance individuelle-accident qui s'en charge. Il y a également le décès, donc l'assurance pour les décès.

On constate sur plusieurs chantiers que certains ne prennent pas en compte l'élément principal qu'est l'EPI. On remarque que plusieurs personnes ne sont pas chaussées correctement et aussi que certaines entreprises ne sont pas assurées. Or, de nos jours les clients désirent construire des maisons sur cinq ans,



dix ans ; mais avec quelle garantie ? C'est souvent l'assurance qui permet de payer et d'être remboursé sur cinq ou dix ans... Plusieurs produits d'assurance sont proposés aujourd'hui ; ce qui fait que nous, acteurs de BTP, sommes obligés de souscrire aux assurances. Et ceci, pour que notre métier soit bien vu et qu'il soit plus professionnel. Et qu'à la fin, nous soyons gagnants par rapport à nos investissements.

Je pense qu'il faut régulariser le secteur pour le rendre plus professionnel, en imposant l'assurance. Certes, nous convenons que ce n'est pas évident pour les entreprises au regard de leurs chiffres d'affaires ; et que souvent, elles ne s'y soumettent pas parce qu'elles doivent soumissionner à un appel d'offres. Par ailleurs, de nombreux appels d'offres, notamment ceux de la Banque mondiale, de la Banque africaine de développement (BAD), exigent que les entreprises soient assurées et c'est souvent une clause éliminatoire. J'exhorte donc les acteurs du BTP à prendre au sérieux la question de l'assurance. Il s'agit de faire des économies, de mettre des garde-fous pour assurer ses arrières...

Propos recueilli par  
Hervé Gobou

## «L'ASSURANCE SUR LES CHANTIERS EST NÉCESSAIRE »



**COULIBALY Bakary**  
Sous-Directeur de la Facilitation au Centre de promotion des logements sociaux du ministère de la Construction, du logement et de l'urbanisme.

«Bien que la question du personnel ne nous concerne pas a priori, en tant que partenaire et en tant que tutelle administrative, nous observons tout de même qu'opérateurs et promoteurs utilisent une main d'œuvre importante ; ce qui est une bonne chose. Cependant, vu que ce sont essentiellement des emplois saisonniers qui sont proposés à cette main d'œuvre, nous interpellons ces promoteurs et opérateurs sur la question de l'assurance de leur personnel sur les chantiers ; ne serait-ce que pour couvrir des situations d'acci-

dent. Bien qu'ils emploient des ouvriers saisonniers, ces derniers doivent être sécurisés. Il faut leur garantir, ne serait-ce que la sécurité physique. Car lorsqu'un ouvrier est victime d'un accident, c'est toute une famille qui est en détresse. C'est tout un chantier qui s'arrêterait si les ouvriers blessés, ne se sentent pas sécurisés. Pire, ce sont des chantiers qui resteraient sans main d'œuvre parce qu'aucun jeune ne voudrait plus y travailler au risque d'être exposé au danger».

H Gobou



## L'ASSURANCE DANS LE BTP : ENJEUX ET RÉALITÉS

*Il arrive que des bâtiments construits depuis quelques années ou en construction, tout comme des infrastructures socioéconomiques s'écroulent. L'effondrement récurrent des bâtiments en construction ou déjà bâtis, ou encore des ouvrages publics, pose le problème de la réparation des dommages ainsi causés.*

Par Assane Niadia

**O**n se souvient encore de l'effondrement d'un viaduc à Gênes en Italie, le 14 août 2018, et des morts que cet incident a occasionnés au point d'émouvoir l'opinion internationale. Plus près de nous, des immeubles en construction ou déjà habités se sont effondrés : à Cocody-Angré, 8<sup>e</sup> Tranche, le 19 mai 2019 ; non loin du CHU d'Angré en mars 2019, faisant un mort ; à Yamoussoukro, le 13 juin 2018, occasionnant la mort de 6 personnes et plusieurs blessés ; à Yopougon - Maroc, le 23 octobre 2018...

La survenue de ces différents sinistres et des dommages qu'ils engendrent vient interpeller les entrepreneurs du secteur du BTP sur les risques encourus dans l'exercice de leurs métiers. Au-delà de l'effondrement des bâtiments et des ouvrages publics, se pose la question des sinistres auxquels peuvent être exposées les réalisations des

acteurs du BTP. Face à de tels incidents, qui assume la responsabilité civile des dommages ainsi causés ? Par ricochet, qui assure la réparation ?

### LE DÉCLIC CRÉÉ PAR L'EFFONDREMENT DES BÂTIMENTS

Sylvie Fadika, Directrice Générale de SmaBtp, explique «*qu'il est impératif pour les entreprises du Btp de couvrir les risques chantier et leur responsabilité civile, car cela permet de maîtriser son activité, de protéger la pérennité de son entreprise et de travailler plus sereinement*». Les professionnels ivoiriens du Btp ont-ils intégré cette nécessité d'assurer leurs activités ? Oui, à en croire l'expérience de certaines entreprises approchées. Bien qu'un grand nombre d'acteurs du Btp ne perçoivent toujours pas l'importance de prendre une assurance. Est-ce parce que, jusqu'à une date récente, la loi ne

leur faisait pas obligation de s'assurer ? Tout porte à le croire. Toutefois, certaines entreprises affirment avoir pris l'habitude de souscrire à des assurances en lien avec leurs activités, par devoir citoyen ou du fait des contraintes imposées par la procédure d'attribution des marchés publics.

C'est le cas de l'entreprise *Colas-Bouygues*, bien connue en Côte d'Ivoire pour ses réalisations dans les travaux publics, notamment la construction de routes, qui consacre *0,5% du coût de chacun de ses projets au volet Assurance*. Selon ses responsables, les entreprises du Btp exerçant en Côte d'Ivoire sont portées à s'assurer, à l'exception de celles qui évoluent dans l'informel. Un avis partagé par la société *La Route Africaine*, qui évolue elle aussi dans le segment routier. «*A notre connaissance, les entreprises ont toujours souscrit une assurance*». soutiennent, les responsables du service juridique, qui notent un regain d'intérêt pour cette question depuis ces trois dernières années. En juin 2016, des professionnels du bâtiment avaient été conviés à un séminaire à Cocody-Deux Plateaux, à l'initiative d'une compagnie d'assurances. A l'occasion, ils ont été instruits sur la nécessité de souscrire une assurance pour protéger leurs investissements d'un sinistre qui pourrait conduire leurs entreprises à la faillite. Il a été notamment question de l'assurance décennale, qui couvre les dommages relatifs à la construction d'un bâtiment durant les dix années qui suivent sa construction.

Plus récemment, le 17 septembre 2019, des acteurs du Btp ont pris part à un atelier, sous l'égide de la Direction Générale du Trésor et de la Comptabilité publique. Ce jour-là, ils se sont vu signifier l'instauration, désormais, d'une assurance Tous Risques Chantiers (Trc). Justifiant cette nouvelle disposition réglementaire, l'Inspecteur général du Trésor, Bagétégué Sanogo, avait mis cela en rapport avec l'effondrement récurrent de bâtiments. «*Ces accidents de chantiers ont évidemment leur lot de dégâts matériels et même corporels, puisqu'il y a malheureusement des pertes en vie humaine*», avait-il relevé. Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2019, la loi n°2019576, adoptée le 26 juin 2019 et qui rend obligatoire la Trc, est publiée au journal officiel.

## LES ASSURANCES TRADITIONNELLEMENT SOUSCRITES

Désormais donc, toute entreprise du Btp formelle est assujettie à la Trc. La Trc offre la couverture la plus complète des dommages ; pouvant affecter l'ouvrage, l'effondrement, l'incendie, les catastrophes naturelles, la chute de foudre, les dégâts des eaux, les mouvements de foule, le vandalisme ; et qui permet d'apporter une garantie globale à concurrence du coût total du chantier.

C'est un contrat sur mesure, souscrit chantier par chantier.

*Colas* affirme avoir pour habitude de souscrire à la Trc. A l'instar de *Colas*, *La Route Africaine* a également souscrit à la Trc. «*Nous souscrivons une Trc pour chaque chantier. Nos contrats nous font obligation de souscrire une Trc pour tout chantier. Elle offre plusieurs garanties et prend en compte tous les acteurs qui interviennent sur le chantier*», avance le service juridique. L'entreprise Sud Construction également souscrit à la Tous Risques Chantiers : «*On le fait pour chaque chantier. La Tous Risques Chantiers porte généralement sur l'ouvrage et couvre de gros sinistres comme l'éboulement, l'incendie, etc. Pour la sécurité du chantier et de tous ceux qui y travaillent, nous sommes obligés de souscrire à une assurance tous risques, même si le chantier doit durer seulement trois mois. Pour tous nos chantiers, nous souscrivons afin de pouvoir face aux dommages engendrés par d'éventuels sinistres*».

Outre la Trc, *Sud Construction*, une autre entreprise du Btp prend une autre assurance, la Responsabilité civile (Rc), qui couvre la responsabilité civile des entreprises du Btp en cas de dommages causés à des tiers dans l'exercice de leurs activités. En souscrivant à une assurance responsabilité civile, l'entreprise est protégée en cas de préjudices causés à ses clients ou à leurs biens ainsi qu'aux ouvriers travaillant sur le chantier. «*Nous avons la responsabilité civile, qui couvre notre activité, notre exploitation sur un an et qu'on renouvelle chaque année, par tacite reconduction. Au cas où il arriverait qu'un tiers subisse un préjudice sur notre chantier, c'est notre responsabilité croisée qui entre en jeu*», font savoir les



Incendie dans une entreprise

responsables, tout en soulignant que la responsabilité croisée implique que l'on fasse jouer, en cas de sinistre causé à un tiers, les deux assurances en même temps.

A Colas tout comme à La Route Africaine, la Rc est également associée à la Trc. «Nous souscrivons à une responsabilité civile annuelle au cas où l'entreprise, dans le cadre de ses activités, vient à causer des dommages à un tiers. Cette assurance couvre toutes nos activités. Souvent, dans les appels d'offres, on exige des entreprises soumissionnaires qu'elles présentent une Rc. Cela donne plus de crédit», estime-t-on au sein du service juridique de ces entreprises. Pour Sud Construction, il est quasiment impossible de postuler à un appel d'offres sans une Rc : «Les appels d'offres font obligation d'avoir la responsabilité civile par an, sinon vous ne pouvez pas postuler». Aussi, l'entreprise s'y soumet-elle. Mieux, elle soutient qu'il lui arrive d'y adjoindre la responsabilité décennale, qui couvre les risques sur les 10 ans qui suivent la réception de l'ouvrage. «S'il survient un gros sinistre, comme un éboulement ou un incendie, avant que ces 10 ans n'arrivent à échéance, on fait jouer la responsabilité civile décennale ».

Couramment souscrite par les entreprises du Btp dans l'hexagone, la Responsabilité Civile décennale est peu contractée par les professionnels du bâtiment en Côte d'Ivoire. C'est une assurance qui couvre sur 10 ans, à compter de la date de réception des travaux, tous les dommages compromettant la solidité de l'ouvrage et rendant l'ouvrage impropre à sa destination. En d'autres termes, elle garantit, sur une dizaine d'années, la protection du propriétaire contre les éventuels dommages qui pourraient subvenir après la livraison de l'ouvrage ou du bâtiment. Elle peut donc être définie comme la garantie que doit fournir un constructeur dès la réception des travaux. «Ce sont généralement les grandes structures comme la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (Bceao), la Commission bancaire, qui exigent ce type d'assurance», précise-t-on à Sud Construction.

La Route Africaine, elle souscrit à une Responsabilité civile incluse, en tant que garantie, dans la Trc. Car en effet, on peut parler aussi bien de garantie décennale que de responsabilité civile décennale, selon le domaine où l'on se trouve.

## LE COÛT : UN GOÛT DOUX-AMER !

Le coût de ces assurances et de leur impact, en termes de charges sur les entreprises, dépend de plusieurs paramètres et est différemment apprécié. Car le coût de l'assurance dépend du montant des travaux et du niveau de risque auquel s'expose l'entreprise. L'assureur fait une cotation en fonction du montant du marché, du délai d'exécution, de l'étude du sol, des différents intervenants avant de fixer le prix à payer.

En ce qui concerne le délai d'exécution des travaux, la durée de la Trc dépend du délai d'exécution des travaux. Si le délai d'exécution est de douze mois, et qu'à terme, le chantier n'est pas terminé, une reconduction de l'avenant, tenant compte du temps qui reste pour achever les travaux, est demandée. En fonction de cela, la Trc est renouvelée, au cas où les travaux n'ont pas été exécutés dans le délai.

Même si elles trouvent le coût de l'assurance de construction «élevé» pour l'une et «cher» pour l'autre, Sud Construction et La Route Africaine estiment «avantageux» pour toute entreprise du Btp de souscrire à ces assurances. Pour ces deux entreprises et pour bien d'autres, Il est bon d'être assuré parce que l'activité du Btp présente de nombreux risques. Car, en cas de sinistre ou de dommage causé à un tiers, l'assurance entre en ligne de compte. Et, on ne sait jamais quand survient un incident !



Eboulement sur un chantier

# L'ASSURANCE DANS LE BTP : CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE

Par Assane Niada



Photo : MCLU

Le ministre de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, Bruno Koné, a fait adopter par le législateur à l'Assemblée nationale, le projet de loi pour renforcer le cadre légal. Promulgué, ce texte est intitulé Loi n° 2019-576 du 26 juin 2019 instituant le Code de la Construction et de l'Habitat

**J**usqu'à une date récente, les entreprises du BTP exerçant en Côte d'Ivoire n'étaient pas astreintes à assurer leurs activités. Est-ce cela qui explique le faible taux de pénétration de l'assurance en Côte d'Ivoire (17%) ? Le moins qu'on puisse dire, c'est que le régime non contraignant qui prévalait, laissait libre cours aux professionnels du bâtiment de souscrire ou non à une assurance en lien avec leur secteur. Toutefois, certaines dispositions des règles générales de passation des marchés publics contraignaient les soumissionnaires à donner des «garanties professionnelles» ou des «conditions de garanties de travaux» (voir l'article 71 portant sur les «critères d'évaluation» du chapitre 4, relatif aux «règles générales de passation des marchés publics»<sup>\*</sup>). Mais ces garanties devraient-elles prendre la forme d'une assurance ? On pourrait le penser, si l'on s'en tient aux déclarations recueillies auprès de certaines entreprises approchées.

« Les appels d'offres font obligation de souscrire la responsabilité civile annuellement et cela est indiqué dans les cahiers des charges », admet-on à *Sud Construction*. Même son de cloche à la société *La Route Africaine*, où on avance que «souvent, dans les appels d'offres, on exige des entreprises soumissionnaires qu'elles présentent une Rc». Reste qu'il n'existait pas de loi instaurant l'obligation pour une entreprise du Btp d'assurer ses activités.

Mais la multiplication des effondrements de bâtiments en construction ou déjà bâtis a poussé les pouvoirs publics à réfléchir à l'instauration d'une obligation d'assurance pour le secteur du Btp. Depuis le 26 juin 2019, les données ont changé, avec l'adoption de la loi n° 2019576 du 26 juin 2019 portant Code de la Construction et de l'Habitat, qui prend en compte cette préoccupation.

Depuis lors, une nouvelle dynamique s'est créée autour de l'assurance de construction, qui a conduit à l'organisation d'un atelier les 17 et 18 septembre

2019. Les travaux ont regroupé les acteurs du Btp, le ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, le ministère de l'Economie et des Finances, avec pour objectif d'élaborer un avant-projet de décret d'application de l'obligation d'assurance de responsabilité et de dommage, dénommée Assurance Tous Risques Chantiers.

Aux termes de ce Code de la Construction et de l'Habitat, «*le constructeur est tenu de souscrire à un contrat d'assurance couvrant les risques inhérents aux activités de construction, à l'ouverture de tout chantier de construction* » (Art 236 ; sous-titre 4 : Assurance des travaux de construction). Mieux, la loi exige que l'assurance souscrite fasse ressortir que la responsabilité de l'opérateur immobilier est engagée en cas de dommage causé à un tiers. C'est le sens de l'article 237 : «*le contrat d'assurance doit contenir une clause de responsabilité garantissant tout dommage résultant du fait du constructeur*».

Et comme si ces précisions ne suffisaient pas, le législateur en rajoute en étendant l'obligation de souscrire à une responsabilité civile à toute personne qui construit un bâtiment pour autrui. «*Quiconque fait réaliser pour le compte d'autrui des travaux de bâtiment doit être couvert par une assurance de responsabilité, garantissant tout*

*dommage résultant de son fait. Il en est de même lorsque les travaux de construction sont réalisés en vue de la vente*», dispose l'article 238.

Autre aspect pris en compte dans cette loi : la responsabilité civile décennale encore appelée garantie décennale. L'article 234 dispose en effet que «*l'initiative de la garantie décennale incombe au maître d'ouvrage*». Autrement dit, c'est au propriétaire du chantier d'exiger du constructeur une garantie décennale, c'est-à-dire une assurance couvrant certains dommages pouvant affecter une construction dans sa solidité ou la rendant impropre à sa destination et ce, pendant une durée de 10 ans, à compter de la réception des travaux.

Par ailleurs, la loi impose aux entreprises du Btp de prouver qu'elles ont bel et bien pris une assurance, conformément aux dispositions en vigueur : «*Les personnes soumises aux obligations d'assurance obligatoires prévues aux chapitres 1 et 2 du présent sous-titre doivent être en mesure de justifier qu'elles ont satisfait aux dites obligations*» (Art 246). En conclusion, on note qu'une loi fait désormais obligation aux entreprises du secteur du BTP exerçant en Côte d'Ivoire de souscrire à une assurance dite Tous Risques Chantiers.

ATLANTIQUE ASSURANCES  
GROUPE BANQUE CENTRALE POPULAIRE



## ATLANTIQUE TOUS RISQUES CHANTIER/MONTAGE

Assurer mon chantier et ma main d'oeuvre en toute confiance  
Protégez vos biens immobiliers en construction



- Formules de garanties au choix
- Tarification transparente et personnalisée

Immeuble AMCI - 15 Avenue Joseph Anoma - Plateau - 01 BP 1841 Abidjan 01  
Tél. : +225 20 31 78 00 - Fax : +225 20 33 18 37 - Email: [aaci@atlantique-assurances.net](mailto:aaci@atlantique-assurances.net)

[www.atlantique-assurances.net](http://www.atlantique-assurances.net)

## INONDATION ET INCENDIE DES BÂTIMENTS :

# QUI INDEMNISE LES VICTIMES ?

**Q**uestion à un professionnel des Assurances : en matière d'incendies et d'inondations, qui indemnise les victimes ? La réponse coule, limpide comme de l'eau de roche :

« C'est la compagnie d'assurances à laquelle vous avez souscrit, bien évidemment après une enquête et une procédure. Si vous êtes assuré avec une clause dégâts, et s'il y a des dégâts, il faudra d'abord les faire répertorier et les prouver. Il faut que cela soit conforme au contrat que vous avez signé ».

Les choses ne sont cependant pas si simples. Un mot ou une déclaration à laquelle le souscripteur est étranger peut tout faire basculer. Docteur Menin Messou, ingénieur de son état, en sait quelque chose.

Il habite la belle cité de rêve Allabra III à la Riviera III, dans la commune huppée de Cocody. Comme bien d'autres habitants de la cité, sa maison est assurée. Il y a un an, en 2018, l'ensemble des riverains va se retrouver les pieds dans l'eau. Il a plu des cordes sur Abidjan et la cité, du fait de constructions sauvages réalisées sur les espaces réservés pour l'évacuation des eaux, est inondée.

Constat d'huissier à l'appui, comme le veut la procédure, Docteur Menin Messou et ses voisins, camarades d'infortune, saisissent leur compagnie d'assurances respectives pour être indemnisés. La réponse, stupéfiante, ne tarde pas : c'est nient !

## UN MOT ET TOUT CHANGE

Une communication gouvernementale venait de mettre à... l'eau leur espoir d'être indemnisés. « La réponse de la compagnie d'assurances a été d'une rare célérité, se souvient Docteur Menin Messou. Elle est d'autant plus rapide que l'Etat avait déclaré que ces inondations étaient une catastrophe naturelle. L'assureur a sauté dessus ». Une simple terminologie, et tout peut changer. Docteur Menin Messou et ses infortunés voisins apprendront à leurs dépens que les catastrophes naturelles n'entrent pas dans le champ des dégâts indemnisables. L'assureur peut donc aisément s'en laver les mains. Et c'est ce qu'il a fait.

Les malheureux propriétaires se retournent alors contre l'Etat, qui décide d'engager des travaux pour libérer les passages d'eau obstrués. Ces travaux n'iront pas à leur terme, stoppés par des querelles intestines qui ont surgi aussitôt, chacun défendant bec et ongles ses bâtis à la dangerosité pourtant avérée.

Amer, Docteur Menin Messou ne songe qu'à une chose : partir de là cité ! Il payait mensuellement 150 000 F CFA comme prime d'assurance, fixée selon les règles à partir



de l'évaluation de la maison et de son contenu. « Tout ça pour rien, finalement ! », se désole-t-il.

Les dégâts causés par les inondations figuraient pourtant dans les clauses du contrat qui le liait à son assureur. Il finira par comprendre, sous le coup, que cela était entendu comme un sinistre dû aux installations internes de la maison...

## LIRE ET COMPRENDRE

Faut-il donc se tourner vers les assurances dites tous risques ? Fall Moustapha, cadre d'assurances aujourd'hui à la retraite après 32 ans de service, nuance la notion. « L'assurance tous risques est un terme un peu galvaudé. Il faut toujours s'en tenir au contrat. Parle-t-il de tous risques ? N'existe-t-il pas d'exclusion ? Prenons le cas d'une voiture qui prend feu quelque part. Il y a des compagnies d'assurances qui refuseront de payer, estimant que cela serait dû à un acte de vandalisme... Le contrat que vous signez avec votre compagnie d'assurances est essentiel. Il faut le lire et voir les garanties qui sont prises en charge et les éléments qui sont exclus », conseille-t-il.

Il y a assurément une grande communication à faire autour du domaine des assurances afin de mieux faire connaître cette institution aux populations africaines. Très peu de gens en Afrique s'assurent ou assurent leurs biens, ce qui est un grand tort. Malgré les déceptions ou les déboires de certains, relativement à certaines garanties, une police d'assurances se présente souvent comme une bouffée d'oxygène inestimable.

Elvis KODJO



# LE 4<sup>ÈME</sup> PONT D'ABIDJAN



L'ouvrage de plus en plus visible sur la lagune, du côté de la baie du Banco (Photo PTUA)

## 4<sup>EME</sup> PONT : LE PLUS HAUT D'ABIDJAN

*Cette infrastructure va désenclaver la commune de Yopougon, faciliter les déplacements et améliorer les conditions de vie des populations*

Par Narcisse Angan

**C**onsidéré comme un ouvrage majeur, le 4<sup>eme</sup> pont d'Abidjan s'inscrit dans un vaste programme d'aménagement urbain dénommé « *Projet de transport urbain d'Abidjan* » (Ptua). Selon le coordonnateur de la cellule de gestion du Ptua, Ouattara Issa, c'est le pont le plus haut d'Abidjan : « *ce 4<sup>eme</sup> pont est une première du point de vue de la technologie qui est utilisée. Il est le plus haut de la ville d'Abidjan, avec 12 mètres, contrairement aux autres qui sont pratiquement à 5 mètres* ». Ouattara Issa est convaincu que cet ouvrage va booster l'économie de la ville d'Abidjan et de toute la Côte d'Ivoire ; ajoute que ce projet d'envergure reliant les communes de Yopougon et du Plateau, via celles d'Attécoubé et Adjamé apportera sûrement une réponse appropriée à la problématique de la mobilité dans le district d'Abidjan. Il permettra surtout de décongestionner la section de l'autoroute du nord qui relie Yopougon à Abidjan. En tout cas, Ouattara Issa est formel : « *Ce 4<sup>eme</sup> pont va désenclaver la commune de Yopougon, faciliter le déplacement des populations et améliorer leurs conditions de vie* ». « *Nous faisons tout pour que les délais puissent être respectés, en vue de mettre fin au calvaire des usagers qui veulent aller ou venir de Yopougon, surtout aux heures de pointe* ».

Le ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, Dr Amedé Koffi Kouakou, a visité pour la deuxième fois le chantier, le 23 octobre 2019, pour s'enquérir de l'état d'avancement des travaux. En compagnie de son collègue des Sports, Claude Paulin Danho, par ailleurs maire de

la commune d'Attecoubé et de Gilbert Kafana Koné, Maire de Yopougon. Au terme de la visite, le Dr Amédé Kouakou a déclaré à l'Agence ivoirienne de presse : « *Les travaux de construction du 4<sup>e</sup> pont d'Abidjan devant relier les communes de Yopougon, Attécoubé, Adjamé et Plateau avancent correctement, malgré quelques difficultés observées dans la réalisation du projet* ». Ces difficultés portent sur l'indemnisation des populations impactées par l'infrastructure, la libération des emprises, le Bus Rapid Transit (BRT) devant relier Yopougon à Bingerville, qui implique une modification du 4<sup>eme</sup> pont, à partir d'Adjamé.

Ouattara Issa a rassuré à ce propos que le gouvernement, par le biais du maître d'ouvrage qu'est le ministère de l'Équipement et de l'Entretien routier, « *fait le maximum, essaie de lever tous les obstacles qui se posent à nous* », afin qu'éventuellement, les délais puissent être respectés. Non sans insister : « *En tant que démembrement de l'Agence de gestion des routes (Ageroute), nous prenons l'engagement de respecter les délais d'exécution pour le bonheur des Abidjanais* ».

Mieux, il dira à la faveur de cette visite du ministre que la vitesse de croisière des travaux est presque atteinte. « *Sur 84 pieux à poser dans la lagune, 60 le sont déjà. Aujourd'hui, nous réalisons un pieu par jour contre un seul toutes les deux semaines comme convenu au départ. Si l'on maintient cette cadence, dans 24 jours ou un mois au plus, on aura posé tous les pieux en lagune* ».

## ALEXANDRE KOUAMÉ,

Directeur Général de l'urbanisme et du foncier, au ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme.

### LE PONT PARTICIPERA DE LA FLUIDITÉ ROUTIÈRE, ET DE LA MOBILITÉ URBAINE.



« En tant que Directeur Général de l'urbanisme et du foncier et surtout en tant qu'urbaniste de profession, nous sommes très contents de la construction de ce 4<sup>ème</sup> pont. Il participera de la fluidité routière et de la mobilité urbaine.

En tant que concepteur de villes, nous sommes très heureux de constater qu'une agglomération a une composition urbaine et une bonne mobilité car dans la conception d'une ville, on prend en compte l'aspect mobilité.

Malheureusement, lorsque les voies que nous avons programmées dans la conception d'une ville ne sont pas réalisées, cela engendre un problème de mobilité urbaine. Ce 4<sup>ème</sup> pont, qui est en cours de réalisation, va permettre de décongestionner Yopougon d'une part et de faciliter le mouvement entre cette commune et celle du Plateau, d'autre part. Ainsi, les automobilistes

ne seront plus obligés de passer par l'autoroute du Nord sur laquelle surviennent presque toujours des accrochages, accidents, ruptures de charge, etc. avec pour conséquence les bouchons, source de retard. Ce 4<sup>ème</sup> pont est donc un très bon projet qui entre dans la composition urbaine.

Étant le centre des affaires et centre administratif, le Plateau doit être accessible à partir de nombreux itinéraires depuis la périphérie.

Aujourd'hui, on parle du 4<sup>ème</sup> pont, mais il y aura aussi la Y4, une voie structurante qui va favoriser la fluidité routière dans le District d'Abidjan. C'est-à-dire, une fois cette voie réalisée, les automobilistes qui viendront, par exemple, de l'autoroute du Nord pourront se rendre directement à Cocody ou Jacquville en empruntant la Y 4.

Propos recueillis par Narcisse Angan

## PROPOS DES POPULATIONS



**Youan Bi Youan Albert,**  
ex-tôlier devenu cultivateur

### JE PASSERAI À LA MAIRIE POUR ÊTRE INDEMNISÉ

« Je suis content de la construction du 4<sup>ème</sup> pont parce qu'il permettra aux Abidjanais de se déplacer plus facilement. Je fais partie des personnes impactées par sa réalisation. Ma maison est, en effet, construite sur l'emprise du pont, au quartier Jean-Paul 2. Ayant constitué mon dossier, je dois passer à la mairie d'Attécoubé pour être indemnisé ».



**Kadé Yolande,**  
coiffeuse

### PLUS BESOIN D'EMPRUNTER L'AUTOROUTE DU NORD

« Je suis contente de la réalisation du 4<sup>ème</sup> pont ; un bon projet. L'ouvrage va nous faciliter le déplacement en ce sens qu'on n'aura plus besoin d'emprunter l'autoroute du Nord pour se rendre à Adjamé ou au Plateau....».



**Amoa Kouadio,**  
employé de Servair Abidjan

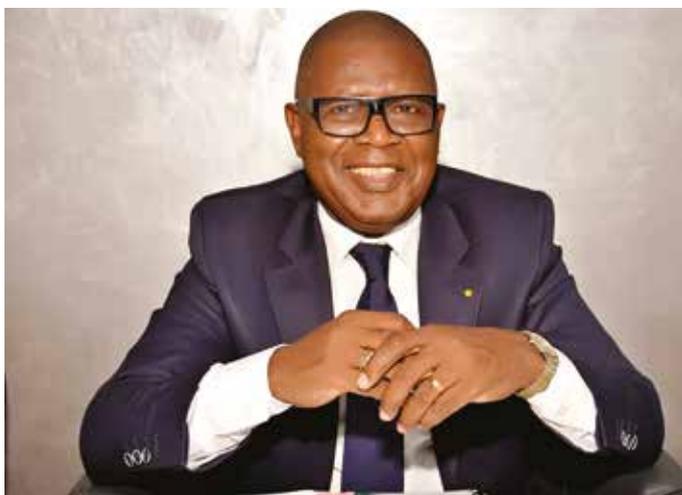
### QUE LES TRAVAUX S'ACHÈVENT

« Le 4<sup>ème</sup> pont va fluidifier la circulation routière. C'est donc une bonne initiative que je soutiens activement. Vivement que les travaux s'achèvent ».

Propos recueillis par  
Narcisse Angan



Le ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, Amedé Kouakou et les maires de Yopougon et d'Attécoubé visitant le chantier (Photo PTUA)



## **KOUPO GNOLÉBA,**

Architecte d'Etat, vice-président du Conseil National de l'Ordre des architectes (CNOA).

## **LE CHANTIER DU 4<sup>EME</sup> PONT : UN GRAND «OUF» POUR LES USAGERS !**

Un pont dans une ville est utile. La ville d'Abidjan a une grande superficie d'eau. Ce qui fait que plusieurs zones ne sont pas reliées. Le 4<sup>eme</sup> pont est bienvenu. Parce que Yopougon est traversée par une voie nationale, en l'occurrence l'autoroute du Nord, qui arrivée en ville, devient une voie express. C'est le seul accès qui relie la plus grande commune du district d'Abidjan aux autres communes. Cette voie est surexploitée, pour ne pas dire débordée. A cela, il faut ajouter les nombreux accrochages et accidents récurrents sur cette voie express, qui occasionnent de gros bouchons. Cela handicape cette grande commune, qui par son accès, relie Abidjan et tout le nord du pays, ainsi que les pays de l'arrière-pays. Il fallait donc une entrée spécifique à Yopougon. La réalisation de ce 4<sup>eme</sup> pont est donc un acte gouvernemental à saluer.

Abidjan, vue dans la perspective de ville durable, doit avoir encore plusieurs ponts, en vue d'accroître davantage la mobilité urbaine. Avec la réalisation de cet important ouvrage, tous ceux qui vont entrer ou sortir de la partie Ouest du District d'Abidjan, seront moins étouffés. Et cela va impacter positivement le transport

urbain dans cette zone. Les taxis n'auront plus à dire : *"je ne vais pas à Yopougon"*, surtout à certaines heures de pointe.

La descente du pont dans la zone d'Attécoubé et d'Adjamé est une liaison très nette. Il faut noter que plusieurs habitants de Yopougon travaillent au Plateau, à Adjamé, à Cocody, en zone portuaire, en Zone 4, etc. Ils auront ainsi, moins de problèmes de déplacement. Il y aura une certaine fluidité. Je voudrais saluer cette initiative du gouvernement, qui va permettre de décongestionner certainement cette partie de notre belle capitale économique. Ça sera un grand ouf, pour les usagers !

Le train urbain va s'ajouter à cette série de construction de grands ouvrages. L'un dans l'autre, cela contribuera à résoudre le problème de mobilité dans le district d'Abidjan. De plus, dès que ce pont sera achevé et ouvert, tous les terrains et toutes les zones aux alentours vont prendre de la valeur. Yopougon se développera autrement.

Propos recueillis par  
Narcisse Angan



## **OUATTARA ISSA** COORDONNATEUR DU PROJET DE TRANSPORT URBAIN D'ABIDJAN (PTUA)

### **LES TRAVAUX AVANCENT BIEN, CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS ARRÊTÉES**

Interview réalisée par Narcisse Angan

*Le chef de la Cellule de Coordination du Projet de Transport Urbain d'Abidjan, présente l'état d'avancement du chantier de construction du 4<sup>ème</sup> pont, évoque les quelques difficultés dans l'exécution, ainsi que la stratégie pour atteindre la vitesse de croisière : Ainsi que les nombreux avantages, en termes de fluidité et de mobilité humaine pour la population, notamment celles de Yopoupon.*

#### **Monsieur le Coordonnateur à quel niveau de réalisation se situe le chantier du 4<sup>ème</sup> pont d'Abidjan?**

Le chantier de construction du 4<sup>ème</sup> pont, qui fait partie du Projet de Transport Urbain d'Abidjan (PTUA), financé par la Banque Africaine de Développement (BAD) et par l'Etat de Côte d'Ivoire et qui concerne la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures routières au niveau de la ville d'Abidjan, se porte bien et avance conformément aux dispositions arrêtées. A ce jour, le projet, comme vous l'avez certainement constaté sur la lagune Ebrié du côté d'Attécoubé, a pris forme. Nous sommes à un taux de réalisation de 12%. Au niveau du matériel et des matériaux, tout est fin prêt et disponible sur le terrain. Nous allons monter en puissance au fur et à mesure de la libération des emprises.

#### **Avec ce taux actuel de 12%, êtes-vous en deçà ou au-delà des objectifs de réalisation fixés à cette date ?**

Nous sommes en deçà, conformément aux dispositions que nous avons prises et aux orientations que nous avons reçues. Nous devons être à 35% aujourd'hui. Nous sommes à 12%, dû au fait que nous avons eu quelques difficultés pour libérer les emprises. Mais, je tiens à vous rassurer, qu'au regard de toutes ces contraintes, l'entreprise a pris en amont, des dispositions exceptionnelles nécessaires. L'entreprise China State Construction Engineering Corporation (CSCEC), qui est

la troisième entreprise mondiale dans le secteur des Bâtiments et des travaux publics (Btp) et, consciente de sa position de leader, a amené parallèlement du matériel en renfort. Le nombre de matériel prévu au projet est maintenant multiplié par quatre, pour des secteurs comme les fondations, de sorte qu'une fois les emprises libérées, les travaux qui doivent y être réalisés, se fassent rapidement. Nous pourrions, non seulement rattraper les retards que nous avons accusés, mais aussi respecter les délais qui nous ont été impartis.

#### **Qu'en est-il de l'indemnisation des populations installées sur l'emprise du projet et qui constitue l'un des obstacles majeurs à l'avancement des travaux ?**

Pour ce qui est des populations installées sur l'emprise du projet, il faut dire qu'à la phase de démarrage des travaux, nous avons identifié l'ensemble des personnes impactées. Nous sommes arrivés à un nombre de 13 174 ménages impactés. Sur ce chiffre, il y a précisément 11 166 ménages impactés qui ont déjà négocié leur indemnité et ont donné leur accord pour libérer ces emprises. Sur cette base, nous avons commencé les indemnisations de ces populations.

Nous sommes à environ 6 000 personnes indemnisées à ce jour. Je signale que l'Etat vient de nous doter de ressources financières considérables de sorte à nous permettre d'accélérer ce processus d'indemnisation des populations. Par ailleurs, je voudrais profiter de

L'opportunité que vous nous offrez, pour appeler les 2000 ménages restants, que malheureusement nous n'arrivons pas à retrouver malgré les communiqués de presse (télévision et radio), à venir dans les bureaux de négociations, ouverts dans les différentes communes, pour négocier et nous permettre de les indemniser et faciliter donc la libération des emprises.

### Quelles sont les autres difficultés rencontrées ?

Les difficultés techniques, nous savons y faire face au regard de la compétence même de l'entreprise et de celles des équipes chargées d'encadrer les travaux, A ce niveau, nous avons très peu de problèmes. Les problèmes résident essentiellement au niveau de la libération des emprises. On a connu un fort ralentissement au niveau des indemnisations ces trois derniers mois. Aujourd'hui, tous ces problèmes sont derrière nous.

L'Etat a fait un effort considérable, comme je le disais tantôt ; des ressources suffisantes ont été mises à notre disposition. On nous a même donné des instructions pour que, ces ressources mises à notre disposition soient utilisées rapidement, de sorte à permettre aux populations qui sont installées d'en bénéficier et en même temps de libérer les emprises. C'est ce que nous faisons et les populations y adhèrent. Une des difficultés que nous avons connues, était le refus de certaines personnes à libérer les emprises. Mais suite aux négociations, nous nous sommes accordés et le processus continue bel et bien.

### Quand est-ce que les travaux ont connu un début effectif de démarrage ?

D'abord, il y a eu le lancement des travaux le 30 juillet 2018, par le Premier Ministre Amadou Gon Coulibaly. A la suite de quoi, l'entreprise devait s'installer et tout le matériel devait être acheminé depuis la Chine sur Abidjan. Les travaux d'installation ont réellement

commencé au mois d'octobre 2018. Donc, cela fait pratiquement un an que les travaux ont démarré et sont en cours. Comme je vous le disais tantôt, l'entreprise a pratiquement entreposé tout le matériel, doublé, triplé voire quadruplé ce matériel. De sorte qu'une fois que les emprises seront entièrement libérées, elle puisse monter en puissance, pour non seulement achever mais aussi respecter les délais impartis. Je vous rassure que les délais d'exécution seront respectés.

### Pouvez-vous présenter le projet, notamment les principales dimensions et caractéristiques de l'ouvrage ?

Il faut dire que le projet de construction du 4<sup>ème</sup> pont d'Abidjan, comprend des ouvrages, des routes et des échangeurs. L'ouvrage principal, qui a donné son nom au projet, permet de franchir pratiquement la baie du Banco. Il a une longueur de 14 kilomètre et relie la berge ouest d'Attécoubé à Adjamé à l'est, au niveau du quartier de Bromakoté. C'est un ouvrage dont la technologie utilisée est ce que nous appelons dans notre jargon : « la construction par encorbellements successifs ». C'est en fait, une méthode qui sera utilisée pour la première fois en Côte d'Ivoire, pour des portées de 90 mètres entre appui et qui permettra d'aller très vite dans l'exécution des travaux.

En plus de cet ouvrage, du côté Ouest du pont, on a trois échangeurs à Yopougon, pour franchir les voies principales de cette commune, une route de 4,2 kilomètres en 2x3 voies avec un Terre-plein central (TPC) de vingt (20) et plateforme de péage de 800 mètres. Dans la zone Est, coté Adjamé, on a une route d'accès de 800 mètres entre la fin de l'ouvrage principal et la caserne des sapeurs pompiers à Adjamé, avec un « Fly over » sur le boulevard Nangui Abrogoua à Adjamé. En résumé, nous avons un projet de 7,2 kilomètres, qui part du Boulevard Alassane Ouattara (ex-boulevard



Séance de négociations réunissant les membres de la Cellule de coordination du PTUA et des chefs de menages impactés par le projet, en vue de leur indemnisation.



principal ou voie Siporex) de Yopougon, aux Sapeurs-pompier à Adjamé, en passant par les différents quartiers que sont : Doukouré, Nouveau Quartier, Fromager, Boribana, Bromakoté, Adjamé, etc.

### **Quelles sont les différentes étapes de la réalisation de ce projet d'envergure ?**

En fait, le projet a été prévu en trois (3) phases. La première, est la construction du pont sur la lagune et les deux bretelles qui y sont liées. Il y a deux bretelles : la bretelle Sud, qui permet à tous ceux qui viennent de Yopougon d'aller vers la Caréna. La bretelle Nord, pour ceux qui viennent de la Caréna et qui vont vers Yopougon. La deuxième phase concerne la construction des échangeurs de Yopougon.

Nous avons à construire trois échangeurs sur les trois voies principales de Yopougon. C'est-à-dire : la voie du Boulevard Alassane Ouattara (Ex-boulevard principal ou voie de Siporex), la voie de Sable et la voie de Nouveau Quartier.

La troisième phase va porter essentiellement sur les routes d'accès. A savoir, les voies à construire entre les échangeurs et le pont principal. Il faut souligner que ces phases peuvent se faire de façon indépendante et parallèle.

### **Combien d'emplois directs et indirects ce projet en cours, va-t-il générer dans sa phase de croisière et jusqu'à son achèvement ?**

Aujourd'hui, nous ciblons environ 2500 emplois. Mais à ce jour, nous avons 594 personnes sur le chantier : 134 chinois et 461 locaux. Lorsque nous allons atteindre

la phase de croisière, nous envisageons au moins 2500 personnes.

### **A travers la réalisation de ce projet, quel est l'impact attendu sur le trafic urbain, le trafic inter-Etats, notamment avec les pays de l'hinterland et sur l'économie, en général ?**

Il faut souligner que la construction du 4<sup>ème</sup> pont est née d'un constat. Nous avons une voie autoroutière qui dessert aussi bien la plus grande commune d'Abidjan, Yopougon, que les villes de l'intérieur du pays et les pays de l'hinterland. Aujourd'hui, nous avons un trafic d'environ 110 000 véhicules par jour sur la section urbaine de l'autoroute du Nord qui relie la commune de Yopougon au reste de la ville d'Abidjan.

Cette voie express n'est plus adaptée au trafic actuel, d'où les embouteillages observés aux heures de pointe avec son corollaire de pollution et d'accidents. Sur cette base, l'Etat a initié cet important projet, dont l'objectif vise d'abord à décongestionner ce quartier résidentiel qu'est Yopougon, faciliter le trafic avec les pays de l'hinterland, améliorer les conditions de vie des populations, en diminuant le niveau de pollution lié aux émissions de gaz à effets de serre.

Par ailleurs, le projet entend également contribuer à rendre compétitif le Port Autonome d'Abidjan (PAA), en fluidifiant le trafic des camions de marchandises à destination des pays de l'hinterland. Le trafic qui sera dévié sur le 4<sup>ème</sup> pont est estimé à environ 44 000 véhicules par jours. Cela va donc libérer la voie autoroutière qui va vers le nord.

### **Quel est l'intérêt du projet pour la Côte d'Ivoire en termes de transferts de technologie et de savoir-faire au profit des ingénieurs et techniciens ivoiriens ?**

En termes de transfert de technologie, il faut souligner que la BAD qui finance le projet, a accepté de nous accompagner pour la formation des jeunes ingénieurs et techniciens supérieurs en génie civil, issus des écoles de la place ou de l'extérieur.

Sur cette base, nous avons lancé un programme de recrutement de 60 jeunes : 31 ingénieurs et 29 techniciens supérieurs. Nous allons les mettre sur l'ensemble des projets du PTUA, à commencer par le 4<sup>ème</sup> pont, pour qu'ils apprennent les nouvelles techniques de construction, et faire en sorte qu'à la fin du chantier, ces jeunes âgés de 35 ans au plus, soient à même de prendre en charge les travaux d'infrastructures routières qui vont être réalisées en Côte d'Ivoire. Ils seront encadrés par des personnes expérimentées, il y aura des évaluations semestrielles pour vérifier les acquis, de sorte à identifier d'éventuelles insuffisances, puis les corriger et les rendre disponibles et capables de gérer des chantiers.

C'est une action que l'Agence de Gestion des Routes (Ageroute) a l'habitude de réaliser sur les chantiers depuis bientôt 5 à 6 ans. C'est un processus qui marche bien. Cela permet aux jeunes ingénieurs et techniciens supérieurs, qui ont moins de 5 ans d'ancienneté, je ne parle pas d'expérience, d'être recrutés et mis sur les chantiers. On les forme, en situation réelle de chantier, aux métiers du Btp, de sorte qu'à la fin de la formation, on puisse les mettre sur le marché du travail avec un minimum d'expérience, pour intégrer des entreprises qui viendront s'installer en Côte d'Ivoire. Au cours, dit-on de cette formation les apprenants sont rémunérés.

### **La réalisation dudit projet va de pair avec celui du futur métro d'Abidjan. Qu'en est-il exactement et quelle incidence sur le coût global du projet par rapport à l'évaluation initiale ?**

A l'origine, ce projet a été conçu de sorte à laisser un couloir d'environ 20 mètres pour la deuxième ligne métro d'Abidjan (Ligne 2 métro). Cependant, tout récemment, le gouvernement a décidé de construire en lieu et place de la ligne 2 du métro, un Bus Rapid Transit (BRT) pour apporter une réponse rapide au problème de transport de masse de la ville d'Abidjan. Ce BRT, qui fait partie d'un ensemble appelé : Projet de Mobilité Urbaine de la ville d'Abidjan (PMUA) initié par le Ministère des transports, part du Boulevard Alassane Ouattara de la commune de Yopougon, à Bingerville. Il empruntera essentiellement les 7,2 kilomètres de notre projet et va continuer sur le Boulevard Mitterrand à Cocody, jusqu'à Bingerville.

C'est un projet financé par la Banque mondiale et les accords de prêts ont été signés récemment. L'objectif de ce projet de développement du projet, est d'améliorer l'accessibilité aux opportunités économiques et sociales et d'accroître l'efficacité du système de transport public, le long du corridor Yopougon-Bingerville, ainsi que de ses lignes de rabattement à Abidjan.

Le coût total pour la mise en œuvre de la ligne BRT est estimé à 300 millions de dollars US.

Le Projet PMUA comprend : la mise en œuvre d'une ligne de BRT Est-Ouest, entre Yopougon et Bingerville. L'Appui au renforcement de la SOTRA et à la restructuration du système de rabattement vers les lignes de transport de masse. Ensuite, l'appui à l'organisation et à la modernisation du secteur des transports artisanaux et accès au dernier kilomètre. Et enfin, le développement du capital humain et l'appui opérationnel. Le coût total des projets PMUA est de 461 Millions de dollars US.

La coordination du PTUA est en phase avec celle de ce projet PMUA, pour les aménagements complémentaires à faire sur le quatrième pont, en vue de prendre en compte ce projet BRT.

Donc les deux projets se feront ensemble, de sorte qu'à la fin, nous puissions avoir des voies dédiées au transport de masse et d'autres affectées au transport ordinaire.

### **Qu'est-ce qui a pu motiver cette décision du gouvernement en privilégiant un BRT?**

C'est d'abord une question de programmation et de pragmatisme. On a un projet de métro avec la ligne 1 qui part d'Anyama à Port-Bouët, et dont les travaux ne sont pas encore réalisés. Pendant ce temps, une grande partie de la population d'Abidjan continue de dépendre de la marche pour ses besoins quotidiens de mobilité, à cause des fortes congestions observées sur les voies structurantes de la ville et de l'absence d'un système de transport de masse adéquat. Donc, c'est fort de ce constat, que le gouvernement, a envisagé de construire plutôt un BRT. Parce que le BRT induit des investissements moins lourds, un temps de réalisation plus court et permet d'offrir un service de transport à la hauteur des besoins actuels de déplacement des populations de Yopougon.

Lorsque la capacité du BRT sera insuffisante, alors, on pourra examiner la possibilité de construire un métro à la place.

### **Quel est le coût global du projet de construction du 4<sup>e</sup> pont d'Abidjan ? Puis, le volet BRT financé par la Banque mondiale est-il inclus dans ce coût global ? Si non, quel serait le coût additif de financement de la Banque Mondiale nécessaire pour la réalisation du BRT?**

Le coût global du 4<sup>ème</sup> pont est de 134 milliards de francs CFA TTC, dont 30 milliards pour l'indemnisation des populations. La partie Hors des travaux est financée par la Banque Africaine de Développement (BAD).

Le BRT est financé par la Banque mondiale, pour un montant de 300 millions de dollars US.

Les coûts additionnels liés aux modifications induites par le BRT sur le projet du 4<sup>ème</sup> pont sont pris en compte dans le financement de la Banque mondiale. Des lors, ces deux financements deviennent complémentaires. En attendant la finalisation des études, une provision de 18 millions de dollars a été faite à cet effet.

### **Quelle est la date fixée pour la livraison provisoire de l'ouvrage ?**

Les travaux sont réalisés sur une période de 30 mois à compter de la date du 30 juillet, qui marque le lancement. L'entreprise s'était engagée à réduire ce délai, pour le faire passer à 24 mois. C'est vrai que nous avons eu quelques contraintes au niveau de la libération des emprises, mais je suis convaincu que le délai de 30 mois sera respecté ■



**LES ROUTES DÉPARTEMENTALES:  
TOUJOURS D'ÉNORMES BESOINS**

## BOUAKÉ A MAL À SES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES



Cette voie de Nimbo qui conduit à la Source n'est plus praticable. Photos : Ch. O

*La deuxième ville du pays attend impatiemment la refecton de ses voiries totalement dégradées.*

Par Charles Ogy

**A**u sortir de la crise politico-militaire qu'a traversé la Côte d'Ivoire, le réseau routier de Bouaké et de toute la région de Gbêkê avait été fortement dégradé. Bouaké, chef-lieu de la région, n'avait pratiquement plus de routes quasiment. C'est à la faveur de la visite d'Etat du Président de la République, Alassane Ouattara, dans la région, en fin d'année 2013, que d'importants travaux ont été réalisés dans la deuxième ville du pays. Ainsi, plusieurs routes dont celles du quartier Commerce, le centre des affaires, ont été entièrement réhabilitées. Dans le même élan, des voies d'accès à des quartiers ont également connu une cure de jouvence pour le bonheur des usagers de la route et de la population.

Six ans après, nombre de ces voies réhabilitées ont commencé à se dégrader. Celles qui n'avaient pas été touchées par la réhabilitation connaissent une situation plus grave. De Dar-Es-Salam au quartier Commerce en passant par Ahoungnassou, Air-France, Nimbo, Sokoura, Belleville, c'est le même décor. Comme pour



Cyrille Oulaï, Directeur technique de la mairie de Bouaké

dire tout simplement que la deuxième grande métropole de la Côte d'Ivoire a mal à sa voirie. Et ce n'est pas Cyrille Oulaï, directeur technique de la mairie de Bouaké, qui dira le contraire. « Toutes les voiries secondaires de Bouaké sont dans un piteux état. Elles sont saturées. Conséquence, vous ne pouvez pas rouler à plus de 50 km/h sur ces voies », déplore-t-il.

Toutes ou presque, a-t-il reconnu, sont « balafrees » par des nids de poule qui les rendent difficilement praticables par les usagers de la route. C'est le cas de la voie qui part de Nimbo pour rallier la Source. Si ce ne sont pas les riverains qui sont contraints de l'emprunter, aucun usager de la route, soucieux de préserver son matériel roulant n'ose s'y hasarder ; même les conducteurs de moto-taxis.

Il en est de même pour la voie qui passe devant l'église Saint Pierre de Nimbo. Elle devrait, pourtant, servir de déviation pour les gros camions en partance pour le nord et les pays de l'hinterland. Malheureusement, une partie de la route est tellement dégradée que ces mastodontes préfèrent passer par le quartier Commerce malgré les risques d'accidents qu'ils courent.

### La Nationale 3 bientôt refaite

En attendant de trouver des financements pour réhabiliter toutes ces voies secondaires, le directeur technique de la mairie de Bouaké est heureux d'annoncer que la route Nationale 3 traversant Bouaké, du sud au nord, sera entièrement refaite. « C'est l'entreprise chinoise qui a la charge de réaliser la portion de l'autoroute entre Tiébissou et Bouaké, qui a obtenu le marché », révèle-t-il. Tout en précisant que cette voie triomphale sera réalisée sur financement de la Banque mondiale. Elle sera de deux



La voie qui passe devant l'église Saint Pierre de Nimbo n'est plus empruntée par les gros camions à cause de sa dégradation avancée

fois deux voies avec un terre-plein central. *« Le point critique qui se situe au niveau de Dougouba trouvera une solution définitive. Les canalisations étant mal faites, cette partie est tout le temps inondée et les eaux dégradent la voirie. Une buse de diamètre 2000 sera posée à partir du rond-point de la cathédrale pour faciliter l'évacuation des eaux usées vers le Marché de gros pour ensuite se déverser dans le canal »*, explique-t-il. *« Nous sommes à la phase de désignation du bureau de contrôle. Une fois que cela est fait, les travaux vont démarrer dans les mois qui suivent »*, dit-il-avec certitude.

Autre bonne nouvelle, c'est le bitumage de la voie de Tollakouadiokro, un autre quartier populaire de Bouaké. Les travaux ont démarré depuis quelques mois.

Cyrille Oulaï reconnaît qu'ils ont accusé un énorme retard. *« L'entreprise accuse un grand retard. Pour un délai contractuel de 13 mois, elle est, en effet, à 9 mois pour 40% seulement de travaux »*, se désole-t-il. *« Cette situation est due au fait que l'entreprise, togolaise, a rencontré quelques problèmes dans l'acheminement de ses engins lourds, sans oublier la non-maîtrise de l'environnement des affaires en Côte d'Ivoire »*.

Contrairement aux voies secondaires de Bouaké qui sont pour la plupart dans un état de dégradation très avancé, le directeur technique de la mairie reconnaît que celles qui relient la capitale de la région de Gbêké aux départements voisins que sont Béoumi, Botro et Sakassou sont encore relativement en bon état. En tout cas, l'usager qui emprunte ces voies réalisées depuis des dizaines d'années ne dira pas le contraire.



La ville de Bouaké, lorsque les voies étaient encore praticables

**RÉGION DU BÉLIER :**

**DES DEPARTEMENTS DÉSENCLAVÉS, MAIS QUE D'EFFORTS A FOURNIR ENCORE !**



*La capitale administrative et politique a perdu de sa splendeur. Une image qui devrait changer d'ici quelques mois avec les travaux en cours*

Par Isaac Koné

**L**es populations de Didiévi, chef-lieu de préfecture situé à une cinquantaine de kms de Tiébissou et celles d'Attiégouakro, chef-lieu de département situé à 14 kms, à l'est de Yamoussoukro, sont les plus heureuses. En effet, le Programme de développement des infrastructures routières exécuté dans la région du Bélier et du District de Yamoussoukro a permis de désenclaver ces localités. Depuis 2018, il est désormais plus facile de faire l'aller et le retour entre Didiévi et Yamoussoukro, dans la même journée. Chose quasiment impossible, il y a quelques années ; seuls les usagers qui s'y rendaient à bord de voitures personnelles pouvaient le faire. Ce calvaire est désormais un lointain souvenir depuis le bitumage du tronçon Tiébissou-Didiévi.

Transporteurs, commerçants, paysans et populations sont unanimes pour dire : *« autrefois, nous ne pouvions pas nous rendre à Didiévi, sans nous arrêter dans un garage dès notre retour. L'état de la route cassait nos véhicules. Aujourd'hui, avec l'avènement du bitume, nous allons et revenons tranquillement »*, témoigne N'guessan Joël, chauffeur d'un minicar qui assure la liaison Yamoussoukro-Didiévi. L'un des avantages que tire la population locale, est l'arrivée des compagnies de transport dans le chef-lieu de préfecture. *« Plusieurs sociétés de transport se sont implantées ici. Elles ont mis à la disposition des voyageurs des cars climatisés directement pour Abidjan. Dans le passé, il nous fallait transiter par Yamoussoukro ou Tiébissou »*, indique Kouassi Benoît, un instituteur en poste dans un village de Didiévi.

À Tiébissou, sont stationnés en permanence des véhicules de transport en commun qui rallient Didiévi.

Il s'agit de mini-cars communément appelés « Massa » et de fourgonnettes de type « Picnic ». Ces véhicules vont et reviennent à une fréquence régulière. *« Le bitumage du tronçon Tiébissou-Didiévi nous a rendu d'énormes services »*, a renchéri N'Goran Clément de Yakpabo-Sakassou, un chef-lieu de sous-préfecture du département de Tiébissou. Il en est de même pour Attiégouakro. Les usagers ne font plus de grand détour pour rallier cette modeste ville en provenance de Yamoussoukro. Désormais, la distance se parcourt en moins de 20 mn. L'autre avantage, est la réduction de la criminalité. *« Autrefois, l'impraticabilité de la route nous exposait aux coupeurs de route. Toutes ces agressions ont diminué depuis le bitumage de la route. Simplement parce qu'il n'y a plus d'obstacles sur le parcours »*, se réjouit un chauffeur.

Dans le département de Didiévi, des efforts ont été faits. Les principales routes ont bénéficié d'un reprofilage lourd. Notamment la piste qui part de Tiébissou à Tié-N'diédro, longue d'une soixantaine de kms. *« Depuis que cette piste a été reprofilée, nous ne contourrons plus par Kondoukro, village de la sous-préfecture de Djébonoua. De plus, nous ne mettons plus trop de temps sur la route. Les véhicules sont réguliers sur la ligne »*, se réjouit Amara Koné, syndicaliste à Raviart. Outre cette piste, celle de Didiévi à Kpouébo, distante d'une quarantaine de kms, a été reprofilée. Cette œuvre a totalement libéré la sous-préfecture de Boli dont l'accès était difficile. *« A partir de Boli, nous avons les cars qui vont directement sur Abidjan. Cela est désormais possible du fait de la route qui a été réhabilitée »*, explique un habitant de Boli.

Si le bitumage des tronçons Tiébissou-Didiévi et

Yamoussoukro-Attiégouakro est salubre, il n'en demeure pas moins vrai que beaucoup reste à faire. Il s'agit du bitumage des tronçons Didiévi-Bocanda, long d'une soixantaine de kms et de Tiébissou-Sakassou, distant de 37 kms. Une fois bitumé, cet axe permettra le désenclavement total de Bocanda et de Kouassi-Kouassikro. Bien que programmés, les travaux n'ont pas encore connu un début d'exécution. « *Le bitumage de ce tronçon nous évitera les longs détours et facilitera l'écoulement des produits agricoles tels que l'igname qui est abondamment produite à Kouassi-Kouassikro* », pense N'Guessan Kouadio, opérateur économique établi à Kouassikro-Kouassikro.

## Relier le centre à l'ouest et au sud-ouest

Les transporteurs qui assurent la liaison Béoumi-Sakassou-San Pédro, Duékoué, Man et les autres localités attendent impatiemment le début des travaux du tronçon Tiébissou-Sakassou. En effet, son bitumage fera gagner du temps et du carburant aux automobilistes. « *Pour nous rendre à Sakassou, nous sommes obligés de passer par Bouaké ; soit une distance de plus de 120 kms alors que Tiébissou se trouve à 35 kms de Sakassou. Il suffit de bitumer cet axe pour raccourcir la distance* », soutiennent les transporteurs.

Ainsi, de nombreuses routes ralliant la capitale politique et administrative, Yamoussoukro, ont besoin d'une cure approfondie. Pêle-mêle, nous pouvons citer l'ancienne route de Yamoussoukro-Didiévi. L'avènement du bitume entre Tiébissou et Didiévi a fait oublier cette piste qui pourtant permet de joindre les villages d'Assanou, Kpassanou-N'Gangoro, Bongobo, N'Guessankro, Attien-Kouassikro et autres. Des villageois déplorent que cette route commence à se refermer. « *Elle s'est fortement dégradée. C'est pourquoi, aucune voiture n'ose plus l'emprunter. Les villages situés le long de cette route souffrent de cette situation* », s'est plaint un ressortissant de N'Zéré vivant à Yamoussoukro.

L'axe Toumodi-Oumé reste un calvaire pour les transporteurs et voyageurs. Cette voie, jadis bitumée, n'est plus praticable. Le bitume a fait place à des nids de poule et autres crevasses. Difficile de rouler à plus de 60 kms/h. « *Nous ne savons plus à quoi ressemble cette route. Même les routes non bitumées sont mieux que celle-là. Nous ne faisons qu'escamoter nos véhicules* », déplore Traoré Adama, conducteur d'un mini-car de type Massa et qui assure la liaison Yamoussoukro-Oumé. « *Nous plaçons pour que l'Etat fasse quelque chose. Sinon, ce n'est pas une bonne affaire pour nous* », renchérit-il.

**L'axe Yamoussoukro-Bouaflé**, long de 65 kms, n'est pas en reste. Il y a plus de trois ans qu'une entreprise est commise à la tâche pour le revêtement. Mais malheureusement, rien n'avance. Du reste, c'est ce que tous les usagers constatent. « *Cela fait plusieurs mois que nous voyons la société adjudicataire du marché*

*travailler. Mais rien n'avance. Le bitume a été renouvelé par endroits, des parties restent. Notre inquiétude, c'est qu'une fois les travaux achevés, n'y a-t-il pas risque de voir ceux réalisés en premier lieu se dégrader ?* », s'interroge N'Guessan Honoré. Ainsi, quoique l'initiative de la réhabilitation soit saluée par tous, les usagers se plaignent de la lenteur des travaux. « *Aujourd'hui, nous pouvons passer deux à trois heures entre Yamoussoukro et Bouaflé, pour une distance que nous parcourions autrefois en moins de 30 mn* », dit Yacouba Diarra, transporteur pour qui les entreprises commises à la tâche devraient accélérer les travaux.

## Yamoussoukro - Tiébissou - Bouaké, une autre souffrance

Ce n'est pas une partie de plaisir pour tous ceux qui s'y aventurent. « *Cette route est à réhabiliter totalement. Le remblaiement de nids de poule ne résout pas le problème ; l'état de dégradation avancé occasionne de nombreux accidents* », regrette un chauffeur de camion remorque. Même si un programme de réhabilitation a été annoncé par le gouvernement, le réseau routier de la ville de Yamoussoukro, capitale politique et administrative, n'a pas fière allure. La quasi-totalité des rues et principales artères sont dégradées. Un détour dans la ville permet de le constater. De N'zuessy à Morofé, en passant par Assabou, Dioulakro et Riviera, toutes les voies sont détruites par les eaux de ruissellement. A Kokrénou, Makoura et Belleville, la situation est pire. Non seulement aucune voie n'y est bitumée mais celles-ci sont complètement impraticables. Si elles ne sont pas totalement coupées par des flaques d'eau, elles sont envahies par les hautes herbes.

Comme on le voit, des infrastructures routières existent bel et bien dans le District de Yamoussoukro et la région du Béliér. Mais elles ont besoin d'être entretenues ou réhabilitées.





La Nationale A1 réhabilitée au niveau des départements d'Abengourou et Agnibilékrou

## L'EST DE LA CÔTE D'IVOIRE : D'IMPORTANTES EFFORTS CONSENTIS, MAIS...

*C'est un ouf de soulagement pour les populations depuis la réhabilitation et le renforcement de la route qui mène à Abengourou. On attend à présent les travaux qui conduisent à d'autres départements*

Par Zéphirin Nango

**L**e 15 décembre 2013, à Agnibilékrou, Daniel Kablan Duncan, alors Premier ministre, procédait au lancement des travaux de réhabilitation du tronçon routier Agnibilékrou-Comoé passant par Abengourou. Ce projet, portant sur un itinéraire long de 87,5 km et d'un coût de 39 milliards de FCA financés par l'Union européenne, entre dans un programme global intitulé « Préservation du réseau routier de Côte d'Ivoire ». Lancés pour durer 26 mois, les travaux de ce tronçon de la "Nationale A1" ont pris fin le 31 août 2016. Désormais, cette voie neuve ornée de bandes blanches, de panneaux de signalisation, de bornes de kilométrage, de caniveaux, de piquets fluorescents dans les virages et de nombreux dalots, a fière allure.

De quoi réjouir Sylla Drissa, le premier responsable du Groupement des transporteurs de l'Indénié (Gti), approché le 1er novembre dernier. « Avant la réhabilitation de cette voie, on pouvait engloutir 3 à 4 millions de FCfa par mois pour les frais de réparation mécanique de nos véhicules à cause de l'état de la route. Ces frais ont considérablement

baissé depuis la réhabilitation de la voie », révèle-t-il. Même son de cloche chez Kouadio Ehouman, le Directeur Général de l'Union des transporteurs de l'Indénié (Uti), l'autre principale société de transports d'Abengourou. « Auparavant, on passait cinq heures pour parcourir les 210 kms pour rallier Abidjan avec en moyenne 5 à 6 départs par jour. Aujourd'hui, nous parcourons cette distance en 2h30 mn pour une douzaine de départs par jour. Nos activités économiques sont sur une pente ascendante », se réjouit-il.

### Un essor des activités agricoles et minières

Dans les régions de l'Indénié-Djuablin et du Gontougo, en plus du manganèse exploité à Bondoukou, c'est en moyenne une production de 80 000 tonnes de fèves de cacao qui est évacuée chaque année au port d'Abidjan. A cela s'ajoutent d'autres cultures de rente telles l'anacarde, l'hévéa. L'écoulement de ces produits est désormais chose aisée. En tout cas depuis la réfection de la voie. Ce sentiment de soulagement est partagé par toute la population de la région d'Agnibilékrou, l'une des principales zones de production de volaille et d'œufs du pays. En 2008 déjà, la direction régionale des

ressources animales comptait près de 400 importants fermiers dans le Djuablin. Parmi ceux-ci, Ali Ouattara, l'illustre producteur avicole bien connu, au-delà même des frontières ivoiriennes.

Bouda Abdoul, un conducteur de véhicules de transport d'œufs, se rappelle du calvaire que ses collègues et lui vivaient avant la réhabilitation de la voie. « Pour un voyage en direction d'Abidjan, nous chargeons 615 plateaux d'œufs dans le camion. Mais à cause du mauvais état de la voie, on pouvait perdre 30 à 40 plateaux à l'arrivée après près de six heures de route. Ce n'est plus le cas maintenant, où en trois heures, nous atteignons Abidjan. Sans dégâts ».

## Abengourou-Bettié, principal calvaire des populations de l'Indénié

Si la "Nationale A1", après sa réhabilitation au niveau d'Abengourou et Agnibilékrou, s'affiche désormais comme l'une des plus belles voies du pays, d'importants efforts sont toutefois attendus dans ces deux départements. De fait, dans l'Indénié, le tronçon long de 95 kms et qui relie les départements d'Abengourou et de Bettié pour déboucher sur celui d'Aboisso, est un véritable calvaire pour les usagers. Pour le parcourir, il faut environ 6 heures avec au bout du compte, une réparation mécanique et bien sûr les frais afférant.

Réhabilitée, en 2015, dans le cadre du Projet d'appui aux infrastructures agricoles de l'Indénié-Djuablin (Paia-Id), d'un coût de 16 milliards de Fcfa financé par la Banque africaine de développement (Bad), cette route est redevenue peu carrossable dans la mesure où les nouvelles couches de bitume n'ont tenu que le temps de quelques saisons de pluies. De gros nids de poules jonchent désormais cette voie régulièrement coupée par des cours d'eau en crue. Et pourtant, cette voie qui ondule dans une grande zone forestière, sert de pistes



Les entreprises de transport en pleine activité

cacao. A en croire Abinan Kouakou Pascal, le président du conseil régional de l'Indénié-Djuablin, des études environnementales sont en cours en vue du bitumage de cette voie stratégique.

En attendant, certains usagers, pour éviter cet axe cahoteux, choisissent de faire un grand détour en passant par le nouveau pont de Bettié, inauguré le 22 décembre 2017 par le Président de la République. Ce pont long de 18940 m, financé à hauteur de 6,068 milliards de Fcfa par l'Agence française de développement (Afd) dans le cadre du C2d, a, en effet, boosté le transport dans cette zone, notamment pour les usagers qui veulent se rendre à Abidjan. Construite au sud-ouest de Bettié, en enjambant le fleuve Comoé, cette voie est cependant plus longue pour les voyageurs allant à Abengourou ; soit 166 kms traversant la région de la Mé, pour atteindre la capitale de l'Indénié. Et ce, en parcourant 35 kms de piste du côté de Yakassé-Attobrou et 25 kms sur la voie nouvellement bitumée et rallier Adzopé sur la Nationale A1. De là, il faudra parcourir 106 autres kilomètres pour se retrouver à Abengourou.



Des producteurs d'œufs à Assikasso (Agnibilékrou) soulagés



La route de Bettié, un calvaire



Des cours d'eau coupant la voie



Des usagers en difficulté

## Djuablin, Gontougo et Bounkani

Ailleurs, dans le département d'Agnibilékrou, le bitumage qui est unanimement réclamé, est celui du tronçon Agnibilékrou-Takikro. Longue d'une quarantaine de kilomètres et débouchant sur le Ghana, cette route abrite le poste frontalier des douanes ivoiriennes. Lequel poste est l'un des plus importants de toute la zone Est en raison de la forte affluence des opérateurs économiques qui empruntent cette voie. Mais l'espoir est permis. Le 6 juin dernier, en effet, une mission de l'entreprise "Colas" conduite par Godi Flavien, a rencontré les populations locales à la faveur de la cérémonie de lancement de l'étude

d'impact environnemental et social en vue, justement, du bitumage de cette voie. Les émissaires de l'entreprise ont, à cette occasion, annoncé que l'étude s'étendra sur l'axe routier Agnibilékrou-Bondoukou, passant par le département de Tanda. De fait, sur cette "Nationale A1" qui relie Abidjan au Burkina Faso en passant par Bondoukou et Bouna, le tronçon Agnibilékrou-Tanda, long de 84 kms, est totalement dégradé. Un peu plus loin, la voie bitumée reliant les départements de Bondoukou et Bouna longue de 179 kms et datant des années 1995, n'est pas mieux lotie ; avec bien sûr des nids de poules par endroits. Comme on le voit, en dépit des efforts consentis, les attentes des populations sont encore fortes en matière d'infrastructures routières.



Etat de la route dans l'Indénié-Djuablin



Axe Agnibilekrou- Takikro. Photos : DR

## L'OUEST MONTAGNEUX: PLUS DE 700 KMS DE ROUTE IMPRATICABLES

*Une région malade de ses infrastructures routières  
Plus de 700 km de route quasi impraticables en  
toutes saisons.*

Par Honoré Droh

**A**près plus d'une décennie de crises politico-militaires que la Côte d'Ivoire a connu (septembre 2002-octobre 2011), les stigmates de la guerre sont encore visibles à l'ouest du pays. Dans cette région, en effet, les routes sont dans un piteux état. Plus de 725 kms de voies principales relient les douze départements du district des Montagnes. Un district qui comprend les régions du Guémon et du Cavally, 7 départements, et du Tonkpi, avec 5 départements. 280 kms de ces routes sont non bitumées, et 445 bitumées. Faut de l'entretien, toutes ces infrastructures routières sont aujourd'hui très dégradées. Rendant, hélas, la circulation très difficile.

De Biankouma à Duékoué, de Man à Kouibly ; en passant par Facobly ; de Sipilou à Danané, en passant par Zouan-Hounien, Toulepleu, Guiglo, Taï et Bangolo, la situation est identique. Ponts et ponceaux, parfois de fortune, en ruine ; routes régulièrement submergées par endroits par les eaux de pluie ; sans oublier les chaussées rétrécies ici et là. La raison, des accotements non entretenus. Pendant les saisons des pluies, les routes sont envahies par les cours d'eau en crue, si ce ne sont pas de profonds trous remplis d'eau en pleine chaussée.

Dans la région du Tonkpi, l'axe Danané / Zouan-Hounien, long de 45 kms, bien que plusieurs fois réhabilité, est en piteux état. Pour parcourir les 45 kms, de Danané à Zouan-Hounien, les automobilistes mettent trois à quatre heures. Avec une vitesse moyenne de 20 kms/heure. Par conséquent, de nombreux automobilistes qui se rendaient de Biankouma à Sipilou ou de Man à Kouibly, faute de routes praticables, ont simplement arrêté leur « service » ; abandonnant les populations à leur sort. Aujourd'hui, de plus en plus de gens empruntent des moto-taxis pour se rendre dans les chefs-lieux de préfectures. Hommes et femmes, enfants, jeunes et adultes, tous s'y mettent.

*« Chaque fois que nos véhicules se rendent à Sipilou, au retour, ils doivent immédiatement se rendre dans un*



L'une des rares occasions pour se rendre à Sipilou, que nul ne veut rater.  
Photos : H. D.

*garage car les boulons sont desserrés ou c'est un ressort qui est endommagé. La route de Sipilou, tout comme les autres voies de la région, a besoin d'un reprofilage lourd. Nous en appelons donc à l'aide de l'État », confie Cla Michel, Président des syndicats des transporteurs de Biankouma. Les causes de la dégradation des voies sont connues. En effet, durant la longue période de la crise, aucune des routes n'a été entretenue. A cela, il faut ajouter les fortes pluies qui, régulièrement, s'abattent sur la région. Les pluies endommagent considérablement les infrastructures routières déjà vieillissantes et pas entretenues. Chaque jour, dans les régions du Guémon, du Cavally et du Tonkpi, la dégradation des routes principales s'accroît. Toute chose qui asphyxie économiquement cette partie du pays. Et pourtant, la région est considérée comme étant le poumon agricole et minier de la Côte d'Ivoire.*

En attendant la prise en main effective des travaux de réfection des routes dans la vaste région des Montagnes par l'État, les populations font, chaque jour, ce qu'elles peuvent avec les moyens de bord : remblaiement des crevasses, nettoyages des accotements des voies, à l'aide d'outils très rudimentaires : mains nues, dabs, houes, machettes... De Biankouma à Sipilou en passant par Bangolo... il n'est donc pas rare de rencontrer aux abords des routes, de jeunes gens au travail. Exigeant des passants, motocyclistes, automobilistes et même des piétons, une « contribution » en nature ou espèces sonnantes et trébuchantes afin d'étancher leur soif. Il faut souligner l'appui salvateur mais épisodique des différents conseils régionaux et du Conseil du Café-Cacao.

## L'AXE TOUBA – DUEKOUÉ VICTIME DU POIDS DES CAMIONS REMORQUES

**V**oici environ plus de trois ans (2016-2019) que l'exploitation du nickel dans la sous-préfecture de Fougbeesso, région du Bafing, a débuté. Depuis, sur le tronçon Touba–Duékoué, en passant par Biankouma et Man, on assiste, chaque jour, à des va-et-vient incessants d'une centaine de camions à remorque de 40 à 60 tonnes. Chargés de minerais et couverts de bâche grise en partance pour le port de San-Pedro, ces mastodontes roulent à vive allure. Ils sont aussi responsables de la dégradation des routes.

Dans leur sillage, par endroits, les derniers lambeaux de bitume ont disparu. Les nids de poules sont devenus de profondes crevasses, parfois infranchissables par les petits véhicules. Il n'est donc pas rare de voir des véhicules terminer leur course dans des ravins après des manœuvres difficiles. « Avec l'avènement de ces camions à remorque, chargés de ramasser les minerais, si rien n'est fait, dans deux ou trois ans, les routes dans le Tonkpi seront littéralement abimées et circuler deviendra quasi impossible pour tout le monde », prévient Zoh Bamba, un paysan rencontré à la gare routière de Gbombélo, dans la sous-préfecture de Biankouma.

Honoré D



Axe Duekoue-Bloléquin. Photos : DR



Axe Bangolo-Duekoue

## LE PREMIER MINISTRE PROMET LA RÉHABILITATION DE TOUTES LES ROUTES



Amadou Gon Coulibaly sur le chantier de la route Danané-frontière guinéenne, lors de sa visite de travail dans l'ouest, du 24 au 26 octobre dernier. Photo : Gouv.ci

**E**n visite dans le département de Danané, région du Tonkpi, le 26 octobre dernier, le Premier Gon Coulibaly, Chef du gouvernement, a annoncé à la population que l'ensemble des routes dans le Tonkpi seront réhabilitées. Quelques mois plutôt, dans la région du Cavally, la même promesse avait

été faite. En attendant la réfection effective des routes Danané / Zouan-Hounien, Zouan-Hounien / Toulepleu, d'importants travaux de construction de routes sont en cours. Il s'agit des travaux de bitumage de l'axe Danané-Gbapleu, à la frontière ivoiro –guinéenne distant de 54 kms. Des travaux qui ont débuté en 2016 et dont la fin était prévue dans 24 mois. Aujourd'hui, en novembre 2019, ce sont 90% des travaux qui ont été réalisés par une société de chinoise de travaux publics. Il reste encore 6 kms à couvrir.

Bientôt, vont commencer les travaux de bitumage de la route Danané–Gbinta, à la frontière ivoiro-libérienne, d'une longueur de 27 kms. Les topographes sont déjà sur le terrain. Plus loin, dans la région du Cavally, les travaux de bitumage de l'axe Bloléquin –Toulépleu, distant de 55 kms, sont également en cours. Des travaux très avancés mais provisoirement suspendus à cause de la pluie. Ici, il reste 6 kms à couvrir.

Honoré D

## UN RÉSEAU GLOBALEMENT SATISFAISANT DANS LE NORD



Travaux de bitumage de la route Korhogo- Waragnéré. Photo : AIP

**L**e réseau routier urbain dans la partie septentrionale du pays est globalement satisfaisant ; grâce à la mise en œuvre d'un vaste programme visant l'amélioration significative des infrastructures socioéconomiques initié par l'Etat. Cependant, la dégradation des axes non bitumés qui desservent les localités rurales, suscite bien des inquiétudes, d'autant plus qu'ils constituent l'incontournable moyen d'évacuation des produits agricoles.

Ainsi, la région du Poro (environ 3538 kms de réseau) ayant pour chef-lieu Korhogo, est reliée par des voies bitumées aux régions et départements voisins. Il s'agit, entre autres, des tronçons Boundiali-Tengréla-frontière Mali (124 kms), un corridor important dans l'espace UEMOA, sans oublier Ferkessédougou-Korhogo, avec ses 136 kms de bitume, partant de l'aéroport de Karakoro à Nassian via Kong. Les travaux de bitumage de la voie Boundiali-Odienné (135 kms) pour un montant de plus de 79 milliards FCFA connaissent une avancée notable.

On note également les travaux de réhabilitation de la Nationale A3, Bouaké-Kanawolo, longue de 125 kms grâce à un prêt de 787 milliards FCFA, conclu le 22 mars 2018 entre l'Agence française de développement (AFD) et l'Etat de Côte d'Ivoire dans le cadre du Contrat de désendettement et de développement, C2D. Précisons que ce projet prend en compte le tronçon Kanawolo-Ferkessédougou (95 kms) qui a déjà démarré ainsi qu'un autre concernant l'axe Ferkessédougou-frontière du Burkina-Faso, qui est achevé.

Cette réfection d'envergure de ces différents axes, favorisera la promotion de l'intégration sous-régionale et accroîtra surtout les échanges entre la Côte d'Ivoire et les pays de l'interland ; réduisant ainsi le temps, voire le coût des transports. « Avant, il nous fallait trois à quatre heures sur l'axe Katiola-Kanawolo. Mais aujourd'hui, les choses ont beaucoup évolué. Nous remercions le gouvernement. Le seul bémol est que souvent, les travaux ralentissent le mouvement des véhicules, notamment les poids lourds », se rappelle Inza Coulibaly, secrétaire administratif du Syndicat national

des transporteurs de marchandises et voyageurs section Korhogo.

Le bitumage des trajets Korhogo-M'bengué (75 kms) et Korhogo-Dianra (120 kms) devrait mettre un terme définitif au calvaire des usagers, majoritairement des paysans. De même, la réhabilitation avec bitume des axes Niankara-Tortiya, longue de 47 kms et Niakara-Foumbolo, contribuera sûrement à l'essor économique de la région du Hambol.

### La souffrance des populations des zones rurales

Si en milieu urbain, la mobilité est facile, il n'en est pas de même en milieu rural, où rallier une localité à une autre, relève parfois d'un parcours du combattant. « Après chaque voyage Korhogo-Dianra (115 kms) pour se rendre à Séguéla, nos camions tombent en panne parce que les ressorts, le moteur, les amortisseurs et les pneus s'abîment. Le tronçon Lokolo-Fayadougou, parsemé de trous béants et des ponts de fortune qui cèdent pendant la saison des pluies, nous cause beaucoup de désagréments », déplore Koné Yacouba, chef de ligne à la grande gare de Koko.

Ce constat amer traduit les difficultés qu'éprouvent les populations à évacuer leurs productions agricoles, telles que le coton, l'anacarde et le vivrier. Ce qui occasionne un manque à gagner de plusieurs millions de FCFA. Face à cette situation, outre le revêtement de 167 routes, le Conseil régional du Poro construit des ouvrages au niveau des points critiques. Il y consacrerait 14% des ressources du programme triennal 2020-2022.

### Manque d'entretien

La dégradation des routes résulte du vieillissement du bitume et surtout des surcharges des camions. Auxquels il faut ajouter le manque d'entretiens périodiques, conduisant à une destruction partielle ou totale des chaussées en divers endroits. Il n'est pas rare, en effet, de voir des tronçons dont l'âge varie entre 14 et 40 ans, telles que la Nationale A3. Or, les couches de roulement des voies bitumées sont conçues pour 15 ans au maximum.

A.L.K.

## RÉGION DE LA NAWA :

### LE RÉSEAU ROUTIER DÉGRADÉ

*L'état de dégradation avancé des routes constitue un frein au développement des activités économiques dans la boucle cacaoyère.*

Par Brigitte N'Guessan



Des camions de ramassage de produits agricoles embourbés sur une route en laterite. Photo : B. N.

**S**ituée au sud-ouest de la Côte d'Ivoire et avec une superficie de 9193 km<sup>2</sup>, la région de la Nawa, née de la scission de l'ancienne région du Bas-Sassandra, regroupe les départements de Buyo, Guéyo, Méagui et Soubré. Elle est considérée comme la nouvelle boucle du cacao du pays. En effet, depuis ces dernières décennies, la Nawa est la première zone productrice de cacao du pays. Elle produit aussi de grandes quantités d'hévéa, de palmier à huile et de riz. Le trafic routier y est très dense à cause de la commercialisation des produits agricoles d'exportation. Cela a pour conséquence la dégradation très avancée des routes.

### Le potentiel routier existant

La région de la Nawa est un pôle économique reconnu sur l'échiquier national, voire international, grâce à ses performances agricoles annuelles. En effet, avec près de 300.000 tonnes par an, soit 20% de la production nationale, la Nawa est la première zone de production de cacao. A cela, on peut ajouter le riz paddy avec 1.934.254 tonnes en 2013. Hormis ces cultures, elle constitue une importante zone de production d'hévéa et de palmier à huile.

Par ailleurs, la région est reliée à des axes routiers majeurs (Abidjan, San-Pedro, Mali) qui facilitent les différentes transactions de biens et de marchandises.

Le flux routier est donc très intense dans la zone. De ce fait, la Nawa demeure un carrefour important pour la pré-collecte, la collecte et le transfert des produits agricoles d'exportations et ceux en partance pour le port de San Pedro, distant de 135 kms. Aussi, chaque jour, sur ce tronçon Soubré-San Pedro, ce sont des dizaines de véhicules de transport de manganèse qui partent en direction du port en passant par Soubré. Avec la dégradation de la côtière (Abidjan-Dabou-San-Pedro), l'axe Abidjan-Soubré, en passant par Tiassalé-Divo-Lakota-Gagnoa, devient le passage obligé des usagers de la route, notamment des opérateurs économiques d'Abidjan qui veulent se rendre à Soubré ou encore à San Pedro, deuxième ville portuaire après Abidjan, et par ailleurs premier port exportateur mondial de cacao.

Par sa proximité avec la région du Haut-Sassandra, la ville de Soubré est un passage privilégié en quittant Daloa pour San Pedro et même au-delà pour les localités de Grand-Béréby, Tabou, etc. Les mini-cars de transport en commun notamment les "Massa" desservent ces différentes villes et l'arrière-pays. En outre, Soubré étant le chef-lieu de la région de la Nawa, la ville est reliée aux départements de Buyo et de Guéyo, deux autres localités de forte production agricole, par des voies non bitumées de 101 et 67 kilomètres.

Par contre, la voie qui la relie à Méagui, passage obligé pour rallier San Pedro, est quant à elle, bitumée. Toutes ces routes permettent de désenclaver la région et d'assurer la fluidité routière ainsi que le transport de denrées alimentaires, de personnes, de biens et des produits d'exportations.

## Un état consécutif à l'intensité des activités économiques

La voirie joue un rôle déterminant dans le développement socio-économique de la région de la Nawa. Malheureusement, faute d'entretien, celle-ci connaît, au fil des années, une dégradation avancée suite au développement des activités économiques. Ce qui se caractérise par de nombreux nids de poules sur les routes, des chaussées fendues ou défoncées et des ponts qui menacent de s'affaisser.

En effet, le piteux état des routes constitue un véritable calvaire pour les usagers. Cette situation empire avec la saison pluvieuse, rendant ainsi impraticables certaines voies routières. L'un des points critiques est le tronçon Yabayo-Gagnoa, long de 110 kms. Rejoindre ces localités est un véritable parcours du combattant pour les usagers de la route. Le calvaire de ces derniers commence du village de Yacolo à Liliyo et Bakayo. A peine 30 minutes après Soubré, les premiers obstacles se présentent ; avec de vastes nids de poule. Les usagers devront supporter les secousses entre Yabayo-Gagnoa, pendant deux heures de temps, malgré la dextérité des conducteurs roulant souvent à moins à 20 kilomètres/heure.

De Gagnoa, Divo et Tiassalé jusqu'à Sikensi, des travaux d'élargissement de la voie ou encore de construction de pont, occasionnent des arrêts ou des ralentissements. En dehors de cela, le reste du trajet du voyageur se déroule normalement jusqu'à l'autoroute.

L'axe Soubré-Issia-Daloa, long de 130 kms est aussi difficile que le tronçon Yabayo-Gagnoa. Les mêmes problèmes y sont rencontrés. Parcourir ce long tronçon est un véritable parcours du combattant pour les usagers. Les fortes pluies enregistrées depuis le mois d'août dernier ont accentué sa dégradation. Gros trous, routes complètement déchaussées sur une longue distance, occasionnent des pannes fréquentes de véhicules de gros camions transportant des marchandises. Par endroits, sur la chaussée, de profondes mares d'eau, sans oublier la boue donnent du fil à retordre aux usagers.

## Insécurité routière, frais élevés d'entretien des véhicules

Aussi, les populations demandent-elles aux autorités compétentes de voler à leur secours, car à chaque saison pluvieuse, ce tronçon menant à Daloa, chef-lieu de la région du Haut-Sassandra, est impraticable.

*« Je prends cette route pratiquement chaque vendredi depuis deux ans. Je travaille à Soubré alors que ma femme et mes enfants vivent à Daloa. L'état de ce tronçon est critique. Nous sommes en danger dans la mesure où les chauffeurs font de gros efforts pour éviter ces gros trous sur la voie le long desquels il y a de nombreux bas-fonds. Chaque fois que je prends cette route, je crains toujours qu'un car ou minicar (Massa) ne termine sa course dans ces bas-fonds »,* confie Bouabré Serge Casimir, professeur d'Histoire et Géographie dans un établissement secondaire de Soubré.

Pour Doumbia Aboulaye, transporteur, conseiller régional dans la Nawa, membre de la commission spécialisée Equipement, Infrastructures et Transports, et par ailleurs président de l'Ong Action pour l'aide et la sauvegarde des transporteurs de Côte d'Ivoire, le mauvais état des routes est un véritable problème pour leur corporation, vu que cette situation endommage les véhicules de transport. *« La situation de nos routes est critique. Par exemple, le tronçon Yabayo-Gagnoa, nous cause d'énormes désagréments, surtout au niveau des amortisseurs de nos véhicules. Nous vivons cette situation depuis longtemps. Ce n'est pas facile car tous les jours, nos véhicules tombent en panne à cause de l'état de la route »,* déplore-t-il.

Il ajoute : *« après Gagnoa, la situation est meilleure. Il n'y a pas de problème, la route est plus praticable jusqu'à l'autoroute, des travaux sont d'ailleurs en train d'être effectués entre Divo et Tiassalé, ce qui est une bonne chose. Nous voulons un réseau routier en bon état. C'est le cri de cœur que nous lançons aujourd'hui pour sauver cette voie qui relie la capitale de la Nawa à celle du Goh. La dégradation de la route engendre des coûts supplémentaires aux automobilistes que nous sommes et aux camionneurs, en termes d'entretien et de réparation de véhicules ».*

Cherté de la vie, qualité des travaux et planification de l'entretien routier. Pour sa part, Koffi Jean-Jacques, premier responsable d'une association de commerçants à Soubré, affirme que la dégradation des voies occasionne des retards dans la circulation des véhicules de marchandises qui ravitaillent le marché de la région, entraînant ainsi des coûts économiques supplémentaires en raison de la perte de temps. *« Quand la population se plaint que Soubré est cher, c'est en partie à cause de l'état des routes. Nous les commerçants, subissons des tracasseries routières mais l'une des principales raisons réside dans l'état de nos routes. Les commerçants sont obligés de doubler les prix de leurs marchandises pour pouvoir tirer un peu de bénéfice. »,* avoue le commerçant.

Il considère comme une nécessité absolue la réhabilitation de la voie afin de mettre fin au calvaire des usagers. Surtout que depuis le mois d'octobre, a démarré la campagne 2019-2020 de commercialisation du cacao.

De leur côté, des usagers mettent en cause la mauvaise qualité des travaux de construction des routes et surtout l'absence de planification véritable en termes d'investissement et d'entretien de la voirie.



# LA QUALITÉ DE NOTRE GRAVIER EST NOTRE LABEL



D'EXPÉRIENCES DANS  
L'EXPLOITATION DES CARRIÈRES  
DE MATÉRIAUX DE CONCASSE

## UNE ENTREPRISE ENTIÈREMENT DÉDIÉE À LA QUALITÉ DU GRAVIER.

La SISAG (Société Ivoirio-Suisse Abidjanaise de Granit) est présente en Côte d'Ivoire depuis 40 ans et leader dans son domaine d'activité. C'est une société de droit ivoirien au capital de 492 000 000 F CFA.

La SISAG est spécialisée dans l'exploitation et le développement des carrières de granit pour la production de matériaux concassés de qualité destinés à la construction des routes et bâtiments. Nous exploitons la carrière de granit la plus importante en Côte d'Ivoire dans la région d'Abidjan (à Attinguié au km 38 sur l'autoroute du Nord), une carrière à Gabiadji (région de San Pédro), la carrière la plus importante du Mali (Mountougoula dans la banlieue de Bamako) et une carrière en construction à Lataha dans la région de Korhogo au Nord de la Côte d'Ivoire.

La SISAG met aussi son expertise et son savoir-faire à la disposition des entreprises qui en font la demande pour l'exploitation de leurs carrières afin de mettre à leurs dispositions des matériaux pour la réalisation de leurs travaux.

Nous nous sommes considérablement développés depuis notre installation en Côte d'Ivoire avec l'acquisition de matériels de dernière génération pour garantir une production continue.

Les principaux produits de la SISAG sont :

- le gravier à béton
- le gravier pour les enrobés
- la grave non traitée GNT
- les blocs et enrochements pour les travaux portuaires et autres aménagements.

Plusieurs importantes entreprises dans le domaine des Bâtiments et Travaux Publics ont fait confiance à la SISAG pour des partenariats de longue durée et nous espérons en signer davantage pour continuer à accompagner les grands bâtisseurs.



**20 30 41 40**  
**WWW.SISAGCI.COM**

### CARRIÈRE ATTINGUIÉ

Abidjan Autoroute du Nord, Attinguié  
Téléphone : (225) 07 01 82 72 / 07 01 82 73  
Télécopie : 20 30 41 47  
Courriel : sisagmag@sisagci.com

### CARRIÈRE SAN-PEDRO

San-Pedro  
Téléphone : (225) 07 57 04 85  
Télécopie : 20 30 41 47  
Courriel : sisagsanpedro@sisagci.com

### SOCARCO MALI

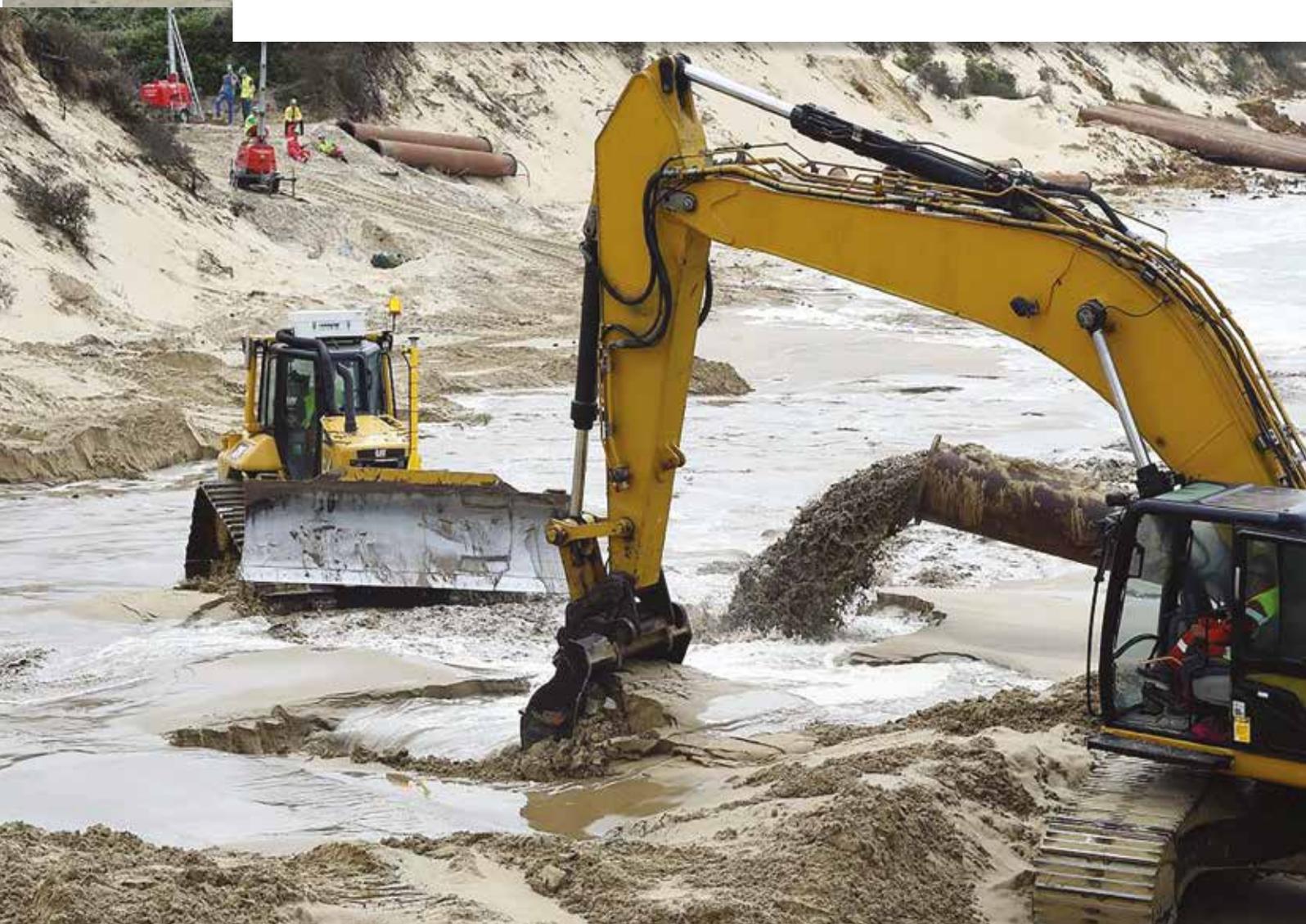
Mali, Bamako, Hippodrome,  
Rue 232, BP E20  
Téléphone : (223) 20 21 97 58  
Télécopie : 20 21 93 27  
Courriel : socarco.mali@socarco.com  
Site web : www.socarco.com



## MATÉRIAUX ET MATÉRIELS



Carrières de gravier et de sable:  
**DE VÉRITABLES GRENIERS !**



## CARRIÈRES DE GRAVIER ET DE SABLE : DE VÉRITABLES GRENIERS !



Serge Voiseau, Directeur d'exploitation de la SISAG,

*Cette industrie connaît depuis cette dernière décennie un plein essor à travers toute la Côte d'Ivoire, consécutivement à la phase de reconstruction post-crise et aux grands chantiers initiés par le gouvernement ivoirien.*

Par Bellarmin Yao Kan

**L**es carrières sont des excavations (cavités) naturelles ou artificielles, d'où sont extraits des matériaux destinés, notamment, à la construction et au secteur du BTP. Les matériaux qui y sont produits sont l'argile, le marbre, le sable, le gravier ou le ballast, etc. Ces carrières sont pour la plupart des entreprises industrielles, qui exploitent les roches massives et alluvionnaires pour les transformer en granulats (gravier, sable, blocs de roche de plusieurs tailles, etc.)

En Côte d'Ivoire, l'exploitation des carrières remonte à 1974, avec la création au PK 38, de la carrière Gesco, à la faveur la construction du premier tronçon de l'autoroute du nord, Abidjan-Singrobo, long de 141 kilomètres. En 1979, la carrière Gesco devient la Société Ivoir-Suisse Abidjanaise de Granit (SISAG). L'exploitation des carrières a pris progressivement de l'ampleur ces

dix dernières années, avec l'ouverture de nombreuses carrières sur le territoire national, du fait des nombreux chantiers en réalisation.

Cependant, bien qu'en Côte d'Ivoire, ce secteur d'activité économique soit régi par une réglementation et des normes de sécurité, il constitue en lui-même une problématique en termes d'impact environnemental.

### **D'importants gisements de substances de carrière en Côte d'Ivoire**

La Côte d'Ivoire bénéficie de la largesse du milieu physique. En effet, l'ensemble de son territoire est doté d'un potentiel en substances de carrières. Le Directeur général adjoint (Dga) de la SISAG, Kra Kouakou Adahi, expert en la matière, dénombre 51 carrières ivoiriennes de matériaux concassés (granit, quartz, dolérites) en

activité, de l'ordre de 31% autour d'Abidjan. Cette concentration est liée, selon lui, à l'intensité des projets et à la proximité des grands centres de projet. 71 sites de matériaux concassés dont 21% à Abidjan et une concentration à San Pédro, sont en attente d'autorisation. S'agissant des carrières de sable naturel, il indique que 24 sites de matériaux meubles concentrés autour d'Abidjan et de Grand-Bassam sont en exploitation, tandis que 42 autres sont en demande pour être opérationnels. Pour les autres substances, sont en exploitation un site de pierres ornementales à Séguéla et deux autres à Bouaké et Toumodi pour l'exploitation de pouzzolanes.

Le Dga de la SISAG révèle que le ministère des Mines et de la Géologie a enregistré 56 nouvelles demandes de création de nouvelles carrières, à savoir 3 sites de substances connexes, 3 sites de pierres ornementales, 5 sites d'argiles, 5 sites de graviers alluvionnaires, un site de talcs, un site de latérites et 38 sites de pouzzolanes (voir cartes ci-contre).

Par ailleurs, il se réjouit du fait que l'Etat ivoirien, qui ambitionne de décongestionner Abidjan, mène une politique de multiplication de carrières à l'intérieur du pays pour créer la concurrence entre les autres villes et la capitale économique.

## Catégorisation et typologie des carrières

L'expert relève, sur la base des substances identifiées, entre autres, granit, sable naturel, pouzzolanes, pierres ornementales, etc., différents types de carrières en Côte d'Ivoire. Il s'agit de carrières de sable, où l'on fait usage de machines pour draguer le sable naturel, de carrières de matériaux concassés (granit, dolérites, quartz) dont l'exploitation prédomine dans le pays. La carrière de pierres ornementales, implantée à Séguéla, taille et polit la roche après son extraction pour en faire des marbres et des carreaux. S'ajoutent les carrières d'argile et celles de pouzzolanes, une matière servant d'éléments d'ajout pour la fabrication de ciments.

Elles se répartissent, précise-t-il, en deux grandes



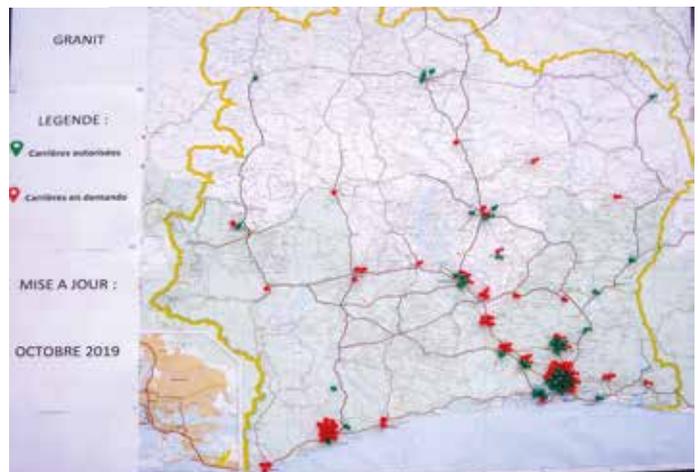
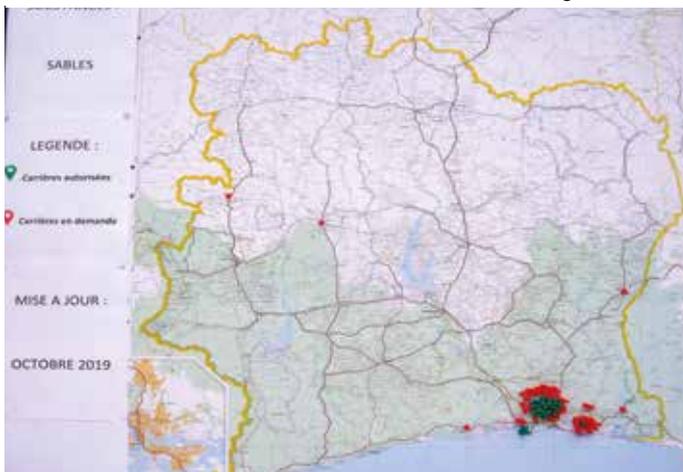
Kra Kouakou Adahi, Directeur général adjoint (Dga) de la SISAG,

catégories, en fonction de leur mode d'exploitation. Les carrières artisanales sont exploitées de manière traditionnelle avec des outils rudimentaires (pelles, pioches, seaux, dabas et tamis), tandis que les carrières industrielles utilisent des méthodes et procédés mécanisés (explosifs, machines, etc.) Pour exercer dans la légalité, recommande Kra Kouakou Adahi, les carrières doivent détenir chacune une autorisation d'exploitation de 4 ans renouvelables pour les matériaux meubles (sable naturel) et de 10 ans renouvelables pour les autres substances, ainsi qu'une autorisation d'extraction d'une année renouvelable.

## De la roche massive ou alluvionnaire aux granulats

Le processus d'extraction et de production de graviers dans les carrières de Côte d'Ivoire obéit à trois grandes étapes. Cependant, le lavage des matériaux concassés, comme cela se fait dans les carrières des pays développés, n'est pas encore pratiqué. Le directeur d'exploitation de la SISAG, Serge Voiseau, explique que l'extraction de roche se fait de manière étagée ou sous forme de gradin. La première étape est le décapage. En effet, c'est après prospection, sondage et toutes les

Cartes : Localisation des différents sites de carrières de sable et de granit en Côte d'Ivoire



Sources : Cartes réalisées par la SISAG, Octobre 2019

démarches administratives que sont retirées les terres en surface pour les mettre à nu et découvrir la roche saine. Ces terres, précise-t-il, seront réutilisées pour le réaménagement de la carrière. La deuxième étape consiste à forer la roche massive en respectant un plan de forage défini par une équipe de topographes. Le plan de forage permet de délimiter une surface sur laquelle sont implantés des trous verticaux légèrement inclinés. Le dynamitage fait suite à la foration. Au cours de cette phase, des charges d'explosifs civils auxquels sont reliés des détonateurs sont placées dans le fond des trous issus de la foration. Ces détonateurs sont également reliés en bout de chaîne à un autre détonateur électrique qui permet de faire la mise à feu après avoir observé le protocole de tir, en toute sécurité.

Le dynamitage, insiste Serge Voiseau, est fait par un artificier, un spécialiste qui détient un Certificat de préposé au tir (CPT). Les gros blocs, selon le responsable de la carrière, sont cassés par pétardage. Après le tir, l'autre opération, indique-t-il, consiste à faire le chargement du tout-venant de minage dans des camions Dumper à l'aide de machines (pelle hydraulique, chargeuse) pour les transporter et les décharger dans le concasseur primaire, installé dans l'usine de concassage. Dans le concasseur primaire, ces matériaux sont réduits à 20/200 mm et les impuretés (stériles) sont mises à part pour faire le traitement des pistes. Les graviers

20/200 mm sont ensuite convoyés, à l'aide de tapis transporteur, dans le broyeur secondaire pour subir de nouveau une réduction, avant d'être acheminés à travers un autre tapis dans un appareil de criblage, qui joue le rôle de tamiseur et de séparateur. Après le premier criblage, les graviers réduits sont soumis une nouvelle fois à une autre réduction dans le broyeur tertiaire puis un deuxième criblage pour obtenir les produits finis (gravier et sable) avant d'être commercialisés. Le gravier subit autant de broyages et de criblages qu'il est nécessaire, afin d'obtenir les différentes granulométries recherchées.

Le Dga de la SISAG révèle qu'une carrière peut être dotée de plusieurs broyeurs secondaires et tertiaires, distincts les uns des autres. Par ailleurs, Serge Voiseau relève que certaines entreprises de construction ont des besoins spécifiques. Car, elles demandent des granulométries différentes de ce qui se fait de façon habituelle, tels que les enrochements de 1/500Kg, 1/1000Kg, 1/5000Kg, 1/3t, 3/6t et de graviers 10/20, 14/20, 4/6, etc., pour réaliser, entre autres, des gabions pour stabiliser les zones marécageuses (pont HKB), des digues (berge du canal de Vridi) et des échangeurs (Riviera 2). En outre, différents produits tels que 0/31,5 0/60 et 0/20 peuvent être fabriqués en utilisant différentes granulométries, à partir d'une série de silos doseurs.

## Granulométries, usages et composition des graviers

**L**e granulats est l'ensemble de matériaux inertes (gravier, sable, etc.) issus de la transformation de la roche massive (cas du granit) en différentes granulométries, après son abattage et son concassage. Selon le Dga de la SISAG, Kra Kouakou Adahi, deux

grandes familles de gravier se distinguent, à travers leur usage (voir tableau 1 ci-contre). Le gravier est une substance minérale dont la composition chimique est, entre autres, le feldspath, le quartz, le micas, la chlorite et le gneiss.

**Tableau 1 :** Classes granulaires et usages

Classes granulaires	Usages
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sable concassé 0/5</li> <li>- Gravillons 5/15-15/25/25-25/50</li> <li>- Gravillons 14/20 (gravier de bonne qualité utilisé pour la réalisation du 3e pont - HKB)</li> <li>- Gravillons 10/20 (gravier de bonne qualité utilisé pour les travaux de réhabilitation du pont FHB)</li> </ul>	Pour les bétons (courants et spéciaux)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sable concassé 0/4</li> <li>Gravillons 4/6-4/10-6/10-10/14-0/10-0/20-0/31,5-0/60</li> </ul>	Pour les enrobés ou chantiers routiers

### Sources : Enquêtes auprès des carrières

NB : Ballast 25/55 (cas de Sitarail), selon les conditions techniques (CT IGEV 001 Indice B) ou Ballast 31,5/50 (cas du métro d'Abidjan), selon la norme NF EN 13450-ST 590 Indice B.

Les gravillons 15/25 mm sont couramment utilisés pour faire les fondations des bâtiments ou des pylônes, le 5/15 mm pour la confection de dalles et poteaux des bâtiments.

B.Y.K

## Une production annuelle de 6 millions de tonnes

En 2018, les carrières industrielles de Côte d'Ivoire ont produit, selon les statistiques du ministère en charge des Mines, 5.868.062 tonnes de matériaux concassés et 368.179 m<sup>3</sup> de sable de lagune. Donnant ainsi un chiffre d'affaires de 497.520.590 Fcfa quand le secteur minier génère 594,235 milliards de Fcfa, soit un faible taux de 0,08%. Car, à constater, il n'y a pas eu de grands travaux en 2018, comme en 2015 et en 2019, avec respectivement la construction du pont Henri Konan Bédié et les travaux de réhabilitation du pont Félix Houphouët-Boigny.

La production de graviers et sables concassés connaît, d'année en année, une évolution. Elle était d'environ 300.000t en 1979 avec la seule carrière SISAG ; de 500.000 t

en 1999 avec les deux carrières (SISAG et CADERAC), et environ de 6 millions de tonnes en 2018 avec les 51 carrières actives présentes et autorisées dans le pays (voir tableau2 ci-dessous).

Avec une production annuelle de 14 million de tonnes réalisée par la SISAG, cette société et la CADERAC demeurent les leaders de ce secteur en Côte d'Ivoire, indique Kra Kouakou Adahi, en étant respectivement premier et deuxième opérateurs de carrières. Toutes les deux sociétés contribuent à hauteur de 41% de la production totale de granit.

BY.K

**Tableau 2 :** Liste des carrières autorisées en Côte d'Ivoire

Carrières	Substances	Superficies (en ha)	Références cartographiques
Société Ivoirienne de Recherche d'Exploitation Minière	Granit	100	Abidjan, Dabou
Société Sino-Africaine d'Exploitation de carrières (S.S.EC)	Pierre ornementale	50	Séguela
Société Générale d'Exploitation de Mines et de Minerais (SOGEMIM)	Granit	37	Agboville
Société Ivoirienne-Suisse Abidjanaise de Granit	Granit	100	Korhogo
AMG Abidjan	Granit	43	Abidjan
Entreprise Construction Building Insigne (ECBI)	Granit	28,54	San Pedro
Lynis Groupe	Granit	29	Abidjan
Soukpa Bitume Afrique (SBA)	Granit	47,12	Korhogo
Société de Gestion des Carrières	Matériaux concassés	157	Agboville
CADERAC SA	Granit	17247	Abidjan
Société Internationale pour l'Expertise et la gestion Immobilière de Côte d'Ivoire (SIEGIM-CI)	Granit	125	Bouaké
Carrière du Nord	Granit	25	Abidjan
Société Internationale des Travaux Côte d'Ivoire	Granit	50,5950	Bouna
INCI Groupe	Granit	141, 70	Abidjan, Dabou
Huajian Mining Co Ltd	Gravier	50	Agnibilekrou
Société Ivoirienne-Suisse Abidjanaise de Granit	Granit	126	Abidjan
Société Ivoirienne-Suisse Abidjanaise de Granit	Granit	15	San Pedro
Société de Gestion des Carrières	Granit	30	Yamoussoukro
INCI Groupe	Granit	82	Abidjan
Gravier de Côte d'Ivoire	Granit	50	Grand-bassam
Chine Côte d'Ivoire DAFA	Granit	20	Sikensi
CARRIVOIRE et BTP SA	Matériaux concassés	55	Didievi
China Harbour Engineering Compagny Limited	Matériaux concassés	43	Sikensi
Ciments de l'Afrique	Matériaux concassés	150	Abidjan, Dabou

# MATÉRIAUX ET MATÉRIELS

Ciments de l'Afrique	Matériaux concassés	124	Abidjan, Dabou
Cmr Granit	Matériaux concassés	50	Abidjan
Entreprise Nationale de Bâtiment et Travaux Publics	Matériaux concassés	40	Agboville
La générale du Bâtiment et des Travaux publics	Matériaux concassés	47,36	Abidjan
Soremi Mining SA	Matériaux concassés	50	Abidjan
Oriental Granit	Granit	144411	Abidjan
Société de Gestion Générale de Carrières (S2GC)	Matériaux concassés	150	Abidjan
Société de concassage et d'Exploration et d'Exploitation Minière (SCEM)	Granit	35	Man
Société Industrielle des Mine-Gravacon(SIM Gravaco	Granit	50	Abidjan
Société Ivoir-Suisse Abidjanaise de Granit	Granit	50	Bouaké
Soukpa Bitume Afrique (SBA)	Granit	50	Korhogo
Blue Stone	Granit	100	Agboville
Société de Gestion des Carrières	Granit	50	Bouaké
Société Libano-Ivoirienne de Granite	Granit	12	Abidjan
CADERAC SA	Granit	100	Botro
Mines-Carrières-Concassés	Granit	150	Adzopé
Grande Carrière de Côte d'Ivoire	Granit	48	Abidjan
Entreprise Eburnéenne de Travaux	Granit	72,0072	Odienné
Somima Granite	Granit	115	Tiassalé
Société Ivoirienne de Granite SARL	Granit	51	Abengourou
Société Internationale des travaux Côte d'Ivoire		100	Yamoussoukro
Great West Africa Mining Company	Gravier	31,100	Agboville
Presticom SARL	Granit	49,56	Yamoussoukro
Société Ivoirienne de Carrière Industrielle	Gravier	150	Yamoussoukro
Ciments de l'Afrique	Pouzzolane	62,800	Toumodi
Société Rurale (Soru)	Pouzzolane	149,5400	Bouaké
MK Carrière	Granit	93,0000	Abidjan
Société ivoirienne de granit concassé	Granit	14,3000	Méagui
Société d'Exploitation minière de Côte d'Ivoire (SEMCI)	Matériaux concassés	50	Agboville

Source : Direction Générale des Mines et de la Géologie (DGMG), octobre 2019



## Les normes françaises encore utilisées

En Côte d'Ivoire, les carrières industrielles, faute de normes ivoiriennes, continuent d'utiliser les normes d'essais françaises (voir tableau 3 ci-après).

Pour le Docteur Menin Messou, il va falloir trouver des normes ivoiriennes pour les adapter à nos matériaux locaux qui sont nos produits locaux couramment utilisés.

**Tableau 3 :** Liste des normes d'essais françaises sur les granulats des carrières ivoiriennes

Normes d'essais françaises	Normes d'essais françaises
NF EN 933	Analyse granulométrique
NF EN 1097	Los Angeles
NF EN 1097	Micro Deval en présence d'eau
NF EN 1097	Densité apparente
NF EN 933	Equivalent de sable
NF EN 1097	Poids spécifique

Source : Sisag

## Cadre de réglementation et dispositif sécuritaire

L'exploitation des carrières en Côte d'Ivoire est régie par la loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant code minier avec son décret d'application n°2014-397 du 25 juin 2014. Cette loi est renforcée par un arsenal juridique, notamment le décret n°2016-111 du 24 février 2016 portant régime juridique des substances explosives et celui du n°2014-25 du 22 janvier 2014 portant réglementation de la purge des droits coutumiers sur le sol pour intérêt général.

En outre, confie Kra Kouakou Adahi, le Dga de la SISAG, « une carrière est un site minier qui bénéficie d'une autorisation délivrée par le ministère en charge des Mines et de l'autorisation du ministère de l'Environnement et du Développement durable pour les questions liées à l'environnement ».

Cependant, souligne-t-il, le respect de toute une procédure est exigée avant son exploitation. Il s'agit de signer d'abord un protocole d'accord avec les populations impactées, d'avoir l'avis favorable de l'autorité préfectorale de la région à la suite d'une enquête de commodo et incommodo et de réaliser un rapport d'études d'impact environnemental et social (EIES), validé par l'Agence Nationale de l'Environnement (Ande) devant une commission interministérielle. Il faut ajouter la signature d'un arrêté par le ministre de l'Environnement portant approbation de l'EIES, la production d'un rapport de l'autorité en charge de l'Agriculture sur le constat de destruction des cultures impactées par le projet en vue de l'indemnisation des propriétaires des cultures.

Le processus se poursuit avec la conduite d'une enquête

foncière menée par l'autorité en charge de l'agriculture pour identifier les propriétaires terriens en vue de purger leurs droits coutumiers. Enfin, la signature d'un arrêté par le ministre des Mines autorisant le requérant à exploiter la carrière. Les superficies d'exploitation de carrière autorisées, selon l'expert de la SISAG, partent de 50 ha à 150 ha mais pas au-delà. Par ailleurs, il souligne que la réglementation en matière de chargement de camions doit respecter les dispositions du règlement 14 de l'UEMOA qui fait obligation à toute plateforme, l'installation d'un pèse-essieux sur son site en vue de la délivrance d'un ticket de conformité pour la préservation routière de toute production annuelle supérieure à 200.000 tonnes. Le non-respect de cette réglementation sous-régionale, est passible de poursuite.

Concernant les mesures de sécurité et en vue de réduire les risques de danger sur le site d'exploitation, une carrière doit être équipée d'une infirmerie, de panneaux de signalisation, et d'un plan d'opération interne (Poi) validé par l'Office National de la Protection Civile (ONPC), le Centre ivoirien anti-pollution (Ciapol) et les Sapeurs-pompiers.

Il est également recommandé la mise en place d'un Comité de santé et de sécurité au Travail (CSST), un personnel doté des Equipements de Protection Individuelle (EPI), des examens pré-embauche, des bilans annuels de santé pour chaque travailleur et des artificiers qui détiennent un Certificat de préposé au tir (CPT) pour le dynamitage.

BY.K.

## L'ouest montagneux dispose du meilleur granit en Côte d'Ivoire

**P**our le premier Docteur-ingénieur des Ponts et Chaussées de Côte d'Ivoire, Menin Messou, la région du Tonkpi, dans l'ouest montagneux précisément avec le chef-lieu de région, Man, dispose en termes de qualité, de résistance et de durabilité, du meilleur granit, et par conséquent du meilleur gravier. En effet, explique-t-il, les nombreux essais Los Angeles sur les roches de la famille des granits, lors des travaux routiers ont donné, avant 2000, comme résultats, 16 à 20 pour cette région, et 25 à 45 voire plus dans les autres régions.

Le Docteur Menin Messou révèle qu'en dehors de la région de Man, le granit est dominé dans les autres parties du pays par la présence de feldspath, un minéral qui altère très vite la roche. L'essai Los Angeles, un essai de résistance au choc (voir tableau ci-contre), fait-il savoir, consiste à mesurer la masse d'éléments inférieurs à 1,6 mm produits

par la fragmentation du matériau testé (diamètre compris entre 4 et 50 mm). On le soumet au choc de boulets normalisés dans le cylindre de la machine Los Angeles en 500 rotations. Si « M » est la masse du matériau soumis à l'essai et « m » la masse des éléments inférieurs à 1,6 mm produits au cours de l'essai, la résistance à la fragmentation aux chocs s'exprime par le coefficient Los Angeles :  $LA = m/M * 100$ . Le Docteur Menin Messou évoque aussi l'essai micro-Deval (voir tableau 5 ci-dessous), un essai d'usure, qui consiste à apprécier l'usure des granulats produite par frottements mutuels en présence d'eau et d'une charge abrasive dans un cylindre en rotation :  
 $-MDE = m/M * 1,00$  m : masse d'éléments inférieur à 1,6 mm produits  
 -M : masse de matériau soumise à l'essai (diamètre compris entre 4 mm et 50 mm)

B. Y.K.

**Tableau 4 : Essais Los Angeles**

Coefficient Los Angeles	Appréciation
< 15	Très bon à bon
15 à 25	Bon à moyen
25 à 40	Moyen à faible
>40	Médiocre

Source : cahier numéro 2, Notes sur le contrôle géotechnique des travaux routiers, Menin Messou, juillet 2017, p.55

**Tableau 5 : Essai micro-Deval**

Micro-Deval en présence d'eau	Appréciations
<10	Très bon à bon
10 à 20	Bon à moyen
20 à 35	Moyen à faible
>35	Médiocre

Source : Cahier numéro 2, Notes sur le contrôle géotechnique des travaux routiers, Menin Messou, juillet 2017, p.54

## Impact socio-économique et environnemental de l'activité

**L'**exploitation de carrières constitue un secteur d'activité, pourvoyeur d'emplois et générateur de revenus. Cependant, les conséquences environnementales sont multiples. Le premier type d'impact environnemental, causé par le décapage pour rechercher la roche à exploiter, est la destruction du couvert végétal avec pour corollaire la déforestation. La dégradation et l'appauvrissement du sol constituent le deuxième type d'impact environnemental. Car, les modes d'exploitation des carrières portent de réels préjudices au sol. Sur les carrières, le relief étant souvent accidenté, les pluies accélèrent le processus érosif du sol. En outre, les carrières de roche massive modifient le paysage naturel, en créant des falaises, des trous profonds en plaine et

en découpant des collines. Celles qui exploitent le sable naturel, dans les cours d'eau, surtout, dans la lagune ébrié, polluent les nappes (phréatique et aquifère), ainsi que les eaux superficielles. Par ailleurs, le dynamitage des roches crée à tout bout de champ des vibrations. Les camions émettent également des vibrations dans leurs circulations. Le concassage et le criblage du granit et la circulation des engins sur les pistes soulèvent d'énormes poussières, qui polluent l'atmosphère et l'air. Les appareils de broyage sont bruyants. Enfin, l'abandon de carrières en fin d'exploitation, pourrait aussi constituer un grand danger d'effondrement lié aux infiltrations d'eau qui les fragilisent.

B.Y.K.

## Des actions en faveur de la préservation de l'environnement

Le Dga de la Sisag, Kra Kouakou Adahi, s'appuyant sur l'expérience de son entreprise, propose la réhabilitation progressive du site de la carrière en exploitation et de travailler dans un cadre réduit et circonscrit. Pour lui, la réhabilitation du site nécessite la mise en place d'un plan de réhabilitation qui détermine les coûts. Le plan définit, assure-t-il, un montant à déposer dans un compte séquestre que l'Etat pourrait utiliser pour faire la réhabilitation en cas de défaillance de l'entreprise. Citant l'exemple de réhabilitation de la Sisag, l'entreprise procède par l'apport de terres végétales au niveau des talus

et y plante du gazon et des arbres pour éviter les éboulements. Les arbres plantés, freinent l'élan des projections de pierres, lors des tirs de mine. Les forêts régénérées constituent alors un filtre pour éviter la propagation de la poussière. Les foyers de broyage, dit-il, sont constamment arrosés ainsi que les pistes par des camions d'arrosage pour étouffer la poussière. Pour terminer, la Sisag dispose d'un sismographe pour enregistrer les ondes de choc et les bruits émis, lors du dynamitage des roches massives.

B.Y.K.

## La bataille des prix sur le marché de la commercialisation

Les matériaux concassés (gravier, sable) sont indispensables au bâti et au secteur des BTP. Car, ceux-ci approvisionnent le marché de construction. Les entreprises industrielles chargées de leur production dans les carrières en Côte d'Ivoire, se livrent ainsi à une concurrence déloyale en ce qui concerne leur commercialisation. Les prix du tonnage du gravier, n'étant pas uniformisés, varient d'une carrière à une autre. L'expert de la Sisag, Kra Kouakou Adahi, confie que chaque entreprise détient à elle seule le secret de ses prix. Mais, des facilités à l'achat du gravier sont offertes par chacune des carrières pour ravir le maximum de clients. Les acheteurs se rendent dans les carrières à proximité de leurs localités munis de gros camions de type Benne pour y effectuer des transactions. C'est après pesage à vide du camion sur un pont bascule implanté sur le site de production de gravier, que le camion est ensuite chargé par une machine et en fonction de la commande. Nos enquêtes sur le terrain ont néanmoins révélé des prix du tonnage de graviers commercialisés à Abidjan (voir tableau 6 ci-après).

**Tableau 6 : Prix indicatifs du tonnage de graviers commercialisés à Abidjan**

Une tonne de graviers dit moellons Ordinaires	6 500 Fcfa
Une tonne de graviers dit moellons Triés	9 500 Fcfa
Une tonne de concassé 25/40	9 400 Fcfa
Une tonne de concassé 60/150	8 500 Fcfa
Une tonne de concassé 0/31.5 secondaire	9 000 Fcfa
Une tonne de concassé 0/40	9 000 Fcfa
Une tonne de gravillon 15/25	11 200 Fcfa
Une tonne de gravillon 5/15	13 000 Fcfa
Une tonne de gravillon 5/25	12 000 Fcfa
Une tonne de gravillon 10/14	13 000 Fcfa
Une tonne de gravillon 4/10	13 000 Fcfa
Une tonne de gravillon 14/20	12 000 Fcfa
Une tonne de graviers dit grain de riz 4/6	13 000 Fcfa
Une tonne de graviers dit grain de riz 2/4	8 000 Fcfa
Une tonne de sable 0/5	9 000 Fcfa
Une tonne de concassé 0/17 primaire	6 000 Fcfa
Une Tonne de graviers dit Concasse 0/40 Prim	8 000 Fcfa

Source : Enquêtes terrain auprès des acheteurs

## L'extraction de sable dans les cours d'eau, une cause de l'érosion côtière

L'extraction de sable naturel dans les cours d'eau, notamment dans la lagune ébrié, constitue un danger environnemental. Cette activité pollue non seulement les nappes souterraines et les eaux surfaciques environnantes, mais aussi détruit la biodiversité aquatique. En outre, elle est l'une des principales causes de l'érosion côtière.

En effet, les fleuves, lagunes et rivières coulent et dans leur mouvement, entraînent le sable qui va alimenter le fond marin, au niveau de la mer. Le fond marin, une fois débordé de sable, déverse le surplus, à travers les vagues en bordure de la mer, pour créer

des plages naturelles. L'extraction de sable dans les cours d'eau entrave ce processus. Conséquence, le fond marin n'étant plus alimenté en sable, se vide de son contenu. Pour ses besoins, les vagues emportent les terres qui sont à proximité de la mer, d'où l'érosion côtière. Ce phénomène fait rage à Lahou-Kpanda, dans le département de Grand-Lahou et cause d'énormes dégâts.

B.Y.K.

## Que gagne l'Etat ivoirien à travers l'exploitation des carrières?

L'Etat ivoirien engrange dans l'exploitation des carrières, des devises qui contribuent au développement économique de la Côte d'Ivoire. Kra Kouakou Adahi, le représentant ivoirien au séminaire de l'UEMOA sur les carrières, à Ouagadougou, a indiqué que l'Etat perçoit des taux de taxes (voir tableau ci-après) sur l'exploitation et l'extraction des substances de carrières. Une réglementation est, à cet effet, en vigueur.

**Tableau 7 :** Taux de taxes d'exploitation et d'extraction des substances de carrière perçus par l'Etat ivoirien

Substances de carrière	Taux de taxes d'exploitation et d'extraction
Pierres ornementales, calcaires coquilliers, argiles, graviers détritiques, sable de verrerie	250F/m <sup>3</sup>
Sables de lagune, sable éluvionnaire et alluvionnaire	100F/m <sup>3</sup>
Terre graveleuse	50F/m <sup>3</sup>
Matériaux concassés en éléments de diamètre supérieur ou égal à 5 mm	100F/tonne
Matériaux concassés d'un diamètre inférieur à 5mm	30F/tonne

Source : Ministère en charge des Mines, 2019

## L'exploitation artisanale de carrière en vogue à l'intérieur du pays

L'exploitation artisanale de carrières de gravier est de plus en plus développée dans les villes de l'intérieur du pays, entre autres, Bouaké et Korhogo. Ces carrières sont les principales sources d'approvisionnement en gravier et sable des demandeurs. Cette forme d'exploitation minière a pris de l'ampleur ces dernières années consécutivement à la nouvelle politique minière du gouvernement ivoirien.

Régie par la loi n°2014-138 du 24 mars 2014 portant code minier, cette activité dite informelle, consiste à extraire de manière rudimentaire (pelles, pioches, seaux, dabas et tamis) des substances minérales sans faire usage de produits chimiques ni d'explosifs. Elle n'est pas fondée au préalable sur un gîte ou un gisement. La production artisanale de gravier, selon une étude sur les carrières de Bouaké,

constitue une grande activité pourvoyeuse d'emplois et de devises pour les familles démunies. Le travail est organisé à la chaîne et implique hommes, femmes et enfants.

Parmi les intervenants, figurent des creuseurs et des tamiseurs. Sur les différentes carrières, sont produits des graviers blancs issus du concassage de gros rochers et des graviers rouges obtenus après avoir creusé le sol et les avoir tamisés et concentrés. Cette étude révèle que les types de gravier sont obtenus à l'aide de différents types de marteaux (800g, 500g, 200g, 100g). Les graviers 15/25 mm sont couramment utilisés pour faire les fondations des bâtiments, les graviers 5/15mm pour les dalles et poteaux de bâtiments.

B.Y.K.

## Les pays membres de l'UEMOA s'organisent pour impulser le secteur

Les pays membres de l'UEMOA composés du Bénin, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée Bissau, du Mali, du Niger, du Sénégal et du Togo, ont initié, du 22 au 24 octobre 2019, dans la capitale burkinabé, Ouagadougou, un séminaire sur les carrières. Le thème portait sur : « *les substances de carrière dans les pays membres de l'UEMOA* ». Seize participants dont deux par pays ont pris part à cette rencontre sous-régionale. Le Dga de la SISAG, Kra Kouakou Adahi, de l'entreprise la plus ancienne et la plus productrice de matériaux concassés au plan national, mandaté par le ministère en charge des Mines, représentait le secteur privé des carrières de la Côte d'Ivoire. Le représentant ivoirien confie que ces pays de la sous-région accordent un intérêt

particulier à l'exploitation des substances de carrières et réfléchissent sur l'organisation de ce secteur. Dans le but de redynamiser et d'impulser le secteur, trois sous-thèmes ont fait l'objet d'échanges fructueux. A savoir, « *l'organisation du sous-secteur et les principales réalisations ; les potentialités des substances de carrière dans les pays membres de l'UEMOA et la présentation de projets à succès dans chaque pays* ». Le représentant ivoirien souligne que lors de ce séminaire, les forces et faiblesses de ce secteur d'activité ont été décelées en vue d'une meilleure organisation. Il a indiqué que le secteur contribue à l'essor économique des pays membres de l'UEMOA.

B.Y.K.



26<sup>e</sup> Congrès mondial de la route à Abu Dhabi, aux Emirats Arabes Unis

# LA PARTICIPATION DE LA CÔTE D'IVOIRE, UNE RÉUSSITE



**Dr PAULIN KOUASSI,**  
CONSEILLER TECHNIQUE AU LBTP,  
PRÉSIDENT DU CNCI-ROUTE

## Le congrès mondial de la route, une réussite pour nous.

*La Côte d'Ivoire a pris part activement au 26<sup>ème</sup> Congrès mondial de la Route à Abu Dhabi aux Emirats Arabes Unis. Au nombre des résolutions, figure l'appellation unique désormais retenue qui est PIARC et non AIPCR comme écrit précédemment en français. Rendez-vous en 2023, à Prague, en République tchèque, pour le 27<sup>ème</sup> Congrès mondial. Dans cette interview, le président du Comité National Côte d'Ivoire-Route ou comité National de la Côte d'Ivoire pour l'Association mondiale de la route (AIPCR) et l'Association des gestionnaires et partenaires Africains de la route (AGEPAR) fait le point.*

Interview réalisée par Paulin N. Zobo

**Vous avez participé au 26<sup>e</sup> Congrès mondial de la Route d'Abou Dhabi (Emirats Arabes Unis), du 6 au 10 octobre 2019. Quel sens accorder au thème «Rapprocher les cultures - Renforcer les économies» ?**

Le Congrès mondial de la route est une occasion pour rassembler, en un même lieu, pendant cinq jours, toutes les administrations des routes du monde, les experts internationaux de haut niveau du secteur des routes et du transport routier, tout comme les entreprises, les bureaux d'études et bien d'autres acteurs intéressés par les deux secteurs. Il s'adresse à toutes les parties prenantes du monde entier, du secteur public comme du privé.

Les délégations sont quelquefois conduites par des ministres, et pour ce 26<sup>ème</sup> Congrès mondial, environ 44 ministres et vice-ministres étaient effectivement présents et ont pris part aux panels de haut niveau prévus à cet effet. C'est une rencontre qui a une dimension culturelle, vu la diversité des participants venus de 121 pays avec des cultures différentes.

C'est un moment de partage, et quand on connaît l'importance des routes et du transport routier dans les économies des pays, ce congrès devrait aider à renforcer les économies. Le thème « rapprocher les cultures – renforcer les économies » est donc bien à propos, surtout que c'est la première fois que le congrès se tient dans un pays du Moyen-Orient.

**Quels sont les objectifs de ce congrès, qui a réuni plus de 5 000 délégués et experts internationaux, leaders dans le domaine des transports et actifs des 22 Comités de l'AIPCR. Et quelles sont les conclusions et recommandations ?**

L'Association mondiale de la route est une plateforme de partage de connaissances dans les secteurs des routes et du transport routier. Au regard des progrès enregistrés dans ces secteurs, la communauté routière mondiale se donne un cycle de quatre ans pour évaluer ces progrès, partager et discuter les différents défis et envisager de nouvelles perspectives.

C'est une plateforme pour présenter de nombreux résultats techniques et des bonnes pratiques, et ce, sur l'ensemble des domaines liés à la route et au transport routier

La réunion du conseil de l'AIPCR (ou l'Assemblée Générale de l'AIPCR) qui s'est tenue la veille du congrès, a permis d'adopter plusieurs résolutions.

Le plan stratégique 2020-2023 a été adopté. On peut retenir à ce niveau une réduction des thèmes stratégiques à 4 au lieu des 5 du cycle 2016-2019. Les nouveaux thèmes stratégiques sont :

- Thème stratégique 1 : Administration des routes,
- Thème stratégique 2 : Mobilité,
- Thème stratégique 3 : Sécurité et durabilité,
- Thème stratégique 4 : Infrastructure résiliente.

A travers cette réduction, il s'agit de faire des économies au regard des contraintes budgétaires imposées par le paiement du loyer du siège jusque-là mis gracieusement à la disposition de l'AIPCR par le gouvernement français. Une autre résolution très importante est l'adoption d'un logo unique de l'association pour renforcer son identité. Désormais, quelle que soit la langue du pays, l'appellation unique retenue est PIARC et non AIPCR comme écrit précédemment en français.

Les pays sont invités à utiliser les nouvelles technologies, notamment les drones pour faciliter l'inspection d'ouvrages complexes, dont certaines parties sont difficiles d'accès comme, les ponts, les viaducs, les tunnels, etc..., pour détecter des fissures ou dégradations et envisager les réparations qui conviennent.

Le recours aux systèmes de transport intelligents (STI) est recommandé. Ils permettent, en effet de changer la manière dont les solutions sont fournies.

Chaque pays est invité à prendre en compte la question du changement climatique dans la conception et la gestion des infrastructures et des services de transport.

**Le premier Congrès mondial de la route s'est déroulé en 1908 à Paris, qui a donné naissance à l'Association mondiale de la route (AIPCR) en 1909. Quels sont les impacts des activités de cette organisation sur le développement de l'industrie de la route et des transports ?**

Cette question pourrait être davantage développée par le secrétariat de notre association mondiale. Permettez-moi de souligner seulement que les thèmes stratégiques de PIARC ont toujours traité au moins des questions de mobilité, d'infrastructures et de sécurité. Les impacts

de PIARC sur le développement de l'industrie de la route et des transports sont dès lors réels. Outre les infrastructures routières pour lesquelles les procédés de construction sont adaptés à la connaissance des matériaux et autres produits de mélanges (bétons hydrauliques, bétons bitumineux, etc.), PIARC a élaboré un manuel de sécurité routière en ligne.

Ces travaux ont certainement eu un impact sur l'industrie de la route et des transports qui ramène de plus en plus la question de la sécurité à l'intérieur des véhicules, pour aider à préserver davantage la vie des automobilistes à travers différents systèmes (signal sonore pour la ceinture de sécurité, divers capteurs de positionnement des véhicules, etc.). Les interactions entre les pneumatiques et les revêtements routiers sont des aspects qui ont sans doute influencé l'évolution des systèmes de freinage. Bref ! Les impacts sont multiples et on ne saurait les énumérer entièrement.

**Comment jugez-vous la participation de la Côte d'Ivoire en particulier et de l'Afrique subsaharienne en général à ce congrès ?**

La participation de la Côte d'Ivoire est pour nous une réussite. Nous en sommes, personnellement, à notre 3<sup>ème</sup> congrès mondial avec la présente édition. Je veux parler du congrès mondial de Mexico (Mexique) en 2011 et de celui de Séoul (Corée du Sud) en 2015. En 2011, deux présentations sous forme de posters, proposées par des Ivoiriens ont été retenues par le comité scientifique du congrès. En 2015, un poster et une communication orale ont été sélectionnés. Pour cette année 2019, trois posters, deux communications orales et une communication pour la restitution de travaux en atelier, soit six communications faites par des Ivoiriens ont été



Les membres de la délégation ivoirienne au congrès mondiale de la route, à Abu Dhabi



Visite du Président mondial de PIARC, Claude Van Rooten, sur le stand du Comité national PIARC/AGEPAR – Côte d'Ivoire (CNCI-Route)

présentées au congrès d'Abu Dhabi. Cela représente un record de présentations par rapport à de nombreux autres pays en dehors de l'Afrique. En plus, notre comité national a été présenté et accueilli officiellement au cours de la réunion du conseil de PIARC.

Par ailleurs, la Côte d'Ivoire, à travers son comité national, a tenu un stand sur une partie du pavillon italien mis à la disposition des comités africains de PIARC, en commun avec le Mali, le Sénégal et la Tanzanie. Elle a présenté les grands projets d'infrastructures réalisés ces dernières années par le gouvernement ivoirien sous le leadership du Chef de l'Etat, Son Excellence Monsieur Alassane Ouattara.

Plusieurs personnalités ont visité ce stand, parmi lesquelles le Président de PIARC, Claude Van Rooten, le Président du comité français de PIARC ; André Broto, des ministres et vice-ministres, des chefs d'entreprises, les autorités ivoiriennes présentes : Yao Aristide, Directeur de cabinet, Baillet Benoît Séverin, PCA de l'Ageroute, Kouakou Germain, DG des Infrastructures routières (DGIR), Kouassi Jean-Claude, DG du Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (LBTP), Coulibaly Kinapara, DG du Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD), Kouakou Romain, DG des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTCC), etc.).

Nous avons pu assurer la visibilité de notre pays, cela est extrêmement important. D'autant plus que nous avons reçu des visiteurs qui n'ont, pour certains, jamais entendu le nom de notre pays. La délégation ivoirienne était conduite par Monsieur Yao Aristide, le Directeur de cabinet du ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, le Dr Amédé Koffi Kouakou.

## Quelle a été la contribution de l'Afrique pour le cycle 2016-2019 qui vient de s'achever au niveau de PIARC ?

Pour le cycle 2016 - 2019, l'Afrique a été particulièrement active avec deux documents publiés conjointement par

PIARC et l'AGEPAR. Il s'agit des documents suivants : (1) Revue du guide pratique de dimensionnement des chaussées pour les pays tropicaux, (2) Contribution à l'amélioration des directives générales pour l'amélioration, la construction/ reconstruction, la réhabilitation et l'entretien du réseau des autoroutes transafricaines – annexe 2.

Notre pays a été honoré de présenter les principales recommandations de la revue du guide pratique de dimensionnement des chaussées lors de ce congrès. On peut retenir que la question de la température des enrobés bitumineux est une préoccupation importante que les pays « chauds » comme les nôtres, devront de plus en plus prendre en compte pour que les hypothèses de calcul des chaussées reflètent parfaitement les conditions du terrain. La durabilité des chaussées en dépend.

Un troisième document vient d'être publié, moins d'un mois après sa présentation au congrès mondial d'Abu Dhabi. Il s'agit du « Document méthodologique pour l'établissement d'un catalogue national et guide de dimensionnement des chaussées » dont la version initiale avait fait l'objet des travaux à Abidjan le 25 février 2019. La version provisoire a été discutée à Dakar le 4 juillet 2019. C'est la version amendée, après les travaux de Dakar, qui a été présentée au Congrès mondial par Jean-François Corte, ancien Secrétaire Général de PIARC.

Ce guide est maintenant publié par PIARC, dans la collection des rapports techniques, sous la référence 2019R40FR, sous le double timbre de « PIARC » et de l'AGEPAR. Il est accessible sous forme de fichier PDF sur le site Internet de l'Association ([www.piacr.org](http://www.piacr.org)).

Nous espérons que pour le nouveau cycle 2020 -2023, l'Afrique continuera à rayonner comme elle vient de le faire. C'est possible quand on connaît la qualité des experts africains ; mais à condition qu'ils soient soutenus. Les pays comme les Etats-Unis, le Japon, la Corée du Sud, la France, etc. soutiennent financièrement la participation de leurs experts aux comités techniques et ou groupes de travail. Il s'agit d'un rendez-vous du donner et du recevoir qui permet de savoir comment les autres pays font pour traiter les divers problèmes, en relation avec les routes et le transport routier et, comment travailler ensemble pour ouvrir de nouveaux horizons.

Déjà pour le prochain cycle, les Etats-Unis ont annoncé à PIARC, le 08 novembre dernier, la mobilisation de 36 experts dont 18 issus de la Federal Highway Administration (FHWA) et 18 de l'American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO). Il est important que nos experts puissent se frotter à ces experts internationaux au risque d'être informés des innovations dans notre secteur plusieurs années après et ne pas faire face à temps, à certains défis pour lesquelles on aurait pu anticiper leur survenance.

## Le Comité National CNCI-Route a adhéré à l'AIPCR/AGEPAR en 2018. Qui peut être membre du CNCI-Route et à quelles conditions ?

Toute personne qui s'intéresse aux secteurs des routes et du transport routier peut être membre du Comité national PIARC/AGEPAR pour la Côte d'Ivoire. Qu'on soit ouvrier, agent de maîtrise, technicien, ingénieur en génie civil ou non, transporteur, agriculteur, journaliste, écrivain, enseignant, etc. Le plus important, c'est de s'intéresser à ces secteurs. Vous pouvez vous inscrire auprès du secrétariat du comité national.

Si vous hésitez, vous pouvez d'abord vous inscrire gratuitement sur le mailing liste de PIARC et des informations sur les travaux dans l'ensemble des pays du monde vous seront données. Si vous voulez accéder à certaines ressources en ligne, il faut vous inscrire et vous acquitter de votre cotisation annuelle de 30 euros (environ 20 000 FCFA) pour PIARC.

En plus, vous devez verser 10 000 FCFA au Comité National pour achever votre adhésion. Vous devenez alors membre de l'Association mondiale de la route et membre de l'Association des gestionnaires et partenaires africains de la route. En somme, pour 30 000 francs par an, vous pouvez bénéficier d'une documentation internationale inestimable. Le bureau de notre comité national n'a pas souhaité que les cotisations annuelles soient un frein à l'accès individuel à la connaissance.

Par contre, les entreprises sont amenées, en tant que membres collectifs, à payer un peu plus. Elles devront payer 300 euros (environ 200 mille F CFA) à PIARC et 300 mille F CFA au Comité national. Les membres des pays développés payent à PIARC 500 euros (328 mille F CFA) et 60 euros (39 500 F CFA) respectivement pour les membres collectifs et les membres individuels, en dehors de la part à verser à leurs comités nationaux.

Toutes les entreprises axées sur l'innovation ou l'amélioration de leurs outils de production ainsi que sur le développement à l'international n'hésitent pas à adhérer à PIARC.

## Sous quels aspects la question du changement climatique qui défraie la chronique a-t-elle été évoquée dans le cadre de vos travaux et qu'est-ce qui en a été décidé ?

Il est aujourd'hui hasardeux de traiter les questions relatives aux routes et au transport routier sans aborder la question du changement climatique. En effet, le changement climatique fait aujourd'hui partie des menaces les plus sérieuses sur notre planète comme cela a été révélé par les experts de PIARC en charge de ce sujet dans leur rapport introductif sur la question.

La réponse de PIARC à cet enjeu a été progressive avec la création en 2008 du comité technique A.1 ayant pour mission « d'examiner les programmes, politiques et initiatives mis en place par différents pays ». Ce comité a élaboré un rapport en 2011 et tiré, entre autres, la conclusion suivante : « de nombreux pays produisent déjà des efforts concertés pour réduire les gaz à effet de serre (...) et on prend de plus en plus conscience que le changement climatique est un enjeu important, et même critique, pour les agences de transport, etc. ». On comprend dès lors qu'aucun des différents congrès mondiaux ne peut occulter cette question qui est également prise en compte dans le plan stratégique 2020-2023 à travers le Thème stratégique 4 : Infrastructure résiliente.

Chacun des pays est invité à prendre en compte la question du changement climatique dans la conception et l'exploitation de ses infrastructures. Le changement climatique n'est plus une vue de l'esprit, c'est une réalité. A défaut de l'intégrer, la notoriété des ingénieurs et techniciens pourraient être mise à mal.

## Quand et où se tiendra le prochain Congrès mondial ?

Le prochain Congrès mondial de la route, le 27ème, se tiendra à Prague en 2023, en République tchèque. Bien avant, la communauté routière est invitée au 16ème Congrès international de la Viabilité hivernale qui se tiendra à Calgary au Canada du 8 au 11 février 2022.

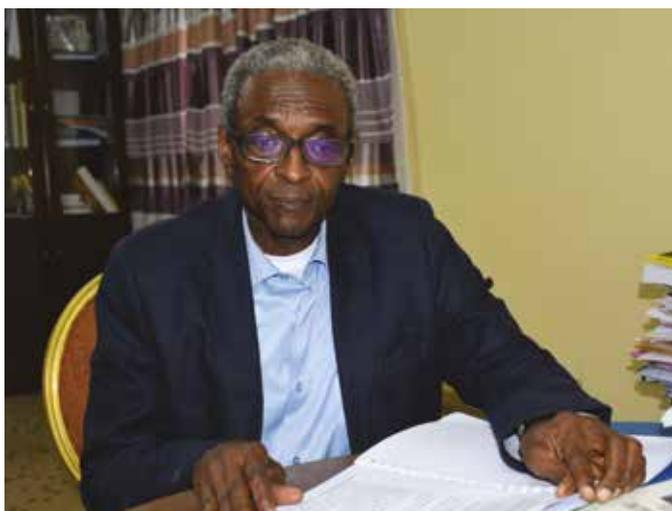
Le comité national PIARC/AGEPAR – Côte d'Ivoire remercie sincèrement les ministres Amedé Koffi Kouakou et Amadou Koné pour leur soutien ainsi que le Gouvernement ivoirien pour avoir autorisé la participation de la Côte d'Ivoire à ce congrès.

Tout en remerciant les Directeurs Généraux du LBTP, du BNETD, de la SMB, de l'Ageroute, de la DGTTC pour tout leur soutien, le Comité national tient à remercier particulièrement le ministre Amedé Koffi Kouakou, le premier délégué PIARC/AGEPAR, Monsieur Germain Kouakou ainsi que le Directeur Général du FER, Monsieur Lanciné Diaby, qui ont accepté de financer la participation des auteurs des communications, ainsi que celle du CNCI-Route à ce 26ème Congrès mondial de la route. Nos remerciements vont également à tous ceux qui, de près ou de loin, ont fait de la participation de la Côte d'Ivoire à ce congrès un succès.

L'album photo du Congrès mondial peut être consulté à partir du lien : <https://www.flickr.com/photos/piarc/albums/>



**COMMENT MONTER UN BON DOSSIER  
D'APPEL D'OFFRES ?**



**DR MENIN MESSOU**  
DIRECTEUR GÉRANT DE MENSOU  
CONSULTANT

## «Pour gagner, il faut connaître la réglementation et les procédures du marché»

Par Paulin N. Zobo

*Faut-il soumissionner à un appel d'offres en Afrique quand on s'imagine que ce sont les mêmes qui remporteront les marchés ? Les préjugés sont tenaces, à tort ou à raison ! Et pourtant, il est possible que gagner des marchés en toute légalité et en toute régularité, mais à quelles conditions ? Telle est la leçon que Menin Messou, le premier Docteur-Ingénieur des Ponts et Chaussées de Côte d'Ivoire, et écrivain, veut donner aux entreprises du secteur du Bâtiment et des Travaux publics et au-delà à tous les entrepreneurs.*

**D**e la qualité du Dossier d'Appel d'Offres (DAO) soumis à l'autorité contractante qui passe un marché pour répondre à des besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, dépend l'obtention dudit marché. Pour le Docteur-Ingénieur des Ponts et Chaussées, Menin Messou, par ailleurs Directeur-Gérant du cabinet de consultance Menso Sarl, le bon Dossier d'Appel d'Offres s'entend par « un DAO gagnant ». En d'autres termes, un dossier dont « l'objectif est de remporter le marché dans le cadre d'une concurrence ou d'une compétition ».

Pour ce technicien de renom et formateur de dirigeants d'entreprise, notamment les Petites et moyennes entreprises (PME) routières, « tout métier s'apprend ». Et vu qu'une bonne proportion de PME ne connaît pas le Code des marchés publics, il revient, selon lui, à l'Etat de former les dirigeants d'entreprise, indépendamment des efforts personnels ; si la Côte d'Ivoire veut avoir des entrepreneurs compétitifs sur le marché international.

Sur la base d'une session de formation organisée à l'intention des Pme, il a fixé d'emblée l'objectif et le résultat attendu au terme de la formation portant sur le module : « Montage des soumissions aux appels d'offres ». A savoir que « les participants doivent être en mesure de maîtriser la préparation des offres des travaux d'entretien routier ».

Le Dr Menin Messou part du postulat selon lequel « la route du développement passe par le développement de la route » ; ce qui implique que la route est essentielle

pour le développement des pays africains. Et « quand on parle de route, il ne faut pas seulement voir le linéaire total de route mais surtout le linéaire de routes viables ». En s'appuyant sur l'expérience des régions rurales qui ne peuvent se développer faute d'accès routiers, il en déduit : « l'entretien des routes est donc vital pour l'économie nationale. »

Le module de formation en question s'intéresse particulièrement au Titre du **Code des marchés publics** portant sur « **Les procédures de passation des marchés publics** ».

Selon le Code des marchés publics, « le **Marché public** se définit comme étant un contrat écrit, conclu à titre onéreux par une autorité contractante pour répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services. »

Le **Marché public des travaux** est un contrat qui a pour objet, soit l'exécution, soit la conception et l'exécution au bénéfice d'une autorité contractante de tous travaux de bâtiment, de génie civil, génie rural ou de réfection d'ouvrages de toute nature.

Un **Appel d'offres** est le mode et la procédure de passation des marchés publics par lequel l'administration choisit librement son cocontractant après une mise en concurrence préalable des candidats.

La **Soumission** est l'acte d'engagement écrit au terme duquel un soumissionnaire fait connaître ses conditions et s'engage à respecter les cahiers des charges applicables.

Le formateur a choisi quatre axes d'intervention : 1) Comment se préparer à monter une soumission ; 2) Les

différentes étapes constitutives du dossier de soumission ; 3) La stratégie à adopter aux différentes étapes ; 4) Les techniques pour y répondre efficacement.

## INFORMATION SUR L'AVIS D'APPEL D'OFFRE

Il convient de savoir que le candidat potentiel peut trouver les avis d'appel d'offres dans diverses sources : le Journal des marchés publics, les tableaux d'affichage de la Direction Générale des Travaux Publics, la presse nationale et internationale et des sites spécialisés.

Selon des statistiques, dans la zone de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (Uemoa), les appels d'offres représentaient 1250 milliards de FCfa en 2012. C'est dire leur importance.

Au titre des préalables, il faut savoir que « *répondre à un appel d'offres des marchés publics ne s'improvise pas, cela nécessite une préparation* », prévient le Dr Menin Messou. Ce qui signifie la maîtrise de l'environnement en se renseignant sur les règles du jeu (le code, les exigences du maître d'ouvrage) ; au risque de perdre du temps, de l'énergie et de l'argent. En outre, filtrer les appels d'offres pour ne retenir que ceux qui sont à votre portée. « *Il faut donc évaluer vos chances de remporter le marché avant de répondre à l'appel d'offres. Il vaut mieux répondre à peu de dossiers mais bien ficelés avec une réponse de qualité qu'à de nombreux dossiers mal ficelés* », conseille-t-il.

## CRITÈRES DE CHOIX DU CANDIDAT

Les critères de choix tiennent compte du coût de prestations, de leur valeur technique et fonctionnelle, de la qualité et de la capacité professionnelle du candidat et des délais d'exécution.

Le retrait du DAO (ensemble des documents remis aux candidats) s'obtient contre paiement de frais selon le barème fixé par l'Autorité de régulation des marchés publics. Relativement à la date de soumission, la décision doit se prendre tôt en respectant le délai de l'avis d'appel d'offre.

**Les dossiers d'appel d'offres types** sont élaborés par l'Autorité de régulation. Ils comprennent notamment : le Cahier des Clauses Administratives Générale (CCAG) ; le Règlement Particulier de l'Appel d'Offres (RPAO) ; le Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP) ; le Cahier des Clauses Techniques Générales (CCTG) ; le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) ; les Cahiers de Clauses Environnementales (CCE) ; les Termes de Référence (TDR) ou le Descriptif de la fourniture ; le cadre du bordereau des prix unitaires ; le cadre du détail estimatif comprenant les quantités à exécuter (DQE) ; le cadre du sous-détail des prix ; les formulaires types relatifs notamment à la soumission et aux cautions.

Parmi ces pièces, « *le RPAO requiert une attention particulière* ». En effet, c'est le règlement particulier de l'appel d'offres qui précise la présentation et la constitution des offres ; les conditions de rejet des offres ; les critères d'évaluation des offres ; les modes d'attribution du marché ; et les règles de requalification et de post-qualification, le cas échéant. « *Les dispositions contenues dans le RPAO priment sur toutes autres dispositions réglementaires* », précise-t-il. Il est aussi conseillé de demander par écrit à l'administration des précisions.

## LES ÉTAPES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE SOUMISSION

De manière générale, la soumission comporte trois volets : le dossier administratif, l'offre technique et l'offre financière.

Le Code des marchés publics définit les conditions de candidature à la commande publique. Les exigences du code sont généralement traduites par une **liste de pièces administratives**. Elles comprennent, entre autres : l'attestation fiscale (délivrée par les services des impôts), l'attestation de non faillite (délivrée par le Tribunal), l'attestation de la Caisse nationale de sécurité sociale (délivrée par la Caisse nationale de sécurité sociale), la caution (délivrée par un établissement financier ou d'assurance), le bilan des 3 dernières années (certifié par un expert-comptable et légalisé), le certificat de non exclusion des marchés publics (Autorité de régulation), le statut juridique (notaire), etc.

« *Le dossier administratif est le véritable laissez-passer. Il faut s'y prendre tôt car sa constitution prend du temps* ». Sans oublier que la validité des pièces est de trois mois, et des copies des pièces originales qui doivent être certifiées. Enfin, les cautionnements doivent être conformes aux modèles indiqués dans le DAO.

**Constitution de l'offre technique.** C'est l'étape qui permettra au maître d'ouvrage de s'assurer que le soumissionnaire est techniquement capable de réaliser les travaux ou les prestations.

**Les références du soumissionnaire.** Il s'agit de références techniques générales et spécifiques se rapportant à la nature des travaux à réaliser. Elles doivent être justifiées par des certificats de bonne fin ou de bonne exécution, des procès-verbaux de réception, etc. Et indiquant les montants des marchés réalisés, les lieux et les périodes, les noms des maîtres d'ouvrage ou de maîtres d'ouvrages délégués.

**La liste du personnel :** il s'agit de la liste du personnel qui sera chargé de réaliser les travaux. Présenter l'organigramme du personnel, les curricula vitae (CV) signés, les attestations de disponibilité, les copies des

diplômes dudit personnel.

**La liste du matériel** : la liste du matériel à mobiliser pour l'exécution du contrat, avec les précisions sur l'âge et la qualité de chaque membre du personnel, son affectation et le temps de fonctionnement. Le soumissionnaire devra préciser le matériel qui lui appartient ou non.

**Programme d'exécution, méthodologie et organisation** : c'est une note détaillée permettant de juger de la compréhension du travail demandé ainsi que l'organisation et la méthodologie envisagée pour l'exécution des travaux.

Autres pièces : le RPAO, le CCAP, le CCTP, les modèles de garantie, le plan, planning, etc.

En guise de recommandation, il est impératif d'accorder une attention particulière à l'offre technique car c'est elle qui permet de convaincre le maître d'ouvrage sur la capacité à assurer la qualité technique des travaux. « *L'évaluation se fait sur l'offre effectivement remise et non sur une éventuelle notoriété* ».

## CONSTITUTION DE L'OFFRE FINANCIÈRE.

Elle comprend la soumission signée et datée ; le bordereau de prix unitaires ; le détail estimatif (DQE) paraphé et signé ; le sous-détail des prix unitaires.

La soumission est la déclaration écrite par laquelle le soumissionnaire s'engage à respecter les cahiers des charges de la consultation ou les prescriptions du DAO, au prix et pendant le délai qu'il annonce.

## REMISE DES OFFRES

La remise se fait conformément aux dispositions du DAO. Le RPAO définit clairement la langue dans laquelle doit être exprimée l'offre, la monnaie de l'offre, le nombre d'exemplaires (copies et originaux), le nombre d'enveloppes, le mode et l'ordre de présentation des pièces.

Les règles sont adressées sous pli fermé et scellé portant le numéro et l'objet de la consultation. Le dépôt se fait contre récépissé au lieu et à la date indiqués.

La stratégie à adopter lors des différentes étapes : le respect des règles administratives (comme à l'examen du BAC) ; le respect des règles du jeu.

**Les lignes directrices** consistent à savoir s'il faut soumissionner seul ou à plusieurs en fonction des caractéristiques de votre entreprise et ses ressources.

En cas de réponse à plusieurs, cela peut se faire soit par la cotraitance (groupement conjoint) soit la sous-traitance (contrat entre l'entreprise titulaire et le prestataire).

Il s'agit également de présenter une bonne méthodologie par la connaissance des différentes techniques d'entretien et leur mode d'exécution (Cf. DAO et CCTP) ; disposer

d'un bon personnel pour l'exécution ; fournir les documents demandés dans les délais ; signer à la main (ou via une signature électronique certifiée) et ne jamais oublier de signer « Acte d'engagement » ; ne jamais contredire ce qui est exigé ; lire attentivement tous les documents ; pour gagner, utiliser les critères indiqués (prix ou technique) ; s'adapter à ce qui est demandé et ne pas demander à l'administration de s'adapter à la proposition du soumissionnaire.

**Des difficultés à surmonter** : la lourdeur administrative ; la terminologie et les nombreuses abréviations ; les choix récurrents des mêmes entreprises peuvent décourager les nouveaux candidats potentiels ; le fonctionnement différent des administrations ; l'absence de contact avec les administrations lors de la procédure de passation (même si tout contact n'est pas formellement interdit, tout dépend du type de procédure, la forme des contrats, du stade de la procédure...).

**Les erreurs à ne pas commettre** : éviter d'être hors délai ; la non-signature de l'acte d'engagement et des CV ; le non-respect des obligations prévues dans le document du DAO ; la modification de la forme du document (non-conformité du document bancaire) ; le non-respect de la forme des prix (prix forfaitaire ou unitaire) ; la modification de l'acte d'engagement par l'ajout d'annexes non prévues ; l'émission de réserves ; des réponses lapidaires.

## TECHNIQUE POUR RÉPONDRE EFFICACEMENT

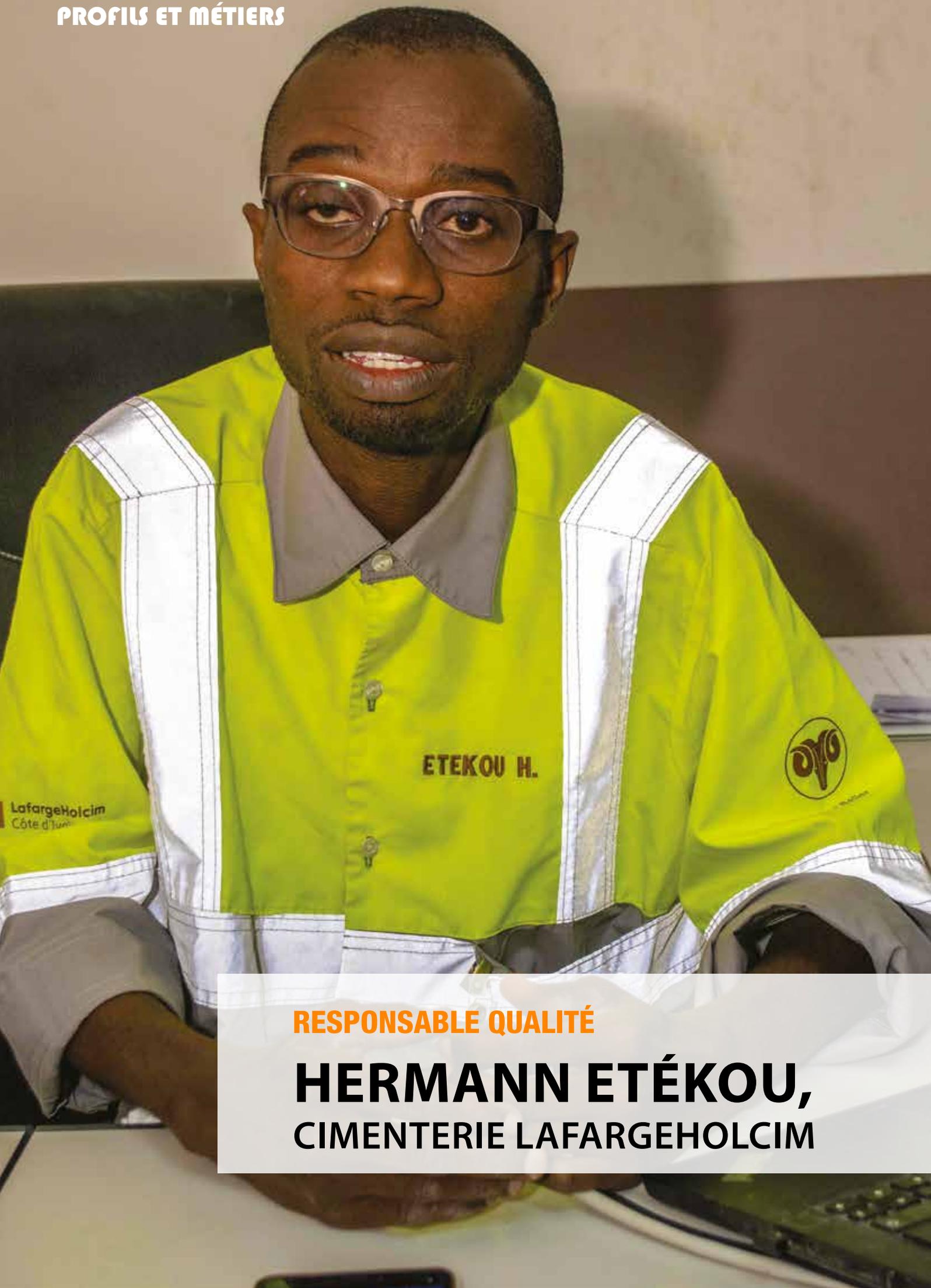
Elle comprend deux phases.

Première phase : analyser le dossier d'appel d'offres par la mise en place au sein de l'entreprise d'une organisation. Celle-ci devra répondre aux questions : Qui est responsable de quoi ? Qui coordonne ? Quelle est la durée de la première phase ?

2<sup>ème</sup> phase : préparer et monter le dossier de soumission : le personnage clé est le coordonnateur et les responsables désignés devront apporter des réponses concrètes. Il s'agit des responsables des pièces administratives, ceux qui préparent les éléments des dossiers techniques et le chargé de l'offre financière.

Comme recommandation finale, et s'inspirant du livre Josué 1, v 8, le Docteur Menin Messou invite les entrepreneurs à la connaissance du code des marchés publics et des principaux documents du dossier d'appel d'offres et le Règlement Particulier de l'Appel d'Offres (RPAO) auxquels ils devront se conformer scrupuleusement.

**Source** : Session de formation à l'intention des Pme (Entretien routier), Cotonou, 23 avril- 12 mai 2012 \_ Module de montage des soumissions, Docteur-Ingénieur Menin Messou



**RESPONSABLE QUALITÉ**

**HERMANN ETÉKOU,  
CIMENTERIE LAFARGEHOLCIM**



Hermann Etékou en plein échange avec son équipe

# *Le souci de la qualité*

*Aux âmes bien nées, la valeur n'attend point le nombre des années. Cet adage s'applique parfaitement à ce jeune Ingénieur Génie Chimique et Procédé de formation sorti de l'INP-HB de Yamoussoukro en 2015 et qui exerce une haute responsabilité à 29 ans.*

Par Elvis Kodjo

« **T**ous les grands édifices que compte la Côte d'Ivoire ont été bâtis avec le ciment Bélier de LafargeHolcim : la Basilique Notre Dame de la Paix de Yamoussoukro, le Plateau, le centre d'affaires d'Abidjan, la capitale économique, etc. Il existe même des routes qui ont été construites il y a plusieurs années déjà, avec comme ciment de stabilisation le ciment Bélier et, plus récemment, le pont Henri Konan Bédié. C'est dire que LafargeHolcim offre vraiment de la qualité. C'est ça ma fierté et c'est cela qui me motive chaque fois que je viens au travail ».

Véritable profession de foi que nous fait ce lundi 4 novembre 2019, Hermann Etékou, le Responsable Qualité de la cimenterie ivoirienne du groupe LafargeHolcim, leader mondial en matériaux de construction.

Dire de lui qu'il aime son travail serait peu dire. C'est un passionné. Et de son travail et de l'entreprise qui l'emploie ! Il est 14 heures ce lundi 4 novembre lorsque nous arrivons à l'entrée de l'usine ciment Bélier, dans la zone portuaire à Treichville. Après avoir passé avec succès l'induction sécurité sur les règles et conduite à tenir, Hermann Etékou nous conduit au cœur de l'usine passant par des machines vrombissantes jusqu'au service Qualité et Laboratoire, au bout d'un parcours tapissé de poudre de ciment, au service Qualité et Laboratoire, se trouve l'antre d'Hermann Etékou. C'est le cœur de l'activité de cette entreprise franco-suisse dont le siège est à Holderbank, dans le pays helvétique: la fabrication du ciment.

Liant hydraulique qui permet de lier des structures, le ciment s'obtient à partir du clinker, sa principale matière de base, qui lui-même est le produit de la combinaison de deux roches essentielles, le calcaire et l'argile, au terme d'un processus chimique particulier.

Le clinker utilisé en Côte d'Ivoire par l'ensemble des opérateurs présents sur le territoire provient entièrement d'Europe, d'Afrique du Nord ou d'Asie car le sous-sol ivoirien ne comporte pas de calcaire, roche chauffée pour obtenir le clinker.

Il faut d'abord l'acheter. C'est là que commence le rôle du laboratoire : « *Il y a des spécifications qui sont définies mondialement. Nous nous basons sur ces spécifications pour choisir ces matières premières qui arrivent d'origines diverses. Nous les contrôlons pour nous assurer de la qualité avant même de les utiliser* ».

Ensuite, il faut faire les formulations, qui sont des calculs pour établir la qualité potentielle du ciment qui peut sortir à la fin du processus, selon les désirs du client. Les formulations sont faites selon l'application du ciment car il peut y avoir plusieurs types de ciments, les marges de clinker, ainsi que l'ajout nécessaire de gypse, un intrant qui permet de réguler les prises du ciment sont donc définis sur cette base.

Nullement entravé par le handicap physique qu'il porte, Hermann Etékou tient de main de maître le laboratoire. Sous sa coupe : sept agents permanents et deux sous-traitants. « *Je suis souple, mais je ne badine pas avec les règles, la rigueur surtout. Je recadre rapidement dès qu'un manquement est répété* », indique-t-il.

La journée de travail commence à 7h 30 min pour s'achever à 17 h. Lui-même s'oblige à ne rentrer à la maison une heure ou deux après, le temps de s'assurer que tout a été mis en place par son équipe pour l'atteinte des objectifs du lendemain. La journée aura été rythmée entre réunions diverses (avec ses collaborateurs, avec ses collègues chefs de service et avec le directeur d'usine, réunions précédées d'emblée par un tour de l'usine pour contrôler le niveau de consommation des matières premières. Les indicateurs de performance sont également suivis de près. « *C'est sur la base des indicateurs de performances qu'on pilote l'usine* », indique-t-il.

Ingénieur Génie Chimique et Procédé de formation, il est issu du célèbre Institut national polytechnique Félix Houphouët-Boigny de Yamoussoukro (INP-HB). Sa formation achevée en 2015, il a atterri d'abord à la Société ivoirienne de raffinage (SIR) qu'il quittera après un an pour LafargeHolcim, à la faveur d'un projet dénommé « Béliers Jeunes Talents », lancé par l'entreprise.

Ce projet a consisté à recruter de nouveaux ingénieurs industriels sortis des Grandes écoles et à les former à la maîtrise des métiers du ciment. Au nombre de 10,



La communication, ici, est le maître-mot

Etékou et ses camarades ont ainsi suivi un processus de formation en interne, puis à l'extérieur dans d'autres usines du Groupe LafargeHolcim. Ils ont participé à une série de formations (Qualité, Production, Maintenance, Expédition) qui leur permet de maîtriser tous les processus majeurs, partant de la matière première au produit fini, ainsi que la gestion et la maintenance des équipements et outils de production. Aujourd'hui, tous sont responsables de secteur dans l'entreprise (Qualité, Maintenance, Fabrication, Expédition).

Intégré le 17 mars 2016 comme Ingénieur projet BM6, Hermann Etékou a connu une ascension fulgurante. Il est passé Support SAP à la Maintenance aux Bureaux Méthodes, ensuite Ingénieur Qualité et, aujourd'hui, Responsable Qualité.

Motivé comme pas un, il ne va certainement pas s'arrêter là. « *On est vraiment jeune. On vient de sortir de l'école et on nous confie une telle responsabilité... Cela veut dire que nous sommes engagés et nous comptons vraiment servir notre pays. Si des bâtiments ou autres ouvrages ne sont pas construits avec une matière première conséquente, il va de soi que notre pays ne pourra avancer comme il se doit* », commente-t-il.

Créée il y a plus d'une centaine d'années, le succès de LafargeHolcim repose sur son système de production très rigoureux et bien structuré. Ses différentes filiales

dans le monde sont inter liées. Toute découverte par l'une ou tout point d'amélioration est communiquée aux autres pour une mise en œuvre immédiate.

Ses produits en Côte d'Ivoire sont connus sous le label ciment Béliers.



L'exercice du métier de la maçonnerie nécessite une formation qualifiante

## La maçonnerie un métier central du BTP, et pourtant...

Par Hervé Gobou

**L**e maçon est une des pièces maîtresses dans le domaine du Bâtiment et de travaux publics. C'est à lui, en effet, qu'il appartient de construire les fondations et le bâtiment, monter les murs et autres constructions.

Si le métier de maçon découle en principe d'une formation reçue dans un centre de formation technique et professionnelle dédié, l'expérience montre que de nombreuses personnes exerçant ce métier n'ont pas forcément eu l'opportunité de bénéficier d'une formation initiale indiquée. Une forte proportion de maçons qui ont «*appris le métier sur le tas*» pose la problématique de la compétitivité du secteur, de la sûreté et la durabilité des travaux.

Selon la nomenclature des métiers définie par la Chambre nationale des métiers de Côte d'Ivoire, le maçon est un ouvrier du bâtiment qui gère l'ensemble des fondations d'un édifice. Son rôle est de garantir la stabilité du squelette du bâtiment. La qualité de son travail est donc essentielle aux autres étapes de construction, car tous les autres corps de métiers se basent sur le travail du maçon, notamment les personnes exerçant le métier de peintre en bâtiment.

Il est d'ailleurs assez fréquent qu'un maçon coordonne les travaux et soit le chef d'équipe.

Le maçon intervient suite au travail du terrassier qui prépare les sols pour les constructions à venir. Une

fois les sols prêts, le maçon suit les plans prévus par le technicien qui a implanté, matérialisé et mis toutes les dimensions du bâtiment au sol ; le tout étant de commencer à travailler et à poser les bases de la construction. Le maçon travaille à la construction de bâtiments neufs comme à la rénovation de bâtiments anciens. Dans la pratique, un bureau d'étude prépare le document technique. Cela peut se faire par le métreur assisté par un ingénieur qui effectue tous les calculs (avant-projet, étude préalable, tous les plans techniques de réalisation, le devis...).

### Compétences et qualités requises

Outre le fait qu'un maçon doit aimer travailler, bricoler et faire des réparations de ses propres mains, il doit avoir également le sens de l'espace pour être capable de lire correctement les plans de l'architecte. Cela demande des bases en géométrie et un bon repère dans l'espace. Exercer le métier de maçon, c'est surtout avoir le sens de la finesse et de la précision. Puisque le maçon réalise la structure du bâtiment et que son travail doit être fin et précis. Cela exige de la rigueur et le goût du travail bien fait.

Le maçon utilise plusieurs matériels de travail, à savoir, la truelle, le niveau à bulle d'air, le fil à plomb, l'auge, appelée anciennement gamète, la règle, ou métallique, de deux mètres au moins, le marteau, le marteau-



Le centre Multi-sectoriel de Formation Professionnelles MOHAMMED VI de Yopougon qui forme aux métiers du bâtiment

coffreur, le mètre, l'équerre...

Un bon maçon est celui qui, non seulement a acquis la formation professionnelle adéquate, mais aussi celui qui à la pratique, maîtrise tout le matériel qu'il utilise, pour réaliser des murs droits, solides et durables. Le maçon est encadré par un ouvrier qualifié, titulaire au moins d'un CAP en maçonnerie ou par un conducteur de travaux, muni d'un BTS au moins, ou encore d'un chef d'équipe, accompagné par un chef-chantier, technicien au niveau des calculs, des plombs, etc.

Au cas où plusieurs équipes interviennent, le maçon est encadré par un conducteur de travaux. Pour exercer ce métier, l'intéressé doit être titulaire d'un CAP au moins. Les titulaires d'un BTS ou d'un BAC professionnel sont également qualifiés pour la profession. Cependant, en dépit du cadre réglementaire et professionnel décrit plus haut, comment parvient-on au métier de maçon en Côte d'Ivoire ?

### Des maçons-apprenants «sur le tas»

F. Séry, 37 ans révolus, est maçon sur un chantier à Angré-Djibi, quartier Château dans la commune de Cocody. Père de trois enfants, il exerce ce métier depuis 15 ans. F. Séry a appris le métier «sur le tas». «Quand j'étais jeune, j'accompagnais un ami maçon sur ses chantiers. Je le regardais travailler. A vrai dire, j'aime ce métier. A force de fréquenter cet ami et de le voir exercer sur les chantiers, je suis devenu maçon».

Le parcours de F. Séry n'est pas isolé. Celui de W. Kouadio est similaire. A 24 ans, il exerce déjà le métier depuis 10 ans. Lui non plus n'a reçu aucune formation initiale. Il a débuté en tant qu'aide-maçon en accompagnant son oncle sur certains chantiers. «Nous avons été formés à

Yamoussoukro par les entreprises privées, SGA et LCM, spécialisées dans les métiers de carreleur, maçon, gros œuvre... Cette formation nous a permis de construire des stations, de réhabiliter des tribunaux, comme celui de Korhogo, de construire des centres de santé, à Dabou par exemple», explique Konaté Siaka, maçon sur les chantiers «privés ; qui «se débrouille ainsi pour nourrir (mes) enfants» ; alors qu'il n'est pas assuré, précise-t-il, laconique.

Les témoignages d'A.Traoré et de B.Ladji nous emmènent aux mêmes observations : apprentissage du métier sur les chantiers ou formation pratique rudimentaire, bas niveau de vie, aucune assurance sur le plan professionnel et un profil de carrière hypothétique... Une situation sociale et professionnelle précaire qui s'explique également par le caractère saisonnier de leur emploi.

Face à cette réalité quelque peu déconcertante, nous avons cherché à comprendre la réalité de l'exercice du métier de maçonnerie en Côte d'Ivoire. Fort heureusement, il existe une frange importante de maçons hautement qualifiés, issus des centres de métiers et des lycées professionnels de la place.

«Notre profession initiale de professeur d'enseignement technique nous permet d'affirmer qu'il existe une main d'œuvre hautement qualifiée qui a été formée au sein des écoles professionnelles de formation qui existent en Côte d'Ivoire», déclare Bakary Coulibaly, sous-Directeur de la Facilitation au Centre de promotion des logements sociaux du Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme.

Au Centre de formation Mohamed VI de Yopougon, spécialisé dans les pôles de formation «hôtellerie/tourisme» et BTP, Philippe Kouï, coordonnateur du Pôle BTP déclare : «on constate que de nombreux



Des ouvriers sur un chantier pour la réalisation de fondations

maçons ont commencé le métier en tant qu'aide-maçons. Leur travail consistait essentiellement à mouiller le mortier et à le remettre au maçon. Par la suite, certains sont devenus maçons, d'autres entrepreneurs ; sans pour autant avoir appris le b.a.-ba du métier. Il y a un déficit au niveau des maçons professionnels et qualifiés». Philippe Kouï poursuit : «j'habite à Songon où il y a beaucoup de promotions immobilières. Le matin, j'entends les gens dire : «tu es où, je t'attends sur mon chantier, je ne te vois pas». Le maçon, étant donné qu'il est sollicité, prend plusieurs marchés en même temps, puis disparaît ou alors, il prend de l'argent chez tel client mais va sur un autre chantier.

Souvent, il n'est pas qualifié. Il faut alors aller chercher ailleurs. Il faut que les jeunes songent à se former. Il y a de la place pour eux», insiste Philippe Kouï, qui ne manque pas de relever la pertinence d'une formation professionnelle diplômante et qualifiante pour l'exercice du métier de maçon.

«Il est important pour celui qui veut être un bon maçon, d'avoir la formation adéquate. Au cours de cette formation, on commence à lui apprendre à lire un plan de bâtiment, ensuite à réaliser ce qui a été conçu sur le plan ; afin qu'il ne travaille pas comme un amateur». Philippe Kouï explique : «il y existe plusieurs niveaux de conception du bâtiment : l'ingénieur fait la conception du bâtiment, le maçon, le montage ; et le technicien d'encadrement suit la réalisation. Celui qui suit une formation en maçonnerie est à même de réaliser le bâtiment selon le plan conçu par l'ingénieur et le technicien supérieur. Il est donc important que le maçon soit bien formé pour réaliser le bâtiment comme il faut, en respectant toutes les normes de sécurité. Aujourd'hui, des bâtiments s'écroulent ici et là. Cette situation vient du fait que le maçon qui a fait le bâtiment n'était pas bien formé, ou alors que les choses n'ont pas été réalisées selon les normes.

Tout cela met vraiment en péril la vie des usagers», conclut le formateur du centre Mohamed VI de Yopougon.

Pour Bakary Coulibaly, sous-directeur au ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, il est impérieux de procéder à la valorisation des métiers, en particulier celui de la maçonnerie. «Il va falloir qu'ensemble nous menions une communication et une réflexion de valorisation du métier en Côte d'Ivoire pour encourager ceux que nous avons formés à rester dans le métier. La valorisation passe par l'amélioration salariale évidemment, et là, nos opérateurs sont interpellés. Que le maçon ne soit pas présenté comme le dernier de la cité», indique-t-il. «Notre pays est en chantier. Il y a encore du travail pour ceux qui veulent être maçons. Il ne s'agit pas d'arriver au métier sans y être préparé. Nous exhortons donc tous ceux qui ont à cœur d'exercer en tant que maçons, de se former. Dans notre école, nous avons des formations qui débouchent sur un diplôme, comme le CAP. La maçonnerie propose des qualifications telles que maçon-coffreur, maçon-ferrailleur, avec des formations qualifiantes de trois à six mois. Il est important que les jeunes diplômés qui ne trouvent pas du travail viennent à la maçonnerie. Il n'y a pas de honte à apprendre la maçonnerie. De plus, les entreprises de construction immobilière ont besoin de maçons. Car, il y a un déficit dans ce domaine à cause des pseudo-maçons qui donnent de faux rendez-vous aux promoteurs. S'il y a des formations, si les jeunes se forment, il y aura la possibilité de s'offrir un travail et de se prendre en charge. Quant aux entreprises qui emploient les gens non formés, nous les invitons à nous rencontrer pour qu'ils puissent travailler avec de bons maçons», conclut Philippe Kouï.

Que cet appel soit donc entendu pour garantir une évolution positive dans ce corps de métiers, ainsi que la sécurité et la durabilité des bâtiments et travaux publics en Côte d'Ivoire !

# EZAN AKÉLÉ

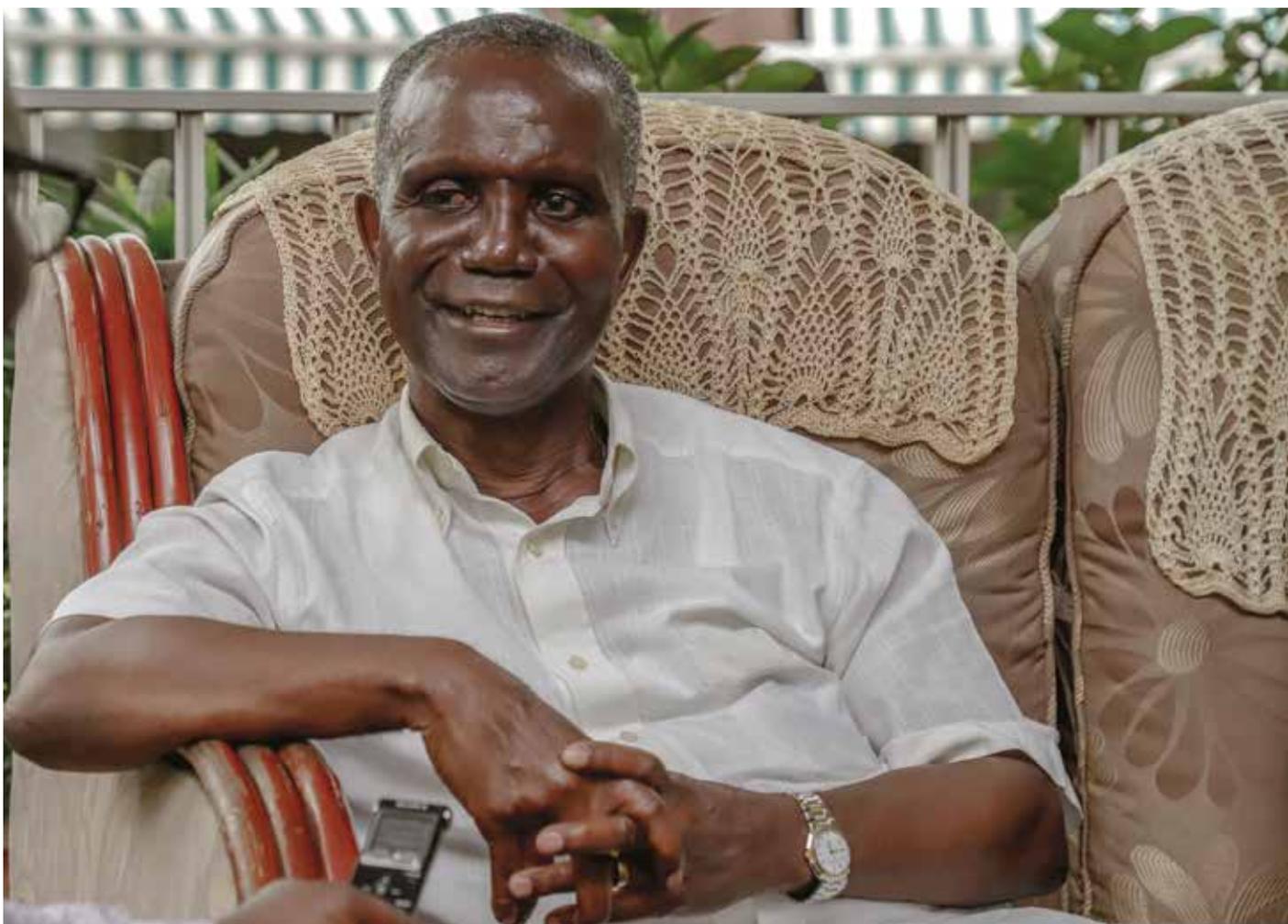
## LE MINISTRE PÉDAGOGUE

*Ingénieur des Ponts et Chaussées de formation, Ezan Akélé, de 1970 à 1998, soit en près de trente ans de carrière, a successivement été Ingénieur à la SONITRA, agent au BNETD, directeur de la planification sanitaire au ministère de la Santé, directeur général de l'ENSTP, avant de ne pouvoir se défilier lorsque Félix Houphouët-Boigny, puis Henri Konan Bédié, ont fait de lui un ministre de la République, à maintes reprises. Nombreux sont ceux qui lui reprochent sa trop grande liberté de ton. Lui ne reconnaît qu'un sursaut d'honnêteté et de franchise dans toutes les situations que la vie lui présente. Il fut aussi conseiller municipal de Grand-Bassam (1980 à 1985). Depuis 1989, il est le vice-président de la Fédération des Ingénieurs, Architectes, Urbanistes, Géomètres et Techniciens de Côte d'Ivoire (FIACI), consultant international depuis 1998 et Conseiller économique, Social, environnemental et culturel de 2014 à 2019. Au titre des distinctions, il a été fait une fois officier et six fois commandeur dont dans l'Ordre National et l'Ordre du Béliet, son parti, le Pdcj-Rda. Rencontre avec un des meilleurs ingénieurs de sa génération.*

---

Par Dominique Mobioh-Ezoua





Il avait toutes les aptitudes pour devenir l'un des meilleurs ingénieurs de sa génération. Ou à tout le moins l'un des plus en vue. Plutôt porté sur les sciences physiques et les mathématiques, son parcours professionnel correspond en grande partie à ce qu'il en attendait. Ezan Akélé a évolué principalement dans le secteur des travaux publics et de la construction, avec à chaque fois une efficacité incotestée.

Formé Ingénieur des Travaux Publics puis Ingénieur des Ponts et Chaussées, il est très rapidement mis à la disposition de son pays pour participer à son développement : réaliser des routes, des ponts, assainir les villes, construire des châteaux d'eau, etc. ou encore organiser des systèmes de transport et réaliser des bâtiments.

« Il existait dans les années 60 et 70, un cadre planifié pour le développement du pays. La faisabilité du plan se déclinait en stratégies de développement et d'investissement, dont une partie était confiée au secteur des Travaux publics et de la Construction, qui en assumait la réalisation sur le terrain », rappelle Ezan Akélé.

Avec le recul, Ezan Akélé reconnaît être passé trop vite de la pratique, surtout lorsqu'il était directeur de

l'ENSTP (Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics de Yamoussoukro), à la fonction, fort enviée certes, de ministre, de 1990 à 1998. Il a en effet été nommé ministre par le Président Félix Houphouët-Boigny puis par le Président Henri Konan Bédié. D'abord, responsable du portefeuille de l'Environnement, de la Construction et de l'Urbanisme (novembre 1990 - décembre 1993); puis de l'Équipement, des Transports et des Postes et Télécommunications (décembre 1993 – janvier 1996) ; enfin, de celui des Infrastructures économiques (janvier 1996 – août 1998). Ce dernier département était « une appellation inédite pour l'époque, trouvaille du Président Bédié, cet intellectuel de haut niveau, qui cherchait la meilleure manière de regrouper un grand nombre de secteurs de développement dans un seul et même portefeuille », relève Ezan Akélé.

Tant de portefeuilles ministériels et tant de réussites ! Qui lui ont valu, dès les premières années de sa fonction, de devenir « l'ennemi public numéro 1 », « l'homme à abattre ». Modèle de vertu dans sa vie et dans les différents endroits où il a exercés, Ezan Akélé n'a pas sa langue dans sa poche. C'est sans aucun doute pour cela, que pas toujours apprécié, il fut en son temps vilipendé, et sali dans une certaine presse, de la manière la plus ignominieuse qui soit, il y a quelques années. « Parce que

\*Menin Messou : le Docteur-Ingénieur Ponts et Chaussées, écrivain, est au même titre qu'Ezan Akélé, une référence dans le domaine des travaux publics en Côte d'Ivoire et au-delà.

*j'occupais un poste ministériel, on m'a accusé de n'importe quoi, puisqu'on ne pouvait m'accuser de rien !* », admet-il encore avec amertume. C'est qu'Ezan Akélé, originaire du Sud-Comoé, et trempé dans la culture agni et N'zima, qui privilégie le sens du devoir, l'honnêteté et la franchise, est un homme qui dit ce qu'il pense, sans détour.

Boursier de l'Etat de Côte d'Ivoire, élève à l'école d'ingénieurs de l'ENSTP - Abidjan (1965-1969) – Option Travaux publics (après des classes préparatoires car non bachelier, mais issu d'une classe spéciale), dans la même promotion que son ami et frère de tous les jours, Menin Messou\*, puis à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées à Paris (1972-1974), Ezan Akélé était alors élève fonctionnaire. Revenu au pays avec son diplôme d'Ingénieur civil des Ponts et Chaussées – Option bâtiment et logement – Gestion d'entreprise), il a incontestablement été un acteur majeur de la politique de développement déployée par le Président Félix Houphouët-Boigny au cours de la période 1970-1999. Dont l'essentiel pour le premier Président de la République du pays était de faire bénéficier aux jeunes Ivoiriens des formations qualifiantes. Félix Houphouët-Boigny s'assurait ainsi de former des kyrielles d'étudiants diplômés, qui par la suite, se rendaient à l'étranger pour acquérir plus de connaissance avant de revenir au pays.

*«Pour Félix Houphouët-Boigny, si on était un bon élément, on devait rester en Côte d'Ivoire pour servir son pays. Qu'on soit fils de paysan ou fils de haut fonctionnaire, les seuls critères de choix de ses collaborateurs étaient le mérite, la compétence et la qualité du travail de l'individu»,* dit Ezan Akélé.

Ezan Akélé commence sa carrière à la Société Nationale Ivoirienne de Travaux (SONITRA) en juillet 1974. Cette époque voit le jeune ingénieur parcourir les nouveaux chantiers initiés par le Président de la République et confiés à la SONITRA: le lycée Mamie Adjoua, le lycée scientifique et la Mairie de Yamoussoukro, et enfin, l'école d'électricité de Bingerville...Il y restera à peine six mois. *« Au bout d'un moment, je considérais que j'avais largement fait le tour de tous ces chantiers »,* se remémore-t-il.

A la demande du Directeur Général, il intègre le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (BNETD) en 1975 en tant que Directeur des études équivalent à Directeur Général adjoint. Tout se passe relativement bien jusqu'au jour où on lui demande de devenir le nouveau Directeur Général, en remplacement de son frère Amangoua Lookensy, le tout premier Directeur Général africain à diriger à cette époque un bureau d'études d'une telle importance. Ezan Akélé refuse catégoriquement d'occuper le poste qui lui est proposé, pour la simple raison que son «DG» et lui étaient de la même région et que c'est le «DG» qui lui avait demandé de venir au BNETD pour l'épauler. Cette rencontre a été initiée par le ministre Diawara en présence des responsables de l'AITACI.

Amangoua Lookensy parti, le BNETD a été intégré à la structure des Grands Travaux. Suite à cela, le bureau ferme et le personnel est déversé dans cette structure. Ezan Akélé refuse d'y aller, démissionne et atterrit au ministère de la Santé, entre 1977 et 1981, en tant que directeur de la planification et de la programmation sanitaire. La mission de cette direction consistera à prévoir la construction et l'entretien des établissements sanitaires ainsi qu'à la programmation des équipements y afférents.

C'est à ce moment-là que sans le vouloir, il se fait remarquer. Un jour, suite à une grève déclenchée par les élèves de l'ENSTP, qui venaient d'être transférés à Yamoussoukro, la présence des anciens élèves est sollicitée pour aider le Directeur Général (DG) de nationalité française, à régler le problème et arrêter la grève. D'autant que le Président Houphouët-Boigny n'en comprenait pas les raisons, compte tenu de tous les sacrifices consentis par le gouvernement pour améliorer le cadre de vie et les conditions de travail des élèves de cet établissement.

Dans la délégation des anciens élèves, figurait Ezan Akélé, qui prend d'ailleurs sur lui de proposer ceci au sous-préfet présent à la table de négociation : *« Faites sortir le DG, on va régler cela entre anciens et jeunes élèves »,* dit-t-il alors. Ezan Akélé réussit, avec les autres anciens, à régler la situation et la grève est annulée. Son exploit parvient aux oreilles du Président Félix Houphouët-Boigny. Au même moment, le directeur français de l'ENSTP fait part aux autorités ivoiriennes de son désir de retourner en France. *«Grand bien lui fasse, aurait alors répondu le Président Houphouët-Boigny».*

Mais avant, le Président demande que lui soit proposé un remplaçant dans l'immédiat. C'est alors qu'intervient le sous-préfet qui avait assisté aux négociations entre les anciens et les jeunes élèves, qui propose que soit désigné Ezan Akélé, qui a réussi la prouesse, avec ses camarades, à éviter une grève à l'ENSTP. *« Appelez-moi cet ancien ! »,* ordonne le Président Houphouët-Boigny. Le problème, c'est qu'Ezan Akélé attend avec fébrilité une réponse à une demande adressée à la Banque Mondiale, qu'il souhaitait intégrer.

*«Ce fut une belle aventure pour moi de diriger l'ENSTP, d'octobre 1981 à décembre 1990. Je dois avouer que cette fonction m'a donné plus de satisfaction que toutes les autres que les responsables de notre pays ont bien voulu me confier»,* fait remarquer l'ingénieur Ezan Akélé.

Son passage, fait de rigueur et de bonne gouvernance, est encore vivace dans la mémoire de nombreux anciens étudiants. L'école, et l'univers qu'il promet est quelque chose qui le ravit. Comment «booster» les élèves, les inciter à fréquenter livres et bibliothèques... A Abidjan, Yamoussoukro ou ailleurs, on le salue encore en lui disant «Bonjour Monsieur le DG». «Ses» anciens étudiants, qui aujourd'hui évoluent dans de nombreuses sphères de l'Etat ainsi qu'à l'étranger du pays, le remercient sans

cesse pour les avoir incités à aimer le travail bien fait.

«*Contrairement à ce qu'on essaie de faire croire aux gens, l'Africain est tout aussi doué pour réussir à faire ce qu'il entend faire, à condition qu'on l'intéresse à ce qu'on lui demande de faire. Car il faut d'abord aimer ce que l'on fait, puis avoir quelques dispositions. Il faut un bijoutier pour former un bijoutier, un mécanicien pour former un mécanicien, un ingénieur pour former un ingénieur. Dotés d'une bonne formation théorique, face aux problèmes qui se posent à eux, les jeunes Africains apprendront, en s'enrichissant d'expériences*», fait remarquer l'enseignant-pédagogue.

Quelques années plus tard, Ezan Akélé rate une autre occasion de ne pas se faire remarquer. «Motion de grève à l'ENSTP. Ezan Akélé, le Directeur Général, signifie aux grévistes de faire cette grève hors de «son» école. Il ferme l'école pour la rouvrir sitôt la grève terminée. Pour réintégrer l'enceinte de l'établissement, les étudiants ont dû signer un document marquant leur renonciation à la poursuivre. La grève s'est donc déroulée dans les rues de Yamoussoukro. Le préfet d'alors, Bandaman N'guetta, expliquera plus tard au Président Houphouët-Boigny «*que si tout est sous contrôle avec les étudiants grévistes, c'est grâce à Ezan Akélé, qui leur a demandé de parapher un document pour renoncer à cette grève*». Félix Houphouët-Boigny le nommera ministre quelques temps après.

«*Directeur Général de l'ENSTP, j'étais le Président élu de l'Association des Directeurs des écoles d'ingénieurs de langue française au niveau international, lorsque je devais être nommé ministre. Mon mandat était en cours, je me suis permis de rencontrer le Président de la République pour lui dire que je préférerais être un conseiller dans un ministère plutôt que ministre, car je pense être un élément important sur le plan international pour le rayonnement de l'ENSTP. Il m'a dit : "Vous êtes un Africain et vivez dans une famille africaine, lorsque les oncles ou les aînés sont en train de 'partir', les neveux et les cadets doivent s'attendre à assumer des responsabilités". Je n'ai rien eu à redire à cela, estimant que c'était mon destin. Je pense qu'à l'époque, le Président Félix Houphouët-Boigny suivait tous les cadres dont il avait fait assurer la formation. Et quand on lui parlait de la qualification d'un tel, il l'utilisait à bon escient. Il en a été ainsi dans tous les secteurs et pour plusieurs cadres ivoiriens*».

Encore actif professionnellement, puisqu'il intervient souvent auprès des jeunes du PDCI pour expliquer son travail d'ingénieur, il apporte également son expertise au responsable de l'INP-HB (Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny), dans le quel est intégré l'ENSTP (voir l'encadré De l'ENSTP à l'INP-HB).

Il donne aussi son avis sur le secteur des TP qu'il connaît le mieux. «*Il faut que les projets qui se réalisent dans notre*

*pays soient confiés en priorité aux structures nationales et non systématiquement aux structures extérieures qui ne maîtrisent pas toujours nos problématiques. Les ingénieurs en Côte d'Ivoire sont bien formés, je suis prêt à en discuter avec qui le veut. Il faut savoir que dans les années 60, ce sont les Marocains qui venaient en Côte d'Ivoire pour connaître nos méthodes de travail. Cela a été le cas par exemple au niveau du LBTP !* »

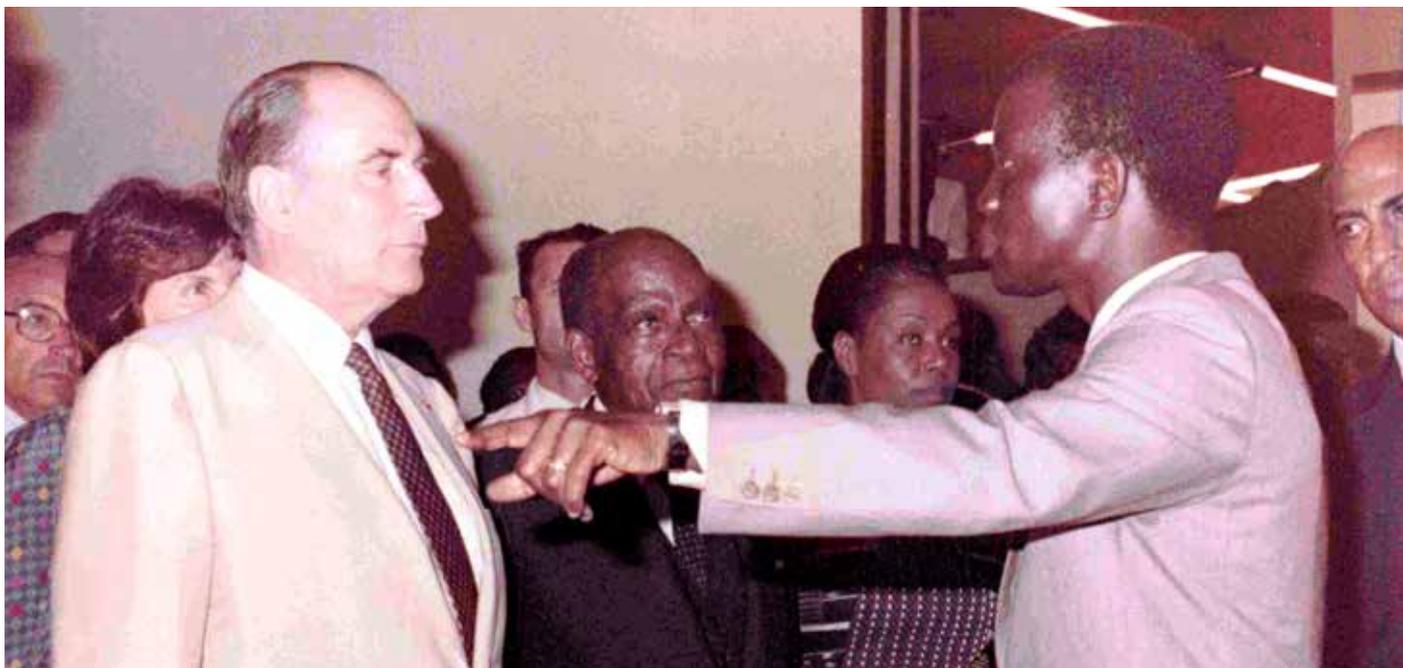
Qu'on l'aime ou qu'on ne l'aime pas, qu'on le célèbre ou qu'on le vilipende, et comme Félix Houphouët-Boigny et Henri Konan Bédié ont perçu en lui, Ezan Akélé est une personne douée ; bien que lui préfère dire qu'il a «*des prédispositions naturelles pour certaines choses*.»

Féru de lecture, il lit énormément, à la fois par plaisir et par curiosité, des livres politiques ou d'actualité, et ceux qui portent sur le secteur du BTP car pour lui, «*on n'a jamais fini d'apprendre*». Cet amateur de musique cubaine et de chansons douces et romantiques aime cette idée de transmettre le savoir, le savoir-faire et le savoir être. Fidèle à son principe, il a orienté ses cinq enfants en fonction des prédispositions qu'ils avaient. Pour autant, aucun de ses cinq enfants n'a voulu lui emboîter le pas et «devenir Ingénieur comme Papa». Ils ont choisi les finances, l'expertise comptable, le domaine du froid, les ressources humaines et l'informatique...

Depuis qu'il n'est plus aux affaires de l'Etat, Ezan Akélé, 77 ans cette année, il est né à Grand-Bassam le 19 mars 1942, a mis sur pied des structures diverses de production et de commercialisation, hors de son domaine de prédilection ! Il a notamment été Président Directeur Général de la Société africaine de production de poissons d'élevage (SAPPE, 1998-2011).

Aujourd'hui, plus de vingt ans après son retrait de l'administration, son plus grand regret est d'avoir hésité à monter un bureau d'études. Dans le secteur du Btp !





Le DG de l'ENSTP, Ezan Akélé, présente son établissement au Président de la République française, François Mitterrand, en visite officielle en Côte d'Ivoire du 21 au 24 mai 1982, sous le regard du Président Félix Houphouët-Boigny.

## Destins liés

«*Méfiez-vous des faveurs ! Certains ne donnent jamais une poignée d'arachides s'ils n'ont pas le sac dans leur dos. De même, ils ne donnent jamais un grain d'arachide, s'ils n'en ont pas une poignée à côté*». Cette phrase que lui a dite un jour Félix Houphouët-Boigny, le Père de la nation ivoirienne, l'a édifié.

Ezan Akélé a les larmes aux yeux lorsqu'il évoque le nom de Félix Houphouët-Boigny : «*C'est un monsieur extraordinaire*», répète-t-il à l'envi. Rien qu'à regarder les réalisations des générations actuelles comparées aux exploits de ce simple médecin formé à l'école coloniale, il y a de quoi être admiratif ! Nous sommes des nuls à côté de lui», affirme Ezan Akélé avec un brin de colère.

«*J'ai eu l'honneur de passer une dizaine d'années dans le village de cet homme. Très souvent le dimanche, lorsqu'il lui arrivait de venir à Yamoussoukro, il me conviait à sa table pour déjeuner. "Viens, on va manger ensemble", me lançait-il au téléphone. Le Président Houphouët avait une haute éducation à la française. Il ne tutoyait personne dès lors qu'il était en présence de deux personnes. Mais quand vous étiez seul, s'il vous connaît bien, il vous tutoyait.*»

Ainsi que Félix Houphouët-Boigny l'a voulu, Ezan Akélé a fait partie des rares étudiants ivoiriens du début des années 60 qui ont bénéficié de sa politique de développement en allant acquérir des diplômes dans des écoles en France afin de montrer que les formations reçues en Côte d'Ivoire étaient aussi qualifiantes que celles données dans les écoles françaises. Il faut réfléchir pour savoir ce qu'on doit faire pour son peuple, montrer qu'on aime son peuple et son pays. C'est ce que le Président Houphouët-Boigny a toujours fait.

Lorsqu'il est arrivé à la tête du jeune Etat de Côte d'Ivoire en 1960, Félix Houphouët-Boigny ne comptait que sept à huit universitaires dans le pays. Le père de la nation qu'il s'appropriait à devenir, a défini cinq axes stratégiques

principaux de développement.

Le premier axe : le développement du capital humain par la formation de la jeunesse dans les différents secteurs selon les besoins de la Côte d'Ivoire. Car «*il n'y a de richesse que d'hommes*», disait-il. Il a donc créé dans tout le pays, entre 1960 et 1964, des universités, des grandes écoles, des lycées ; encourageant le système des bourses scolaires, le régime de l'internat pour favoriser au maximum le brassage des populations... Le décrochage des enseignants ivoiriens. Le Président avait réussi à convaincre les Ivoiriens qu'il n'y aurait de bons élèves que parce qu'il y aurait de bons enseignants, bien traités et bien formés.

Le deuxième axe : l'organisation et la diversification du système de production agricole en tenant compte des potentialités du pays.

Le troisième axe : l'amélioration et la densification des infrastructures de transport des personnes et des biens.

Le quatrième axe : la mise en place d'une politique sociale hardie pour améliorer le cadre de vie des populations. Il en est ainsi des programmes de logements, pour offrir un bon cadre de vie aux Ivoiriens, avec les structures que sont la Sicogi, la Sogefhia, la Sopim, etc. En outre, un bon système et un bon réseau de transport en commun, avec l'avènement de la Société de transport abidjanais (Sotra).

Le cinquième axe : la mise en œuvre d'une politique intérieure qui prend en compte toutes les disparités régionales tout en impliquant tous les hommes et toutes les femmes du pays. Ainsi qu'une politique internationale hardie qui fait que la Côte d'Ivoire n'est ennemie d'aucune nation. Les différents plans de développement du pays avec les fêtes nationales, pour promouvoir des capitales régionales en sont une illustration.

Félix Houphouët-Boigny est indiscutablement la personne qui a le plus impressionné Ezan Akélé. «*Lors d'une conférence à laquelle j'ai participé au niveau de mon parti, le PDCI-RDA, j'ai dit aux jeunes du Parti, qu'il n'y a pas un seul Ivoirien qui a autant aimé la Côte d'Ivoire comme Félix Houphouët-Boigny !*»

## De l'ENSTP à l'INP-HB

En 2012, l'ingénieur Ezan Akélé est sollicité par N'Guessan Koffi, l'actuel Directeur Général de l'Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny (INH-HB, créée par décret 96-678 du 04 septembre 1996), qui a intégré désormais les quatre grandes écoles : ENSTP, ENSA, IAB, INSET. Cet institut est donc à l'image d'une université américaine polytechnique qui forme à plusieurs métiers. Sur le site, il constate, choqué, la grande dégradation des installations.

En tant qu'ancien étudiant et ancien dirigeant, il intègre, avec des anciens des autres écoles, un comité de pilotage et de réflexion créé par le ministre de tutelle et dont il devient le président. Un audit, qui prend en compte la période allant des années 1990 aux années 2012 est dressé par la direction.

C'est pour réduire les frais de fonctionnement des établissements dont il a la charge, que le gouvernement a pris l'initiative de mutualiser les installations de toutes ces grandes écoles. Désormais, la réhabilitation de ce conglomerat de grandes écoles, entreprise avec l'appui de financement extérieur, laisse entrevoir des lendemains meilleurs. D'autant plus que les aspects pédagogiques et techniques de l'établissement ont été revus.

Il existe à l'INP-HB une classe préparatoire scientifique ; les élèves peuvent désormais passer les concours internationaux à Abidjan et intégrer directement les grandes écoles internationales, telle que l'Ecole polytechnique en France. L'INP-HB est également en train d'ouvrir aux étudiants des formations permettant d'obtenir le master au niveau du secteur «Transport», ... en accord avec l'Ecole des Ponts et Chaussées de Paris.

Il se met également en place dans cet institut, une formation en aéronautique, civil, en collaboration avec Air Côte d'Ivoire et l'Ecole d'aéronautique civile de Toulouse (France). Dans la même veine, à compter de 2020, l'Inp-HB va recevoir ses premiers élèves ingénieurs pour une formation en Pétrole et Energie.

Ezan Akélé tient à féliciter le travail considérable et créatif du Directeur Général, N'Guessan Koffi, qui positionne ainsi l'établissement au rang des grandes écoles internationales.

**DME**

\* **ENSTP** : Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics de Yamoussoukro

\* **INP-HB** : Institut National Polytechnique Félix Houphouët-Boigny



Ezan Akélé, peu avant sa nomination comme ministre, et son épouse Virginia ; un couple qui a convolé en justes noces depuis 1970 à Grand-Bassam.



Le Président Henri Konan Bédié salue le Ministre Ezan Akélé.



Célébration des 25 ans de l'ENSTP à Yamoussoukro en 1988, en présence d'une forte délégation du gouvernement et des anciens de l'école.

**Bulletin mensuel d'officialisation des prix  
en matière des travaux publics  
et de construction pour la période  
de janvier à juin 2019 / n°65**

## 010534800

### BIENS INTERMÉDIAIRES

**Origine :** Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE).

Cet indice de prix de production de l'industrie française pour le marché français est établi en base 100 en 2015. Sa valeur est susceptible d'être rectifiée par l'Insee jusqu'à trois mois après sa première parution. Cet indice de prix de production de l'industrie est mesuré sur le marché français aux prix de marché (hors TVA, y compris impôts sur les produits, hors subventions sur les produits déduites, hors transactions intra-groupe). Cet indice de prix de production base 100 en 2015 peut remplacer l'indice BINT00 en base 100 en 2010.

Les nouvelles valeurs base 100 en 2015 sont calculées par l'INSEE et présentées ci-dessous. Selon l'INSEE, deux méthodes permettent de réviser ou d'actualiser les contrats : la méthode de la double fraction et celle du coefficient de raccordement proposée.

**Date de raccordement :** septembre 2017

**Coefficient de raccordement :** 1,0278

Ainsi pour prolonger l'ancienne série, **la nouvelle série est à multiplier par le coefficient de raccordement de 1,0278**. Le tableau ci-dessous résume la nouvelle et l'ancienne série des indices relatifs aux biens intermédiaires

LABEL INDICES D'IMPORTATION		Janv 19	Fev 19	Mar 19	Avril 19	Mai 19	Jun 19
<b>BINT00 / nouvelle série</b>	Année de base : 2015	103,4	103,4	103,5	103,8	103,7	103,3
<b>BINT00 / ancienne série</b>	Date raccordement : septembre 2017 - coef : 1,0278	106,3	106,3	106,4	106,7	106,6	106,2

Source : INSEE

## LABEL

### PERSONNEL

<b>IHPC</b>	Indice Harmonisé des Prix à la Consommation
<b>AM2</b>	Salaire horaire minimum (Agent de Maîtrise 2)
<b>AM3</b>	Salaire horaire minimum (Agent de Maîtrise 3)
<b>MO1</b>	Salaire horaire moyen (Manœuvre Ordinaire de la 1 <sup>ère</sup> catégorie A et B)
<b>MO3</b>	Salaire horaire moyen (Manœuvre Ordinaire de la 3 <sup>ème</sup> catégorie 1 <sup>er</sup> échelon A et 2 <sup>ème</sup> échelon B)

<b>MO4</b>	Salaire horaire moyen (Ouvrier Spécialisé de la 4 <sup>ème</sup> catégorie 1 <sup>er</sup> échelon A et 2 <sup>ème</sup> échelon B)
<b>HS1</b>	Heures Supplémentaires de la 41 <sup>ème</sup> à la 48 <sup>ème</sup> heure + 15%
<b>HS2</b>	Heures Supplémentaires au-delà de la 48 <sup>ème</sup> heure + 50%
<b>KCS</b>	Coefficient des charges sociales pour le personnel manœuvre et ouvrier

### IMPORTATIONS

<b>BINT00<sup>1</sup></b>	Indice d'ensemble des prix de gros (ou Biens Intermédiaires) des produits industriels en France
<b>Im86</b>	Indice des prix de matériel de chantier
<b>Pn4</b>	Coefficient pondérateur de classe du matériel de terrassement
<b>Pn7</b>	Coefficient pondérateur de classe du matériel pour la construction et l'entretien des routes et pistes d'aviation
<b>Pn11</b>	Coefficient pondérateur de classe du matériel ferroviaire

<b>Pn13</b>	Coefficient pondérateur de classe du matériel d'atelier bois
<b>Pn19</b>	Coefficient pondérateur de classe du matériel spécial pour la pose de Canalisations (pipe-lines)
<b>ICHTTS1<sup>2</sup></b>	Indice de coût horaire du travail, tous salariés confondus, dans les industries mécaniques et électriques (charges salariales incluses)
<b>BT41</b>	Indice ventilation et conditionnement d'air
<b>BT47</b>	Indice électricité
<b>BT48</b>	Indice ascenseurs
<b>HC</b>	Fonte hématite de moulage classique
<b>ICHT-IME</b>	Indice du coût horaire du travail, tous salariés, dans les industries mécaniques et électriques (Base 100 décembre 2008), remplace l'indice ICHTTS1

<sup>1</sup>Indice BINT00 remplace B100 supprimé depuis février 2009

<sup>2</sup>Indice supprimé depuis janvier 2009 et remplacé par ICHT-IME

## MATÉRIAUX LOCAUX

### LIANTS HYDRAULIQUES

<b>CLS</b>	Ciment de production locale Portland Artificiel CPA 350 départ usine en sachet
<b>CLV</b>	Ciment de production locale Portland Artificiel CPA 350 départ usine en vrac
<b>CMS</b>	Ciment qualité CPJ 425 en sac (en vente en C.I depuis septembre 1995) en sachet
<b>CMV</b>	Ciment qualité CPJ 425 en sac (en vente en C.I depuis septembre 1995) en vrac
<b>PLI</b>	d'importation, bonne qualité, en sac papier 40 kg prix magasin de vente

### ISOLATION PLAFOND

<b>ESB</b>	Etoupe sisal ou filasse, livré en balles
<b>PPL</b>	Polystyrène livré en plaques de 4 cm, densité 20kg/m <sup>3</sup> , en vrac

### MÉTAUX FERREUX

<b>TOR</b>	Fer à béton en acier TOR ou Nersid de diamètre 12 par commande > 3 Tonnes
<b>IPN</b>	Poutrelle IPN de 80 à 160 mm en acier prix moyen commande > 3 Tonnes TVA 7,5% incluse
<b>COR</b>	Cornière 40 x 40 x 4 m par commande > 3 Tonnes
<b>TOL</b>	Tôle acier doux, lisse de 2 à 5 mm d'épaisseur

### AGRÉGATS ET SABLE

<b>SAB</b>	Sable de lagune propre, départ carrière (décision Commission des prix du 13 avril 2005)
<b>GRC</b>	Concassé de granit 15/25, départ carrière
<b>AGC</b>	Concassé de granit 5/15, pour travaux de bâtiments et génie civil, départ carrière

### EXPLOSIFS

<b>DYN</b>	Dynamite gomme A, garantie pure sans charge
------------	---

### BOIS

<b>BCH</b>	Bois locaux de charpente madrier 8/11, sciage frais, départ scierie, 1er choix
<b>BLM</b>	Bois de menuiserie planche de 4 x 8, bois rouge, 1er choix départ scierie,
<b>BLC</b>	Bois locaux de coffrage, planche de 4, sciage frais départ scierie
<b>CP5</b>	Contre-plaqué 5 mm, qualité TIF, 1m x 2 m

### CARREAUX

<b>FAI</b>	Carreaux faïence 108 x 108 teinte blanche
<b>GE2</b>	Carreaux grès émaillé 2 x 2 lisse, fabrication locale équivalent Céram Anten
<b>GC1</b>	Carreaux grès cérame 2 x 2 en vrac, épaisseur 4,5 mm qualité 1er choix Villeroy Boch Série 1
<b>GC2</b>	Carreaux grès cérame 2 x 2 en vrac, épaisseur 4,5 mm qualité 1er choix Villeroy Boch Série 2
<b>G10</b>	Carreaux grès émaillé, pavé de sol 10 x 20, fabrication locale Céram Anten
<b>MOQ</b>	Moquette aiguilletée type Tapisom S 300 de chez SOMER, 2 ml de large

### PLOMBERIE

<b>TAG</b>	Tube noir soudé par rapprochement 20/27
<b>TPO</b>	Tuyaux polyvinyle pour assainissement section 93,6/100 mm pression 2,5kg/cm <sup>2</sup> , longueur 6 m (100 x 3)
<b>ROB</b>	Robinetterie, appareillage complet de lavabo, 2 robinets, 1 vidange, 1 siphon qualité courant
<b>LAV</b>	Faïence et grès, lavabo, qualité courante percé de 3 tous avec console
<b>ZNL</b>	Zinc laminé feuille n°14, poids 11.490 kg
<b>TCU</b>	Tube de cuivre diamètre 12/14
<b>TLU</b>	Tuyaux lucoflex 33, 6/40 long 6 m, 10kg/m <sup>2</sup> (ou 40 x 3)
<b>TFE</b>	Tuyaux fonte express-pression intérieure de servitude 6kg/m <sup>2</sup> , diam 100, long 6m
<b>PVC</b>	Tuyaux PVC diam 90, long 6 m, Pression 10 bars à 25 degrés, normes ISO à partir de juin 1974
<b>TGS 1</b>	Tuyaux fonte diamètre 100 standard 2 GS à joint automatique
<b>TGS 2</b>	Tuyaux fonte diamètre 200 standard 2 GS à joint automatique

## ÉLECTRICITÉ

<b>CAL</b>	Câble aluminium HGE 3 x 50 + 50 normes HN 33. S 33
<b>FIL</b>	Fil de cuivre isolé 6mm <sup>2</sup> V 500 normes NF 32.201
<b>CCU</b>	Câble de cuivre isolé 4 x 25mm <sup>2</sup> -HG 1000
<b>TIS</b>	Tube plastique isorange 9 mm
<b>CNU</b>	Câble NU ALMENECE 54 mm <sup>2</sup>

## PEINTURE - VITRERIE

<b>PEH</b>	Peinture (en blanc ou teinte pastel) à huile de lin et au blanc de zinc 20%
<b>PEV</b>	Peinture (en blanc ou teinte pastel) à eau copolymère de vinyle ou acétate de polyvinyle, qualité intérieure
<b>PEG</b>	Peinture (en blanc ou teinte pastel) oléo glycérophtalique, qualité courante
<b>PEP</b>	Peinture (en blanc ou teinte pastel) de ravatement à la polyolithe
<b>PERB</b>	Peinture rétro réfléchissante aux copolymères acryliques modifiés agréé Ponts et Chaussées de teinte blanche
<b>PERJ</b>	Peinture rétro réfléchissante aux copolymères acryliques modifiés agréé Ponts et Chaussées de teinte jaune
<b>GL8</b>	Verre à vitre glace polie VV, épaisseur 8 mm, caisse 50 m <sup>2</sup> , dimensions 510 x 249
<b>VV3</b>	Verre à vitre normal, épaisseur 3 mm, en caisse 20 m <sup>2</sup> , largeur 0,80

## SERRURERIE

<b>SER</b>	Serrure à mortaiser «universel», 4 gorges, 2 clés, CSISNFC, coffre laqué au four pêne demi-four laiton (321 Bricard)
<b>BEA</b>	Béquille ensemble aérolyt chez Bricard (Réf. 558 020 Bricard)
<b>BCS</b>	Béquille double balustre plat à col sterlium poli (Réf. 81 272 Bricard)
<b>ADR</b>	Crémone à tringles indépendants ADR, boîte + garniture fonte, bouton sterlium tringles fer 2 m (Réf. 3061 Bricard)

## COUVERTURE

<b>BA6</b>	Bac autoportant aluminium, largeur utile 0,75m, épaisseur 6/10è
<b>BA7</b>	Bac autoportant aluminium, largeur utile 0,75m, épaisseur 7/10è

## ÉTANCHÉITÉ

<b>36-S</b>	Feutre d'étanchéité bitufibre brut 36-S rouleau de 20 m <sup>2</sup> , poids 17 kg, (ou CETRAFEX feutre 36 S), prix magasin de vente
<b>PA</b>	Pax alumine en rouleau de 10 m <sup>2</sup> , poids 3 à 4 kg le m <sup>2</sup> , (ou SETRAL 40), prix magasin de vente
<b>BE11</b>	Bitume d'étanchéité mexphalte 110/30 en fûts (ou BITOMIX en sac de 30 kg)

## PRODUITS PÉTROLIERS - BITUME ET CUT-BACK

<b>GOL</b>	Gas-oil en vrac, qualité ordinaire, prix Abidjan
<b>ESS</b>	Essence ordinaire en vrac, prix Abidjan
<b>DD</b>	Diesel distillate en vrac, prix départ Vridi Abidjan
<b>CB1</b>	Cut-back 0/1 en vrac, prix dépôt (prix sous-douane)
<b>BE60</b>	Bitume de pénétration 60/70 en vrac, prix dépôt Vridi Abidjan (prix sous-douane)

## PRODUITS CHIMIQUES

<b>CV1</b>	Chaux vive importation, bonne qualité emballage perdu, prix magasin fût 50 kg
<b>FDC</b>	Fleur de chaux entilée au tamis AFNOR 20 tel que le refus ne dépasse pas 2% de teneur de Ca(OH) <sub>2</sub> de 94% avec tolérance de + ou - 1%
<b>SUL</b>	Sulfate d'alumine, qualité noisette titrant 17, 18% d'alumine

## CALCUL DES INDICES

LABEL INDICES DU PERSONNEL		Janv 19	Fev 19	Mars 19	Avril 19	Mai 19	Juin 19	Juil 19	Aout19	Sept 19	Oct 19	Nov 19	Déc 19
IHPC	Année 2008												
AM2		746,65	746,65	746,65	746,65	746,65	746,65						
AM3		876,36	876,36	876,36	876,36	876,36	876,36						
MO1		386,73	386,73	386,73	386,73	386,73	386,73						
MO3		410,20	410,20	410,20	410,20	410,20	410,20						
MO4		435,27	435,27	435,27	435,27	435,27	435,27						
HS1		15%	15%	15%	15%	15%	15%						
HS2		50%	50%	50%	50%	50%	50%						
KCS		102,302	102,302	102,302	102,302	102,302	102,302						

LABEL INDICES D'IMPORTATIONS		Janv 19	Fev 19	Mar 19	Avril 19	Mai 19	Juin 19	Juil 19	Aout 19	Sept 19	Oct 19	Nov 19	Déc 19
BINT00 / nouvelle série	Année de base : 2015	103,4	103,4	103,5	103,8	103,7	103,3						
BINT00 / ancienne série	Date raccordement : sept 2017 - coef : 1,0278	106,3	106,3	106,4	106,7	106,6	106,2						
Im86													
Pn4													
Pn7													
Pn11													
Pn13													
Pn19													
ICHT-IME	base 100 en décembre 2008	123,7	124	124,3	124,6								
BT41	base 100 en 2010	111,9	112	112,1	112,3								
BT47		109,2	109	109,5	110,1								
BT48		110,8	111	111,2	111,8								
HC	base 100 en janvier 1990	192,1	189,7	190,9	190,4	189,7							

N.B. : les valeurs en gras et en italique sont des valeurs provisoires

## CALCUL DES INDICES DE PRIX HTVA (DROITS DE DOUANES INCLUS)

### MATÉRIAUX LOCAUX

LABEL	U	Valeur de référence Indice 1000	Janv 19	Fev 19	Mars 19	Avril 19	Mai 19	Juin 19	Juil 19	Aou 19	Sept 19	Oct 19	Nov 19	Déc 19
CLS	T	5 510	13 968	13 904	13 912	13 373	13 384	13 339						
CLV	T	5 184	14 430	14 345	14 383	13 807	13 843	13 388						
CMS	T	5 256	12 853	12 756	12 758	12 211	12 323	12 254						
CMV	T	5 040	14 189	13 908	13 655	13 014	12 997	12 369						
PLI	T	18 655	<b>9 086</b>											
<b>Isolation plafond</b>														
ESB	kg	192	<b>8 385</b>											
PPL	m <sup>3</sup>	17 251	9 043	9 043	9 043									
<b>Métaux ferreux</b>														
TOR	kg	33,62												
IPN	kg	44,61	<b>12 486</b>											
COR	kg	35,26	<b>13 982</b>											
TOL	kg	38,79	<b>13 973</b>											
<b>Agrégats et sable</b>														
SAB	m <sup>3</sup>	615												
GRC	T	806	11 849	11 849	11 849	11 849	11 849	11 849						
AGC	T	1 198	9 182	9 182	9 182	9 182	9 182	9 182						
<b>Explosifs</b>														
DYN	kg	410	11 020	11 020	11 020	11 020	11 020	11 020						
<b>Bois</b>														
BCH	m <sup>3</sup>	12 300	<b>4 426</b>											
BLM	m <sup>3</sup>	13 669	<b>4 565</b>											
BLC	m <sup>3</sup>	7 954	<b>2 514</b>											
CP5	m <sup>2</sup>	254	<b>9 449</b>											

N.B. : les valeurs en gras et en italique sont des valeurs provisoires

## CALCUL DES INDICES DE PRIX HTVA (DROITS DE DOUANES INCLUS)

LABEL	U	Valeur de référence Indice 1000	Janv 19	Fev 19	Mars 19	Avril 19	Mai 19	Jun 19	Juil 19	Aou 19	Sept 19	Oct 19	Nov 19	Déc 19
<b>Carreaux</b>														
FAI	m²	958												
GE2	m²	1 108	<b>5 866</b>											
GC1	kg	82	<b>18 902</b>											
GC2	kg	85	<b>11 129</b>											
<b>Plomberie</b>														
TAG	ml	131	<b>11 336</b>											
TPO	ml	537	5 251	5 251	5 251	5 251	5 251	5 251	5 251					
ROB	u	4 444	<b>13 187</b>											
LAV	u	6 561	<b>6 938</b>											
ZNL	u	221												
TCU	kg	675												
TLU	ml	179	<b>7 542</b>											
PVC	ml	471	7 558	7 558	7 558	7 558	7 558	7 558	7 558					
TGS1	ml	13 100	<b>1 779</b>											
TGS2	ml	2 311	<b>20 424</b>											
<b>Electricité</b>														
CAL	ml	623	<b>12 783</b>											
FIL	ml	52,64	<b>8 868</b>											
CCU	ml	970	<b>10 603</b>											
TIS	ml	14	<b>14 071</b>											
CNU	kg	407	<b>2 600</b>											
<b>Peinture</b>														
PEH	kg	101												
PEV	kg	86	47 543	47 543	49 921	49 921	49 921	49 921	49 921	47 543				
PEG	kg	216	23 977	23 977	25 176	25 176	25 176	25 176	25 176	23 977				
PEP	kg	283	18 198	18 198	19 108	19 108	19 108	19 108	19 108	18 198				
PERb	kg	105,60												
PERj	kg	105,60												

N.B. : les valeurs en gras et en italique sont des valeurs provisoires

## CALCUL DES INDICES DE PRIX HTVA (DROITS DE DOUANES INCLUS)

LABEL	U	Valeur de référence Indice 1000	Janv 19	Fev 19	Mars 19	Avril 19	Mai 19	Jun 19	Juil 19	Aou 19	Sept 19	Oct 19	Nov 19	Déc 19
<b>Vitrerie</b>														
GL8	m <sup>2</sup>	3 362	6 274	6 274	6 274	6 841	6 841	6 841						
VV3	m <sup>2</sup>	525	18 557	18 557	18 557	20 381	20 381	20 381						
<b>Serrurerie</b>														
SER	u	889	<b>15 385</b>											
BEA	u	747	<b>16 683</b>											
BCS	u	94	<b>35 160</b>											
ADR	u	434	<b>10 016</b>											
<b>Couverture</b>														
BA6	ml	368	15 149	15 149	15 149	15 149	15 149	15 149						
BA7	ml	438	13 813	13 813	13 813	13 813	13 813	13 813						
<b>Etanchéité</b>														
36-S	m <sup>2</sup>	134	7 883	7 883	7 883	7 883	7 883	7 883						
PA	m <sup>2</sup>	369	8 266	8 266	8 266	8 266	8 266	8 266						
BE11	T	178 249	3 566	3 566	3 566	3 566	3 566	3 566						
<b>Produits pétroliers - Bitume et Cut-back</b>														
GOI	hl	2 359	25 858	25 646	25 858	26 070	25 858	25 858						
CB1	T	14 851												
BE60	T	14 887												
<b>Produits chimiques</b>														
CV1	kg	17,63	10 493	10 493	10 564									
FDC	T	10 516	21 440	21 536	21 427									
SUL	T	36 324	6 915	7 233	6 986									

Source : GIBTP

N.B. : les valeurs en gras et en italique sont des valeurs provisoires



# Ciment Bélier CemRoute

Liant Hydraulique Routier - LHR N4-S70

**POUR TOUS  
TYPES DE SOLS**

**NOUVEAU**

*Voyou*

**ÉVITE LES  
FISSURATIONS**

**VENDU  
EN VRAC**



Ciment Bélier  
**CemRoute**

Stabilisation de tout type de sol

**LafargeHolcim**  
Côte d'Ivoire

[www.lafargeholcim.ci](http://www.lafargeholcim.ci)



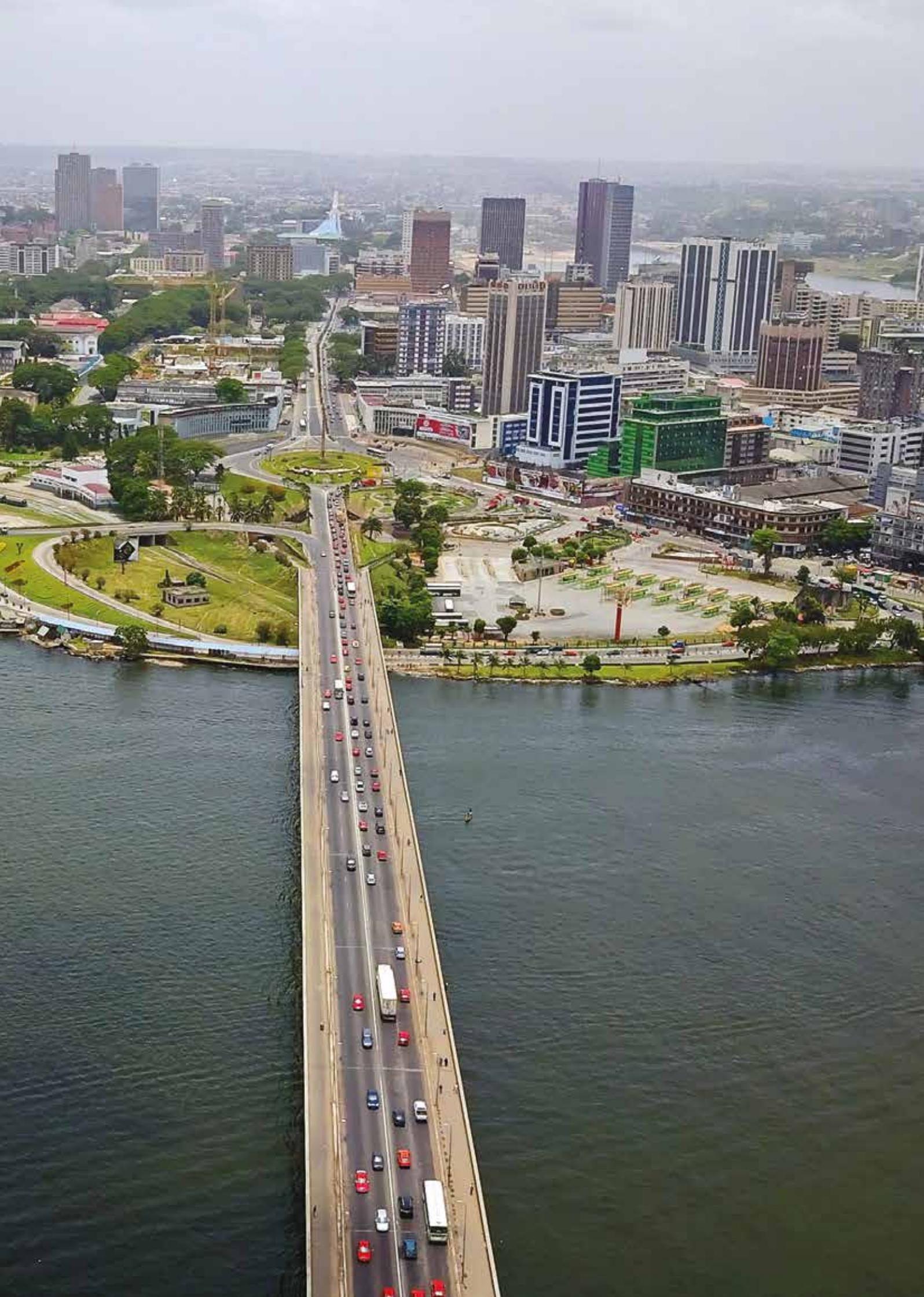
**+225 21.75.51.22**

**+225 21.75.51.33**

**OUVRAGE D'ART**



**PONT FÉLIX  
HOUPHOUËT-BOIGNY :  
UN PILIER ESSENTIEL POUR L'ESSOR  
ÉCONOMIQUE DE LA CÔTE D'IVOIRE**



# PONT FELIX HOUPHOUËT-BOIGNY

15 MARS 1958

## UN PILIER ESSENTIEL POUR L'ESSOR ÉCONOMIQUE DE LA CÔTE D'IVOIRE

*Cette infrastructure artistique, la deuxième du genre au monde, après celle du Vénézuéla, a abrité la célébration de l'indépendance de la Côte d'Ivoire, le 7 août 1960.*

Par Bellarmin Yao Kan

**S**itué sur la lagune Ebrié et reliant Abidjan Nord et Abidjan Sud par les communes du Plateau et de Treichville, le pont Félix Houphouët-Boigny (FHB), baptisé du nom du père-fondateur de la Côte d'Ivoire moderne, est le tout premier ouvrage en béton préfabriqué et précontraint réalisé dans le pays.

La conception de ce pont en poutre-caisson est, à l'époque, selon une contribution de l'architecte Richmond Karamoko, dans le magazine spécial Archibat 2017, considérée comme une prouesse et une avancée technologique.

Elle marque, a-t-il dit, le début de la planification de la métropole abidjanaise, devenue capitale en 1933.

Jusqu'en 1967, année de mise en service du pont Général de Gaulle, implanté à son opposé, le pont Felix Houphouët-Boigny était la seule infrastructure d'intérêt national qui reliait l'aéroport d'Abidjan aux autres villes de l'intérieur du pays et à la sous-région.

Au-delà de sa dimension historique, ce pont qualifié de franchissement, joue un rôle prépondérant dans le développement socio-économique de la Côte d'Ivoire.

Après 60 ans d'exploitation, se trouvant dans un état de dégradation avancée dû à l'importance du trafic routier, il est, depuis le 24 novembre 2017, en réfection pour lui redonner son attrait d'antan et un regain de dynamisme. Les travaux de réhabilitation du pont sont l'œuvre du

groupement d'entreprises françaises EIFFAGE Génie civil et SPIE fondation. L'Agence de Gestion des Routes (Ageroute), le maître d'ouvrage délégué, assure, pour le compte de l'Etat, la supervision du projet. Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement (Bnetd) est son assistant quand le Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics (Lbtp) intervient pour les auscultations soniques des pieux. Enfin, la mission de contrôle est assurée par les bureaux Luxembourgeois SGI, français SETEC et ivoirien IETF.

### Historique

Le pont FHB, en se référant aux documents de l'Ageroute, a été construit pendant la période pré-indépendance, entre 1954 et 1957 et a été inauguré le 15 mars 1958.

Il remplace ainsi l'ancien pont métallique flottant d'Abidjan, achevé en 1931, et qui servait de jonction entre le « quartier indigène » de Treichville et le « quartier blanc » du Plateau.

Avant la construction de ce pont métallique dont une partie est mobile, un bac était utilisé pour les différentes traversées sur la lagune Ebrié.

Le pont FHB a été respectivement conçu et réalisé par l'urbaniste Badani et l'entreprise Boussiron, avec la participation des sociétés de STAO et de Dragages et Travaux Publics. Les ingénieurs sont Nicolas Esquillan et Jean Kérisel (Cf. wikipedia.org).



## Des caractéristiques techniques spécifiques

Le Dr Menin Messou, 1<sup>er</sup> docteur-ingénieur de ponts et chaussées de Côte d'Ivoire, révèle qu'il n'existe que deux ponts du même genre construits dans le monde entier ; l'un en Côte d'Ivoire et l'autre à Maraikabo au Venezuela.

Le pont FHB, à l'observer, est comparable à un viaduc routier.

Le chef de projet de l'Ageroute chargé des travaux de réhabilitation de l'ouvrage, Serge Paterné Keugongo, souligne qu'il présente des caractéristiques particulières. En effet, cette infrastructure en poutre-caisson, à la fois routière et ferroviaire, affirme l'agent de l'Ageroute, est le tout premier ouvrage, en terre ivoirienne, dont le matériau utilisé est en béton précontraint.

L'infrastructure s'étend, a-t-il indiqué, sur 550 mètres et se distingue par un ouvrage principal et deux ouvrages d'accès terrestre.

L'ouvrage principal franchissant la lagune Ebrié, long de 372 mètres, est constitué de 8 travées isostatiques de 46,5 mètres et de deux tabliers caissons jumelés symétriques et à double étage. Les deux ouvrages d'accès terrestre, de 89 mètres de long, sont des tabliers continus, présentant chacun 4 travées de 21,5 mètres.

La partie supérieure du pont est une voie autoroutière tandis que la voie ferroviaire se trouvant à l'intérieur des deux caissons jumelés (Est et Ouest) constitue sa partie inférieure. Une galerie technique les sépare et abrite les réseaux concessionnaires (CIE, SODECI, fibre optique, télécom, etc.).

Avec une profondeur des pieux variant entre 40 à 70 mètres et un diamètre de 1500 millimètres, explique-t-

il, ce joyau est fondé sur 28 pieux verticaux et 28 pieux inclinés.

Il dispose de deux chaussées de 4 voies routières de 3,5 mètres de largeur chacune, de deux zones piétonnes et cyclables de 4 mètres de largeur chacune. Et à l'intérieur des deux caissons, deux voies ferrées sont posées sur des traverses et du ballast. A cela, s'ajoutent deux dispositifs de rive de type garde-corps et deux séparateurs voies routières/piétons et cycles de 0,8 mètres de type chasse-roue. La chaussée est continue entre les deux tabliers (pas de séparateurs).

Les réseaux concessionnaires (CIE, SODECI, Télécom, Fibre optique) sont installés dans les caissons, au niveau de la passerelle technique. Entre chaque travée, se trouvent des joints de chaussée de type joints à dents ou peignes. Les dispositifs d'évacuation d'eau sont des gargouilles installées dans les hourdis supérieurs et inférieurs et débouchant à l'intérieur des caissons. 48 candélabres sont situés sur les deux rives du pont et positionnés à l'arrière des chasse-roues.

Au niveau des rives externes, sont installés des dispositifs de retenues latéraux de type garde-corps ainsi qu'un séparateur mode doux/voies routières en béton de type chasse-roue.

Par ailleurs, les véhicules à destination du Plateau utilisent la voie routière de droite et repartent par celle de gauche.

La voie ferroviaire, quant à elle, permet le passage de trains remorqués par des locomotives, surtout de 39 tonnes. La circulation de trains dans le caisson-Est, révèle Serge Paterné Keugongo, a été interrompue depuis qu'une collision s'est produite à Abidjan, entre un véhicule et un train.

## Le pont menacé de s'écrouler si.....



**D**e réelles menaces planent sur le pont FHB. Le 1<sup>er</sup> Docteur-Ingénieur des Ponts et Chaussées de Côte d'Ivoire, est certain qu'à tout moment ce joyau peut s'écrouler s'il n'est pas réhabilité.

En effet, explique-t-il, ses fondations reposent sur des pieux creux dont leurs intérieurs ont été comblés par du faux béton. Et en vue de le réhabiliter, il a fallu aller dans les années 1990, à Paris, en France, pour rechercher les plans - parce que n'existant plus en Côte d'Ivoire - auprès du directeur des travaux (un Français) de sorte à mieux cerner les défaillances. Il a rappelé que ces plans ont été conçus par un 1<sup>er</sup> puis un 2<sup>e</sup> bureau d'études qui ont été par la suite liquidés, avant de construire le pont.

Avec la dégradation de ce joyau architectural, constate le spécialiste, les fers et béton, au niveau du recouvrement (couronne) des pieux, ont perdu respectivement leur attraction après s'être éclatés (fer mis à nu) et leur compression. Ainsi, les pieux sont devenus très fragiles pour soutenir une infrastructure de cette envergure ; car ayant perdu de leur efficacité, résistance et durabilité. « *Le recouvrement d'un pieu a été perforé à l'aide d'un couteau alors que les creux contiennent du mauvais béton dont il fallait se débarrasser lors de la construction* », révèle-t-il néanmoins, l'expert fait savoir que le pont FHB résiste encore parce qu'il est « *hyperstatique, c'est-à-dire toute les parties de l'ouvrage se soutiennent* ».

## Nature et consistance des travaux à réaliser

**L**e responsable de l'Ageroute, Serge Paterne Keugongo, note que ce projet de réhabilitation du pont consiste principalement à renforcer les fondations de ses appuis en lagune, en réalisant de nouvelles fondations profondes.

Il classifie les travaux de réhabilitation du pont Felix Houphouët-Boigny en cinq types.

Les travaux généraux de remise en état de l'ouvrage, le premier type, concernent le colmatage des fissures identifiées sur le tablier, la réparation de bétons, les travaux de ragréage et de renouvellement des voies ferrées.

Les travaux de renforcement du tablier, le 2<sup>e</sup> type, permettront la création de nervures et de renforcer le hourdi (dalle) supérieur par du béton projeté de 5cm d'épaisseur, le hourdi inférieur par du carbone

composite, les caissons par une précontrainte additionnelle et les câbles qui enregistrent une perte de tension et une tension résiduelle faible.

La création des structures de transfert de charge, le 3<sup>e</sup> type, consiste à faire des semelles et les poutres de transfert de charge.

Au niveau des travaux de fondation, le 4<sup>e</sup> type, seront confectionnés 56 nouveaux pieux verticaux pour porter le pont.

Pour les travaux de superstructures et d'équipements, le 5<sup>e</sup> type, il s'agit de réhabiliter la chaussée (étanchéité, couche de roulement, revêtement de trottoir) et de réparer les garde-corps, les joints de chaussée, les joints de trottoirs, le vide central, les dispositifs d'assainissement, les candélabres et l'éclairage public.

B.Y.K

## Pont Houphouët-Boigny : 85% des échanges commerciaux en Côte d'Ivoire y transitent

*Le pont Félix Houphouët-Boigny joue un rôle capital dans l'essor de l'économie ivoirienne en matière de transit de marchandises et d'accroissement de la fluidité routière.*

Comme le mentionne le site rfi.fr, dans sa parution du 8 avril 2018, le Premier ministre Amadou Gon Coulibaly, l'a signifié le 6 avril 2018, à Abidjan, lors du lancement des travaux de réhabilitation. « *Cet édifice a toujours été le passage obligé du trafic à destination et en provenance du port d'Abidjan avec plus de 85% des échanges commerciaux de notre pays* », a-t-il soutenu.

En effet, selon les statistiques routières publiées sur ce site, ce sont au moins 90 000 véhicules/jour dont un tiers (1/3) de poids lourds qui y circulent ainsi que des trains.

La voie ferrée, quant à elle, facilite, à travers la Société internationale de transport africain par rail (Sitarail), le transport de marchandises, de biens et de personnes à destination des pays de la sous-région tels que le Burkina-Faso et le Niger.

Pour sa proximité avec port Autonome d'Abidjan (PAA), il est très prisé par les opérateurs économiques de la zone portuaire, qui effectuent à tout moment, le transfert de leurs marchandises. Les embouteillages y sont malheureusement fréquents, surtout, aux heures de pointe.

## La nécessité d'une mue et d'un rajeunissement

Le pont FHB a été, de 1957 à 1967, le tout premier grand pont au service de la capitale économique Abidjan, et de la nation ivoirienne. 85% des échanges commerciaux en Côte d'Ivoire qui y transitent ont contribué, au fil des années, à sa dégradation.

En effet, le chef de projet de l'Ageroute, Serge Paterné Keugongo, indique que les inspections entreprises par l'Etat ivoirien, depuis les années 1990, ont révélé que les pieux du pont servant de fondation souffrent d'une perte de section liée à leur environnement agressif. En outre, les rails sont vieux et les tabliers laissent entrevoir des fissures causées par la fumée des trains, lors de leurs passages.



Serge Paterné Keugongo, chef de projet de l'Ageroute chargé des travaux de réhabilitation de l'ouvrage,

Ainsi, il a été décidé d'un rajeunissement pour éviter qu'il s'écroule, vu que, il assure la fluidité routière entre Abidjan Nord et Abidjan Sud, et la liaison du trafic routier et ferroviaire des marchandises et d'importants poids lourds entre les pays de la sous-région et le port d'Abidjan.

Dans la même veine, Christian Combes, le directeur Afrique d'Eiffage Infrastructures, entreprise en charge des travaux de réhabilitation du pont, a lors du lancement, confié que : « *les fondations étant fatiguées, (elles) nécessitent d'être refaites* ». Ainsi, sa réhabilitation lui donnera fière allure et lui garantira un rajeunissement pour plus de sécurité dans le trafic routier et ferroviaire.

Une fois réhabilité, son esthétique contribuera à améliorer la physionomie de la capitale économique Abidjan, notamment le Plateau, le centre des affaires.

B.Y.K

## Pont Houphouët-Boigny : Référence et mémoire vivante rappelant l'histoire de la Côte d'Ivoire

**A** l'instar des ponts de renom disséminés à travers les grands pays du monde entier, le pont Félix Houphouët-Boigny est une référence.

En effet, cet édifice porte le nom d'un célèbre ancien Président africain, décédé en 1993, mondialement connu pour son génie politique et à travers les annales de l'histoire politique. En outre, cette infrastructure a servi de cadre à la première cérémonie de l'indépendance de la République de Côte d'Ivoire, le 7 août 1960.

La présence de cet ouvrage d'art rappelle l'histoire coloniale du pays et honore la mémoire du tout premier Président de la Côte d'Ivoire indépendante, Félix Houphouët-Boigny, considéré comme l'artisan de son développement.

Outre les armoiries, l'emblème et la devise, ce pont représente en lui-même, un insigne de la République et un joyau touristique pour reconnaître la Côte d'Ivoire et la faire connaître à l'extérieur.

B.Y.K



Une vue longitudinale du pont

## 41,775 milliards de FCFA pour la réhabilitation

**L**es travaux de réhabilitation du pont Félix Houphouët-Boigny ont été officiellement lancés le 6 avril 2018, par l'actuel Premier ministre de Côte d'Ivoire. Le coût des travaux est estimé par le chef de projet de l'Ageroute à 40.257.991.076 Fcfa et 1.558.385.824 Fcfa destinés à la maîtrise d'œuvre.

Le financement est assuré par l'Agence Française de développement (Afd) dans le cadre de l'exécution de la 2<sup>e</sup> phase du Contrat de Désendettement et de Développement (C2d).

La livraison de cette artère primordiale pour le trafic routier de la Côte d'Ivoire et de la sous-région est initialement prévue en mai 2020 pour un délai d'exécution de 30 mois de travaux. Malheureusement, à cause des difficultés techniques, elle sera finalement livrée en décembre 2020. Et ce, en vue d'assurer la continuité du transit de millions de tonnes de marchandises à l'import et à l'export. Mais bien avant, la partie supérieure du pont composée des voies piétonnes et automobiles, rassure le responsable de l'Ageroute, sera livré en

septembre 2020.

Par conséquent, le groupement Eiffage génie civil/SPIE fondations, en charge des travaux, travaille d'arrache-pied, nuit et jour, avec deux équipes d'au moins 200 travailleurs de diverses nationalités (Ivoiriens, Roumains, Français, Burkinabé, etc.) qui se relaient, pour construire de nouvelles fondations mais aussi renforcer les caissons et remplacer les éléments de protection des usagers de la route.

En effet, les anciens piliers ayant vieilli, ne peuvent plus soutenir les trafics routier et ferroviaire. Ils seront donc entièrement abandonnés et remplacés par 56 nouveaux pieux verticaux de 1500 millimètres de diamètre.

Pour rendre plus solide le pont, il est prévu au total 64 blocs de ragréage et 64 blocs de déviation.

Le chantier est installé à proximité du pont. Il est doté d'un atelier mécanique et d'une centrale à béton pour faire sur place le ferrailage, le béton préfabriqué, les cages d'armature pour les pieux et les semelles.

B.Y.K

## Un taux d'exécution des travaux de 35%

**L**e chef de projet des travaux de réhabilitation du pont, Serge Paterne Keugongo, chiffre à 35% le taux d'exécution des travaux à la date de la fin du mois d'octobre 2019. Tous les travaux à effectuer, sont en cours. Cependant, le caisson-Est dont la ligne du train est interrompue, est encore en chantier.

Du côté Est du pont, 28 nouveaux pieux verticaux sur 56 prévus ont été déjà réalisés. Les fissures sur le tablier du caisson-Est sont identifiées à travers des couleurs (rouge, jaune, bleu) pour définir la largeur de leurs ouvertures en vue d'être réparées. Dans la partie inférieure du pont, l'ouvrage principal étant constitué de 8 travées, ajoute le technicien, 4 blocs de ragréage et 4 blocs de déviation ont déjà été réalisés dans le cadre de la précontrainte additionnelle en vue du renforcement du caisson-Est ainsi que les chemins de câbles.

L'effilage des câbles et leur mise en tension sont prévus pour le mois de mars 2020. Le bitume des trottoirs a été décapé. Les différentes glissières en béton armé (Gba) sont en confection pour remplacer les guide-roues devenus vieux.

Le mandataire de l'Ageroute confie qu'il reste, entre autres, la réfection entière du caisson-ouest, la voie autoroutière, l'éclairage public et les dispositifs d'assainissement. De même, la réparation des fissures identifiées sur les tabliers et la confection des 28 autres pieux verticaux du côté ouest du pont, le renforcement des hourdis et l'installation d'équipements de protection des usagers de la route sont autant de travaux à effectuer.

Pour lui, c'est après la pose de nouveaux rails, de traverses et du ballast à l'intérieur du caisson-Est et de leur mise en activité, que les travaux vont démarrer et se concentrer sur la partie Ouest du pont, notamment le caisson-Ouest où sera suspendue la circulation des trains.

B.Y.K



Les travaux de réhabilitation dans le caisson Est



La sortie des pieux de la lagune



Le ferrailage

## DISTINCTION

### Neuf membres du GIBTP décorés par la Grande Chancelière de l'Ordre national

*Au cours d'une cérémonie à la Grande Chancellerie, le 19 septembre 2019, neuf personnalités du Groupement ivoirien du bâtiment et des travaux publics (GIBTP), ont reçu des médailles.*

Serge Hengoup

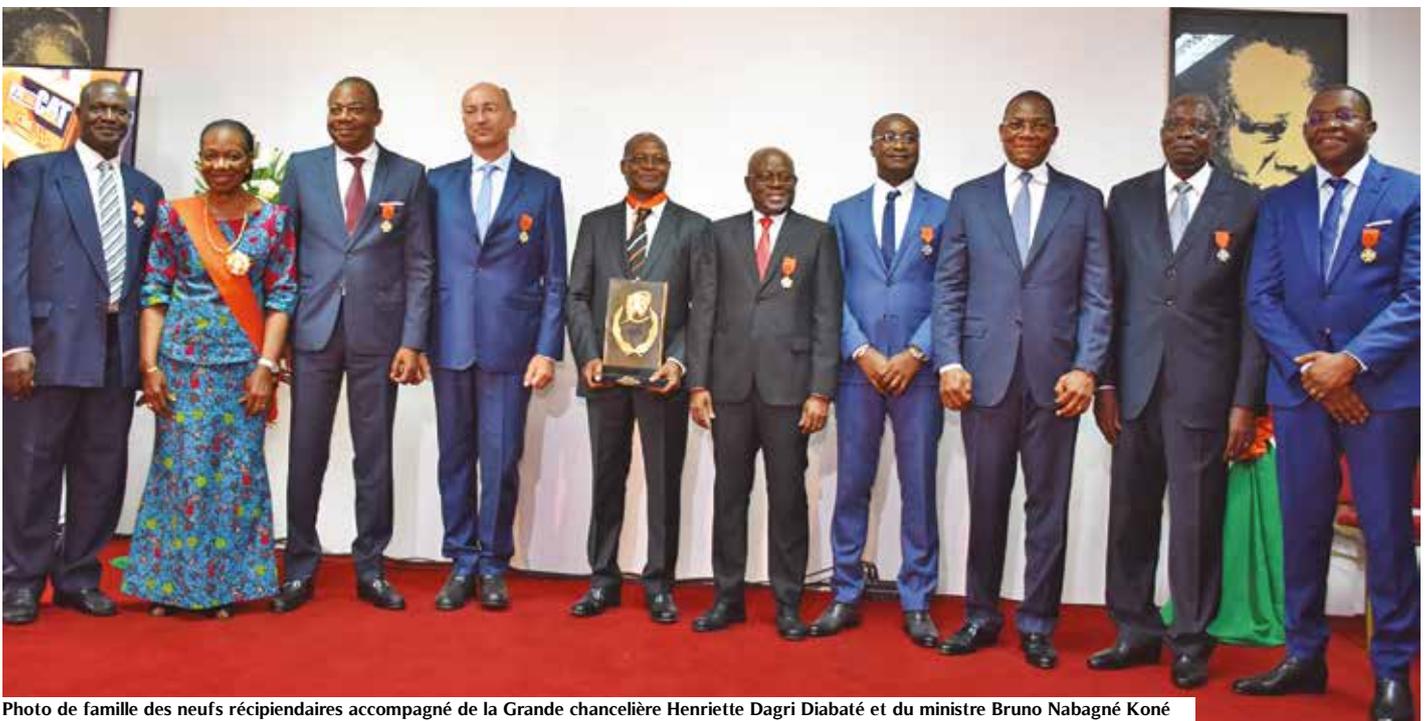


Photo de famille des neufs récipiendaires accompagné de la Grande chancelière Henriette Dagri Diabaté et du ministre Bruno Nabagné Koné

**M**adame la Grande Chancelière, l'émotion est grande parce que le Groupement ivoirien du bâtiment et des travaux publics (GIBTP) est honoré. Nous sommes d'autant plus heureux que vous avez accepté de remettre vous-même les insignes d'honneur républicain à nos chefs d'entreprise. Nous voudrions vous témoigner notre infinie gratitude. » C'est par ces mots empreints d'émotion que Philippe Eponon, président du GIBTP, s'est adressé à la Grande Chancelière de l'Ordre national, Pr Henriette Dagri Diabaté, qui avait à ses côtés Monsieur Bruno Nabagné Koné, ministre de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme. Son collègue de l'Équipement et de l'Entretien routier, Amedé Koffi Kouakou, était représenté. Par ailleurs, le président de la Confédération générale des entreprises de Côte d'Ivoire (CGECI, patronat) Jean-Marie Ackah et plusieurs personnalités du secteur du BTP, des collaborateurs, amis et membres de la famille

des récipiendaires n'ont pas voulu se faire compter l'événement ; à tel point que la salle de la cérémonie s'est trouvée exiguë.

Le président du GIBTP, un des neuf récipiendaires, poursuivra son allocution en soulignant la portée symbolique de l'événement : « Nous sommes fiers de la reconnaissance de la République pour ses enfants valeureux qui ont contribué à l'amélioration des conditions de vie des populations, par la réalisation des projets de construction d'infrastructures, et surtout par la qualité de leurs services. ».

Au Chef de l'État par l'entremise de la Grande Chancelière de l'Ordre national, il a exprimé sa gratitude : « Nous vous prions de transmettre au Président de la République, Son Excellence Monsieur Alassane Ouattara, chef souverain et Grand Maître de l'Ordre national, toute notre reconnaissance pour la nouvelle impulsion donnée au secteur du BTP dans notre pays. »

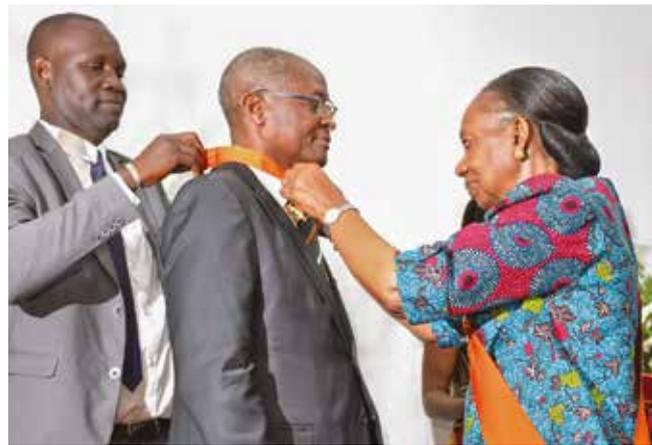
### Un motif de réconfort, un encouragement à persévérer pour bâtir ...

Les heureux récipiendaires sont : 1 Commandeur de l'Ordre national (Soro Nagolo) ; 4 Officiers de l'Ordre national (Philippe Eponon, Lamine Koné, Jean-Pascal Ouédraogo et Nicolas De Roquefeuil) et 4 Chevaliers de l'Ordre national (SeuTia, Sédjoucou Coulibaly, Serge Bilé et Maxime Yao Kré). L'unique Commandeur et les 4 Officiers ont reçu leur médaille des mains de la Grande Chancelière de l'Ordre national quand le ministre Bruno Koné s'est chargé de remettre la médaille à chacun des 4 Chevaliers. « *Il faut donc exalter les valeurs afin que les uns et les autres s'en inspirent* », a déclaré Henriette Dagri Diabaté dans son adresse aux récipiendaires.

Le ministre de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, Bruno Nabagné Koné, qui a introduit la demande de décoration des neuf chefs d'entreprise membres du GIBTP auprès de la Grande Chancellerie, a soutenu que c'est avec une grande joie que le gouvernement apprécie la qualité des réalisations des acteurs des travaux publics. Ce qui, selon lui, a valu la distinction de certains d'entre eux. Il a invité les concernés à travailler davantage pour mériter toujours la confiance et la reconnaissance de la nation.

Le porte-parole des concernés, Soro Nagolo, a en leur nom, exprimé sa reconnaissance. « *Ce matin plus que tout, les 9 récipiendaires me chargent de vous exprimer leur sentiment de profonde gratitude et de reconnaissance infinie à l'endroit du Président de la République et de toute la nation pour l'honneur qui nous est rendu à travers ces différentes médailles. Elles constituent pour nous un grand motif de réconfort, un encouragement à persévérer, chacun dans son entreprise, pour bâtir cette Côte d'Ivoire dont nous rêvons tous, où il fait bon vivre.* »

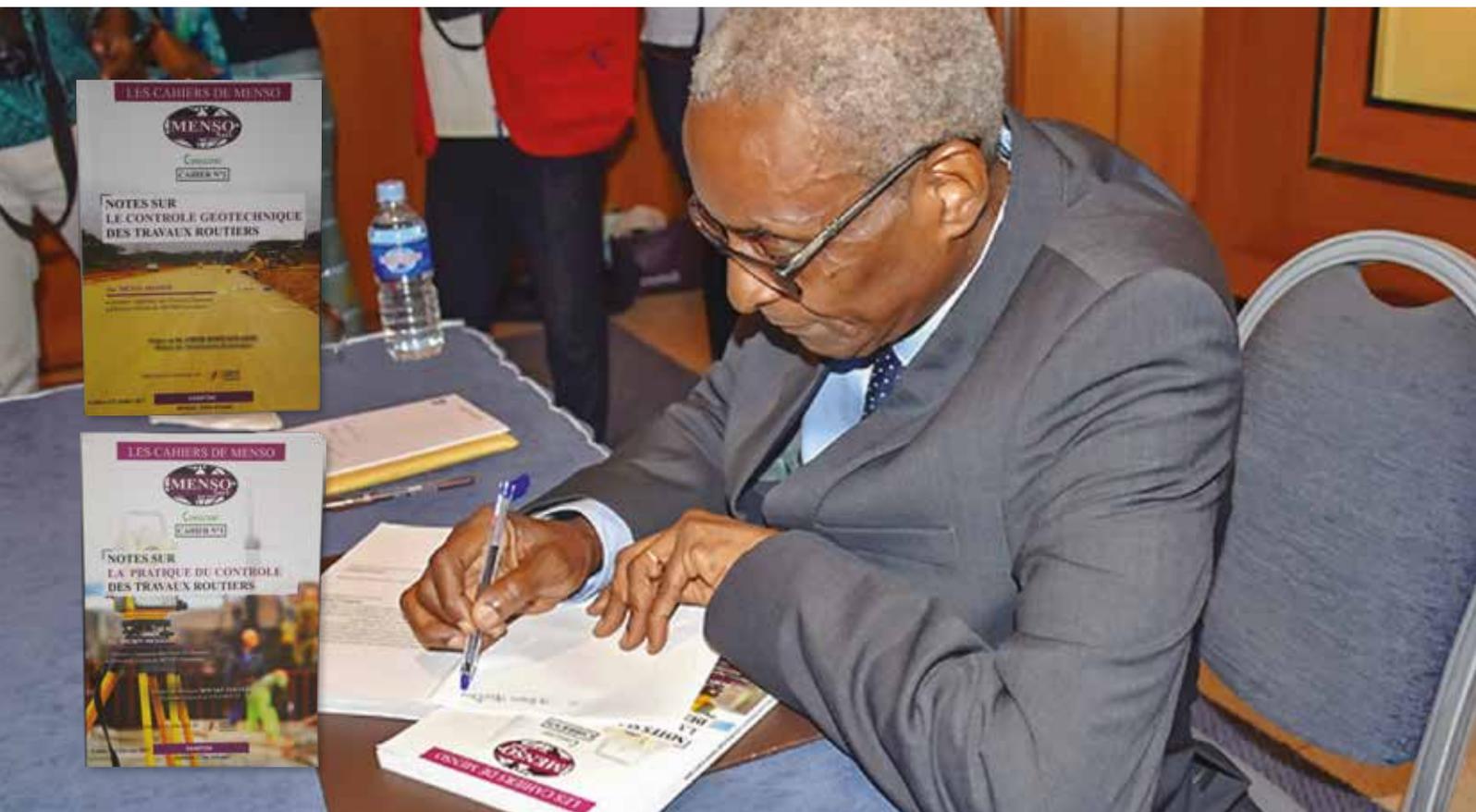
L'ambiance musicale de la cérémonie a été assurée par le groupe Akouman de l'INSAAC.



**DÉDICACE**

# Les deux derniers ouvrages du Docteur Menin Messou présentés aux techniciens

Serge Hengoup



*Le Docteur Menin Messou a procédé à la dédicace de ses deux derniers ouvrages, le 25 juillet 2019, dans la commune du Plateau à Abidjan. Un événement rehaussé par la présence du Ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, parrain de la cérémonie, Amedé Koffi Kouakou et part de nombreux acteurs du secteur du BTP.*

**L**e Dr Menin Messou (premier Docteur-Ingénieur des Ponts et Chaussées de Côte d'Ivoire) est un personnage hautement incontournable dans le domaine du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP) et bien au-delà des frontières de sa Côte d'Ivoire natale. Soucieux de léguer un héritage aux générations futures, il publie périodiquement des ouvrages pour la richesse livresque de la postérité. C'est ainsi qu'il a procédé à la dédicace de ses deux derniers ouvrages : **Notes sur le contrôle géotechnique des travaux routiers** et **Notes sur la pratique du contrôle des travaux routiers**. La cérémonie a eu pour cadre, un grand hôtel de la cité administrative et des affaires, le Plateau, le 25 juillet dernier.

La cérémonie de dédicace, qui a été parrainée par le Ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, le Docteur Amedé Koffi Kouakou, qui a préfacé le cahier n°2, fut rehaussée de son éclat par la présence d'Ezan Akélé, promotionnaire, ami et frère du Docteur Menin Messou et ancien Ministre de l'Environnement, de la Construction et de l'Urbanisme, puis des Infrastructures économiques, et celle d'Adama Coulibaly Nibi Zana, ancien Ministre de l'Équipement, du Transport et du Tourisme. Deux temps forts ont marqué cette journée riche en souvenirs, anecdotes et hommages : les allocutions et la dédicace.

## UN TECHNICIEN QU'ON A ENVIE D'AVOIR DANS SON ÉQUIPE

Le Directeur Général de l'Ageroute (Agence de Gestions des Routes), Pierre Dimba, ancien étudiant du Dr Menin Messou, a d'emblée situé l'auditoire sur l'importance des deux ouvrages, pour les acteurs exerçant dans le domaine de la route. Ensuite, il a souligné le soutien apporté par son entreprise au projet de rédaction et à la publication desdits ouvrages, avant de donner son appréciation des ouvrages en question. Il a qualifié les documents de « *notes d'un expert de terrain qui veut partager son précieux trésor* » et d'« *outils devant contribuer au renforcement des capacités des acteurs du secteur de la route, afin qu'ils soient toujours au diapason des normes et des qualités en vigueur* ».

Pour finir, il a présenté le Dr Menin Messou comme un homme rempli de sagesse et dont l'humilité saute immédiatement aux yeux dès le premier contact.

L'ancien Ministre, Ezan Akélé, a pris le relais pour faire un témoignage ; lui dont la proximité avec le Dr Menin Messou date de longtemps. Il parlera d'« *un élève brillant, d'un étudiant brillant et d'un collaborateur brillant dont il admire l'intégrité, la persévérance, la rigueur et la compétence* ». Il a insisté sur la sympathie de l'homme qu'il côtoie depuis plusieurs décennies. Un homme, a-t-il souligné, « *qui a du mal à faire du tort à son semblable* ».

Partant, il en déduit que le Dr Menin Messou est « *un camarade qu'on a envie d'avoir avec soi, un ingénieur expérimenté que les jeunes ont envie d'avoir pour bénéficier des conseils ; un technicien qu'on a envie d'avoir dans son équipe.* »

C'est par le Ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, le Docteur Amedé Koffi Kouakou, qu'ont pris fin les témoignages d'hommage. Il n'a pas manqué de saluer la présence d'éminentes personnalités du secteur du BTP à cette cérémonie, synonyme à ses yeux d'un soutien sans faille à un intellectuel de la Côte d'Ivoire. Il a rappelé que c'est le Dr Menin Messou qui l'avait recruté au LBTP (Laboratoire du Bâtiment et des Travaux Publics) après ses études. Tout naturellement, il n'a pas boudé son plaisir d'exprimer sa reconnaissance et de faire d'abondantes éloges à l'égard de son ancien patron auprès de qui il a « *beaucoup appris* ». Il a émis le vœu de « *voir ses ouvrages améliorer la qualité des travaux du réseau routier en Côte d'Ivoire* »

Auparavant, l'auteur de la production, le Dr Menin Messou, a fait une synthèse de ses ouvrages ; en justifiant leur publication par son désir de booster les connaissances intellectuelles des « *ingénieurs et techniciens ivoiriens à contribuer véritablement aux forums internationaux du donner et du recevoir* ». Puis, avec son légendaire sourire, le Directeur Général de Menso Consultant a dédié les ouvrages de tous les participants ; trouvant toujours un mot gentil à adresser à chacun et à chacune.

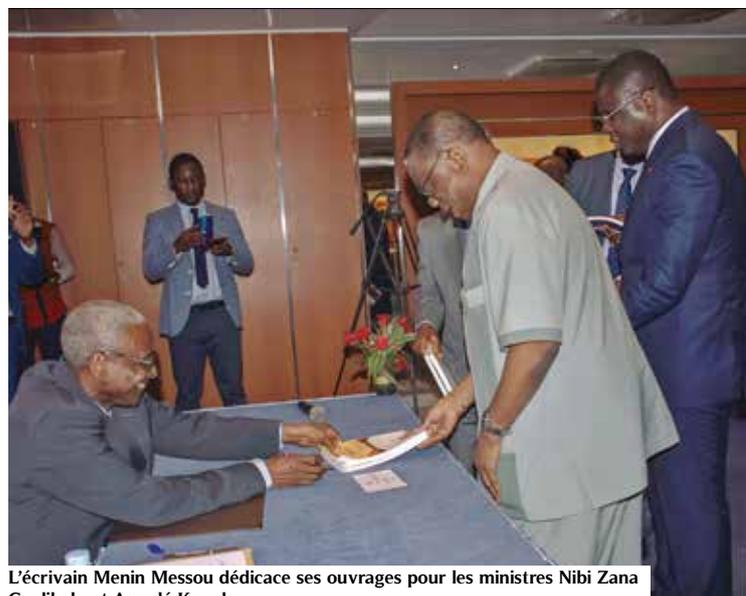
Il convient de préciser que Le Cahier n°3 a été préfacé par Bouaké Fofana Directeur Général actuel de la SICOI.



Le Docteur Menin Messou félicité par le Ministre de l'Équipement et de l'Entretien routier, le Docteur Amedé Koffi Kouakou



Photo de famille avec les ministres Ezan Akélé, Amedé Kouakou, Nibi Zana Coulibaly et les DG de l'Ageroute et de la SICOI



L'écrivain Menin Messou dédicace ses ouvrages pour les ministres Nibi Zana Coulibaly et Amedé Kouakou.

**PROGRAMME COMPACT MCC :****Bientôt un centre de formation professionnelle dédié au Btp**

Les responsables du GIBTP, du MCC et du MCA en compagnie du Directeur de cabinet du ministre de l'Education Nationale et de l'Enseignement Technique

**L**es acteurs du Bâtiment et des Travaux publics (BTP) ont à cœur la création d'un centre de formation professionnelle dédié aux métiers des travaux publics. Ils ont à cet effet convié tous les professionnels du secteur à une rencontre d'information, de concertation et d'échanges, le 16 octobre 2019, à la Maison de l'entreprise, siège du patronat ivoirien, au Plateau.

D'après Philippe Eponon, président du Groupement Ivoirien du Bâtiment et des Travaux Publics (GIBTP), ce projet est « *motivé par le fait que bon nombre d'employés, notamment ceux exerçant en tant que maçons, menuisiers, plombiers, peintres, staffeurs, vitriers, carreleurs, etc., n'ont pas suffisamment la qualification exigée, donc ne sont pas assez professionnels* ». De plus, a-t-il poursuivi, « il n'y a pas de véritables établissements en Côte d'Ivoire, qui forment de façon pointue, selon les besoins du marché, dans ces domaines-là, en termes de formation continue ou de renforcement des capacités. » Et de conclure : « Toutes ces raisons ont fait mûrir ce projet que nous comptons mettre en œuvre ».

Philippe Eponon a relevé que ce projet initié par le Millennium Challenge Account Côte d'Ivoire (MCA-CI) et le Millennium Challenge Corporation (MCC), sera réalisé sur un site de 15 hectares déjà identifié sur l'axe Dabou-Sikensi. Les résultats finaux de cette étude sont attendus à la fin de cette année 2019, suivi de l'appel à projets en janvier 2020. Il a en outre indiqué que le moment est venu pour l'ensemble des opérateurs du secteur de se constituer en consortium, pour bâtir une proposition de gouvernance du futur établissement à soumettre au MCA-CI et au MCC. « *Cette proposition de*

*gouvernance couplée aux résultats de l'étude d'opportunité du centre, permettra l'évaluation de la rentabilité du projet, condition sine qua non pour sa concrétisation effective* », a-t-il déclaré.

Dans la mise en œuvre de la création de ce centre de formation, qui s'inscrit dans le cadre d'un vaste programme dénommé : « *Projet de compétence pour l'employabilité et la productivité ou "Modèle TVET"* », il est attendu, entre autres, du secteur privé, d'assurer sa conception, d'apporter une contribution à l'investissement initial en nature ou en espèces. Puis, d'identifier et d'établir un partenariat avec un professionnel de la formation, d'assurer la majorité au conseil d'administration. Ensuite, de veiller à l'adéquation de la formation aux besoins du secteur privé, en adaptant des besoins du secteur. Et enfin, de s'engager à offrir des stages, conformément à la stratégie de formation adoptée (50% théorie et 50% pratique).

Le secteur privé devra également proposer la définition des curricula de formation, la dénomination et l'établissement, son statut juridique, sa gouvernance et aussi veiller au développement des capacités d'autofinancement. « *Passons aux actes, prenons des initiatives pour développer ce centre* », a insisté Philippe Eponon.

Le représentant du MCC en Côte d'Ivoire, Mahmoud Bah, a insisté sur l'urgence d'aller vite, d'autant plus que le MCC qui a démarré depuis le 5 août 2019, n'a qu'une durée de 5 ans. Quant à Florence Rajan, la directrice générale du MCA en Côte d'Ivoire, elle a parlé de la vision du MCA, qui consiste à « impliquer les acteurs du



Les dirigeants et les représentants des entreprises ont pris part massivement à la réunion d'information et d'échange

secteur privé dans leurs projets».

Le directeur de cabinet du ministre de l'Education nationale, de l'Enseignement technique et de la Formation professionnelle, Raoul Koné, a représenté la tutelle. Tous les différents intervenants ont loué l'apport précieux du programme Compact au pays. Pour Raoul Koné, ce projet va faciliter l'accès au collège en permettant la construction de 84 nouveaux établissements. Ce qui favorisera une meilleure «employabilité des élèves-étudiants et résorber le chômage», tout en réduisant le fossé entre l'école et le travail. Une diapositive du programme Compact, permettant à l'assistance d'avoir une idée générale du projet, a été présentée.

Le secteur du Btp compte 1785 entreprises en Côte d'Ivoire, avec un chiffre d'affaires de 886, 7 milliards de F Cfa et contribue à hauteur de 4,6% du Produit intérieur brut (Pib). Ce projet bénéficie du soutien du ministère

en charge de la Formation professionnelle et de celui de l'Equipement et de l'Entretien routier.

Depuis le 5 août 2019, la Côte d'Ivoire fait partie des pays bénéficiaires du Millennium Challenge Corporation (MCC). Le MCC est une initiative de l'administration américaine qui consiste en un partenariat avec les pays qui ont réalisé une certaine performance dans les trois domaines suivants : la bonne gouvernance dans la gestion des affaires publiques ; la création d'un environnement favorable à l'initiative privée ; et l'engagement de l'État à faire des investissements importants dans le secteur social. Le MCC utilise le Millennium Challenge Account (MCA), qui est un fonds destiné à accélérer la croissance en vue de réduire la pauvreté par le biais de la croissance économique, pour atteindre ses objectifs.

Serge Hengoup /Narcisse Angan

### LE FDFP FINANCE LE PROJET D'ÉTUDE

La construction du futur centre de formation professionnelle dédié aux métiers des travaux publics a nécessité, à l'origine, la réalisation d'une étude d'opportunité, un projet pilote pour élaborer et tester les modalités d'accès aux financements du Millennium Challenge Corporation (MCC). L'objectif général de cette étude sur financement du Fonds de Développement de la Formation Professionnelle (FDFP), à hauteur de 43 300 000 F Cfa, était de réaliser la collecte de données nécessaires à la finalisation du design et de l'analyse économique de ce centre, pour une durée de 50 jours, avec la Société française d'exportation des ressources éducatives (Sfere).

De façon spécifique, les objectifs de l'étude visaient à permettre l'évaluation, entre autres, de la demande de formation du secteur du Btp et métiers connexes, puis de l'offre de formation existante, pour le secteur du Btp et métiers connexes. Ensuite, la réalisation

d'une description de la typologie des entreprises des secteurs du Btp et métiers connexes, en plus d'une description de la typologie des offres d'emplois dans le secteur. Enfin, la proposition des programmes de formation, diplômant et qualifiant, ainsi que l'élaboration du business plan du centre de formation. La méthodologie de l'étude s'appuie sur une analyse à caractère socio-économique, qui détermine et présente les limites d'un secteur de formation. A savoir, la planification de l'étude, l'analyse documentaire, l'élaboration des instruments d'enquête et de l'identification des personnes ressources. Ensuite, la collecte, le traitement et l'analyse des données. De même que la rédaction de la version provisoire du rapport de l'étude. Enfin, la restitution des résultats de l'étude et la production de la version définitive de l'étude.

N. Angan

## ARCHIBAT

# En 2021, la 8<sup>ème</sup> édition prévue sur un véritable parc des expositions bâti.

*La 7<sup>ème</sup> édition du Salon de l'architecture et du bâtiment quant à elle, s'est achevée le samedi 5 octobre dernier en beauté. Avec des distinctions attribuées aux initiateurs de l'événement, à des architectes. L'entreprise Urbanea a remporté le prix du meilleur stand.*

Par Serge Hengoup



Les Ministres Bruno Koné et Souleymane Diarrassouba et des ambassadeurs accrédités auprès de la Côte d'Ivoire ont assisté à la cérémonie d'ouverture

**C**lap de fin pour Archibat 2019. La cérémonie de clôture s'est déroulée dans une ambiance festive, agrémentée d'une animation artistique très riche en couleurs d'African Cabaret.

Le Commissaire général d'Archibat, Ismaël Boga-N'Guessan, par ailleurs Directeur général de Axes Marketing, a exprimé toute sa gratitude à tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette édition qu'il a qualifiée d' « édition de la beauté ». Auparavant, il a rendu hommage à ses défunts collaborateurs qui ont porté sur les fonts baptismaux Archibat. Après l'avoir remercié, il a abondé dans le sens du gouvernement en annonçant que la prochaine édition de ce salon qui a connu une « affluence qualitative », se tiendra dans un parc d'expositions digne de ce nom.

## REMERCIEMENTS AUX DIFFÉRENTES AUTORITÉS

Le président du Conseil national de l'Ordre des architectes (CNOA), Abdoulaye Dieng, a remercié et encouragé ses camarades, exposants et partenaires. Il s'est félicité de l'organisation d'Archibat qui joue un rôle majeur dans le rapprochement des architectes, spécificateurs de produits avec les fournisseurs et entreprises du BTP. Ce qui a pour conséquence la propulsion ou la confirmation de la Côte d'Ivoire sur le marché international de l'architecture et du BTP. « Pour ma part, je voudrais tous vous rassurer que nous ne ménagerons aucun effort avec notre partenaire Axes Marketing pour poursuivre le rayonnement international d'Archibat », a promis Abdoulaye Dieng.

## BON À SAVOIR

Au Directeur de cabinet du ministre de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme qui représentait le ministre Bruno Nabagné Koné, il dira : « Je vous prie de bien vouloir transmettre à Monsieur le ministre de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, l'expression de nos respectueux remerciements et de notre profonde gratitude pour l'appui qu'il n'a cessé d'apporter à la corporation des architectes et du monde du BTP, même si nous en attendons toujours un peu plus ; ce qu'il a déjà accompli en peu de temps dans ce ministère, nous permet d'envisager le futur avec grandeur et optimisme. »

Dans son mot de clôture du salon 2019, le directeur de cabinet du ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme, Monsieur Diabaté Kaladji, a au nom du ministre, exprimé ses félicitations au CNOA et Axes Marketing ; et ses remerciements aux responsables administratifs, au corps diplomatique et à toutes les personnes qui ont contribué au succès de ce salon. En soulignant le lien étroit entre le logement et la stabilité sociale, il a assuré que la tutelle continuera d'accompagner Archibat et à jouer pleinement sa partition, afin que le pays parvienne à réaliser son ambition d'un « habitat pour tous ». « Je vous donne rendez-vous dans deux ans



pour que nous puissions faire ensemble le bilan de nos engagements et de nos actions à l'occasion de Archibat 2021 », a-t-il dit pour clore son propos.

Des prix ont été distribués au terme de cette cérémonie. Ainsi, au pavillon A, la Sotaci a eu le Prix du meilleur stand, suivie de Bernabé et de Sky Architectes. L'entreprise ALM CI est arrivée en tête du classement au pavillon B, suivie de Sippec et de Delta Cuisine. Au Pavillon C, on a respectivement Urbanea (1er), Addoha (2nd) et Bâtir CI (3ème). L'entreprise Urbanea a remporté le prix du plus beau stand de cette édition, devant ALM CI et Sotaci, quand EgloAfrica a remporté le Prix spécial du jury.

## ISMAËL BOGA-N'GUESSAN ET GUILLAUME KOFFI DISTINGUÉS POUR LA CRÉATION D'ARCHIBAT



Ismaël Boga-N'Guessan et Issa Diabaté représentant Guillaume Koffi entourés de Diabaté Kaladji, Directeur de cabinet du MCLU et Abdoulaye Dieng, Président du CNOA ( à droite)

Le Conseil national de l'Ordre des architectes (CNOA) a rendu hommage à différentes personnalités. Pour services rendus à la corporation, les anciens présidents Soumahoro Sahi (1982-1988) ; Albéric Niavas (1988-1991) ; Eugène Koffi-About (1991-1999) ; Jacques Andoh Allé (1999-2006) ; Guillaume Koffi (2006-2014) et Séhinabou Yolande Doukouré (2014-2017) ont reçu, chacun, une poulie nigérienne ; tout comme ces membres de l'Ordre : Koupo Gnoiléba, vice-président du CNOA ; Antoine Koné Yoha, président de

la Mutuelle des architectes de Côte d'Ivoire et Valentine Kouassi-Vanie, la Directrice générale de Strategy SA.

Pour la création du Salon Archibat, en 2007, Guillaume Koffi, Directeur général de Koffi&Diabaté Architectes, et Ismaël Boga-N'Guessan, Directeur général de l'agence Axes Marketing et Commissaire général d'Archibat, sont repartis, chacun, avec une serrure. Guillaume Koffi était représenté à la cérémonie par l'architecte Issa Diabaté.

S. H.

**ARCHIBAT :**

# Que retenir des panels ?



Cinq panels ont meublé les conférences et débats autour du thème principal du Salon Archibat 2019, à savoir « L’habitat pour tous ». Du thème principal, plusieurs sous-thèmes étaient en ont découlé.

De la synthèse des travaux, le directeur de cabinet du ministre de la Construction, du Logement et de l’Urbanisme, Kaladji Diabaté, note qu’il y a d’abord *« la nécessité d’aller vers une production de masse si nous voulons réduire le plus rapidement possible le déficit de logements que connaît notre pays. Cela passe notamment par une densification de l’espace urbain, en vue d’optimiser le foncier disponible et les investissements en voiries et réseaux divers (VRD). Ce point paraît essentiel, même si certaines contraintes techniques afférentes à la construction en verticalité restent encore à surmonter par l’ensemble des acteurs du secteur. Ensuite, il faut prendre systématiquement en compte les notions de durabilité, de mixité sociale, de mobilité urbaine et d’efficacité énergétique dans la conception des futurs quartiers et villes.*

*Ajouté à cela, le devoir d’un engagement responsable, aussi bien des citoyens que des pouvoirs publics, pour mettre fin aux constructions anarchiques et non*

*conformes, qui constituent non seulement une menace à l’ordre urbain, mais surtout pour les populations. Et enfin, la nécessité d’apporter des solutions concrètes à la problématique de l’habitat social, autant pour le financement des promoteurs que des acquéreurs. »*

Diabaté Kaladji a rassuré les organisateurs du Salon Archibat, les panélistes et les participants que *« ces points s’intègrent parfaitement dans la nouvelle vision stratégique du ministère en matière d’habitat ; vision qui vise à promouvoir un accès plus large au logement, et qui passe par une maîtrise du foncier, base de toute opération immobilière ; une planification urbaine cohérente et durable ; le renforcement des capacités techniques des acteurs du secteur et un contrôle plus strict de leurs opérations ; un suivi plus rigoureux des règles de construction, notamment avec l’adoption du nouveau Code de la construction et de l’habitat ».*

Il s’est même félicité du choix du thème central de cette 7<sup>ème</sup> édition. *« Ces actions devraient permettre à une base plus large de la population d’avoir accès à un logement décent, en propriété ou en location, dans un cadre de vie sain et agréable »,* en est-il convaincu.

S. Hengoup



Les acteurs du cadre bâti ont planché sur des problématiques de l’architecture et du bâtiment lors du salon Archibat 2019

# Un acteur essentiel dans le secteur du BTP

Les membres du GIBTP



Cocody Riviera Attoban, Cité  
BAD - LOT 1606, Bonoumin  
Tel : +225 22 43 77 91 • Fax: 22  
43 77 95• 01 BP 464 Abidjan 01 •  
email : gibtp@gibtp.org



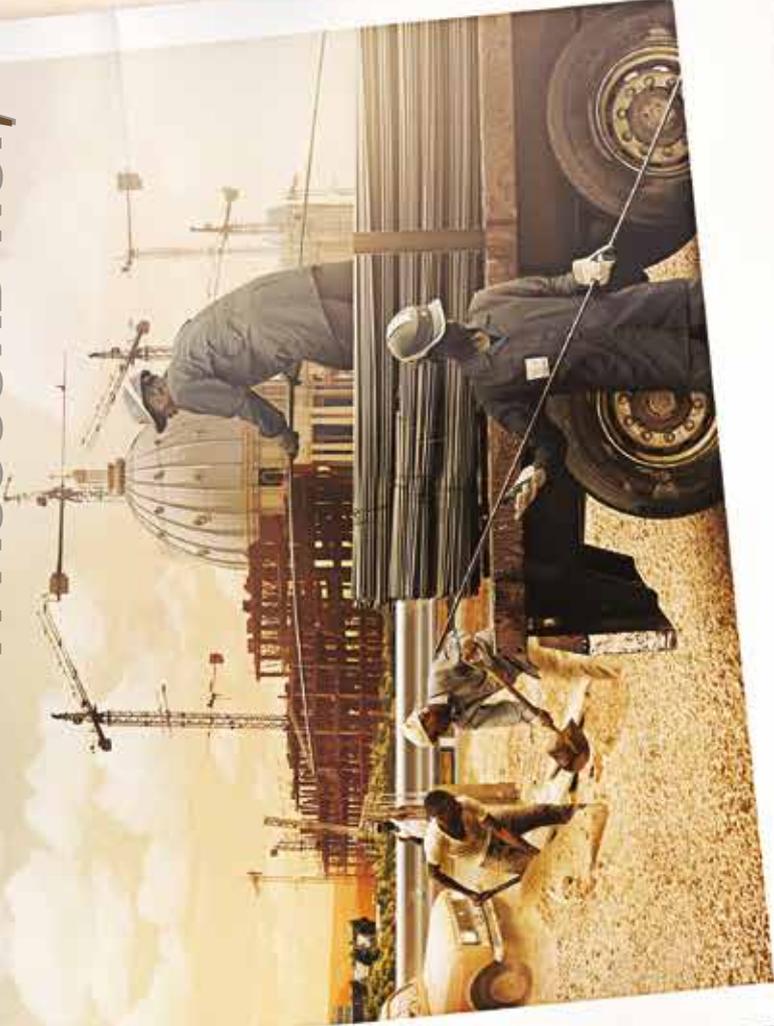
GROUPEMENT IVOIRIEN DU BÂTIMENT  
ET DES TRAVAUX PUBLICS



La maîtrise de l'acier

# PLUS DE 40 ANS DE QUALITÉ DANS NOS PRODUITS

## DE 1978 À AUJOURD'HUI,



suès



**afaq**  
ISO 9001  
Qualité