le felis

LA REVUE AFRICAINE DE L'INTELLIGENCE ECONOMIQUE

N° 021 - Mars - Avril 2023

ENQUÊTE

TRANSPORT ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE

LES REFORMES EN MARCHE

- **INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE**

  INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE TERRITORIALE ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LOCAL

- **FOCUS ÉCONOMIQUE**

  MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE EN CÔTE D'IVOIRE, UN SECTEUR EN PLEIN ESSOR

- **TUTO**

  RÉALISER UNE ANALYSE CONCURRENTIELLE

- **DECRYPTAGE**

  LE SECTEUR TRANSPORT DANS LE PLAN NATIONAL DE DÉVELOPPEMENT 2021-2025

EDITO

Par LACINE DIABY
Directeur de publication

LE COÛT DE LA DATA EN CÔTE D'IVOIRE , QUE DES MALENTENDUS !

La bataille entre consommateurs et opérateurs Télécoms connait depuis quelques jours une accalmie. Est-ce la mobilisation populaire qui a porté ses fruits ? Ou le rappel à l'ordre pour « vice de forme » lancé par l'Autorité de Régulation des Télécommunications de Côte d'Ivoire (ARTCI) à l'endroit des opérateurs de téléphonie mobile ? Difficile de se fixer. Mais les consommateurs ont constaté le retour aux anciens tarifs des offres de data chez les différents opérateurs.

Pour mémoire, les populations ivoiriennes ont été surprises, le 6 avril dernier, par une hausse du coût d'accès aux données mobiles. Les trois opérateurs de téléphonie mobile du marché (Orange, MTN et Moov) avaient procédé à une réduction du volume de data des offres 4G tout en augmentant leur prix. Ce changement de tarif, selon eux, visait à se mettre en conformité avec une décision arrêtée en début d'année en accord avec le régulateur. Cette décision appelait à ramener à 0,8 franc le coût du Mégaoctet (Mo) au lieu de 1 franc tel que prévu depuis 2020.

Visiblement, l'application de cette mesure devrait induire une baisse de 20 % du coût de l'internet mobile. Mais la réalité est que les opérateurs qui n'avaient jamais appliqué le tarif de 1 franc CFA/Mo de 2020, ont saisi cette occasion pour réajuster leurs prix alors que ceux-ci ont toujours été en moyenne de 0,5 franc CFA/Mo. Ce réajustement, qui consistait à se conformer au nouveau prix plancher (plus bas), a plutôt provoqué l'effet contraire. Le régulateur en avait-il conscience ?

Sans surprise, le passage de 0,5 franc CFA/Mo à 0,8 franc CFA/Mo, qui est en réalité une hausse de prix pour les usagers mais un réajustement pour les opérateurs télécoms, a suscité un mécontentement des consommateurs qui s'est mué quasiment en une fronde populaire. Des actions de boycott aux pétitions, la lutte pour le retour aux anciens tarifs a fait ses héros. Nous ne citerons pas de noms ici.

Aujourd'hui, la situation revenue plus ou moins à la normale, il est important de tirer les leçons de cette crise. En effet, la mobilisation populaire autour de la question montre à quel point l'internet occupe une place importante dans le panier des consommateurs ivoiriens. Le régulateur doit garder en vue ce paramètre en recherchant des solutions pour améliorer l'efficacité du secteur. Le coût de l'internet est déjà assez élevé dans nos États. Selon l'étude annuelle réalisée par le site britannique (cable.co.uk), l'Afrique subsaharienne est l'une des régions du monde où internet reste le plus cher. Les consommateurs africains payent globalement deux fois plus que les abonnés européens ou asiatiques.

Cette différence de prix de la data peux trouver son explication dans les coûts des investissements télécoms qui sont deux fois plus élevés en Afrique qu'en Europe ou en Asie avec un marché potentiel en valeur dix fois plus faible.

En effet, i) là où en Afrique il faut engager 1 million d'euros pour acquérir des équipements télécoms, en France par exemple, quelques milliers d'euros seront suffisants. (Par exemple, une voiture qui se vend en Côte d'Ivoire à 30 millions de francs CFA coûte en France un peu plus de 25 mille euros). Les dotations aux amortissements sont forcément plus élevées en Afrique. ii) Un site télécom en France couvre plusieurs milliers de personnes générant plusieurs millions d'euros de revenu contre quelques centaines de personnes en Afrique avec un pouvoir d'achat limité. Par exemple, la taille du marché est plus grande en France qu'en Côte d'Ivoire (la population française est de 68 millions contre 29 millions en Côte d'Ivoire). Les économies d'échelle sont donc nettement plus intéressantes en France. iii) La probabilité d'amortir un investissement en Europe est réelle et forte. En Afrique, elle est incertaine, le risque politico-militaire expliquant ceci. iv) Le coût des emprunts, ici, est de 8 à 12% alors qu'en Europe, il se situe autour de 1,5%. v) Le secteur des Télécoms est une vache à lait pour nos États qui rivalisent d'ingéniosité pour arrondir les budgets en créant en permanence des taxes sur les produits de télécommunications.

En outre, il faut noter que le secteur des télécoms évolue très vite. À peine les opérateurs ont-ils finalisé des investissements de centaines de milliards de francs pour passer en 3G, sont-ils contraints d'envisager de nouveaux investissements pour se positionner sur la 4G. Et quand ils sont à la 4G, la 5G pointe à l'horizon. Les États et les populations ont probablement l'illusion que les opérateurs de téléphonie mobiles gagnent beaucoup d'argent. Mais, en réalités, les technologies télécoms étant fortement gourmandes en ressources financières, ils sont en permanence contraints de réinvestir immédiatement leurs ressources et même de faire appel à des financements extérieurs au risque de disparaître du marché. C'est ce qui explique d'ailleurs que les propriétaires africains de sociétés télécoms ont quasiment tous cédé leurs entreprises à des groupes internationaux plus grands, mieux structurés et financièrement plus stables pour suivre les évolutions technologiques.

C'est vrai que les prix en Afrique sont élevés relativement à nos revenus. C'est malheureusement la triste réalité pour d'autres produits pas seulement pour les services Télécoms. La tasse de café expresso coûte en Côte d'Ivoire 1500 francs CFA, en moyenne, dans nos restaurants contre 1,4 euros (918 francs CFA) en France. Et pourtant, nous sommes producteurs de café...

Sans défendre les opérateurs Télécoms, ils ne sont pas les seuls responsables de l'inflation dans nos pays. Néanmoins, s'il est vrai que les autres segments du secteur (voix, sms, etc.) sont en baisse de rendement au profit de l'internet, il leur revient de se réinventer en proposant de nouveaux services ou des offres de data plus élaborées pour booster la consommation des usagers sur ce segment. Retenons que d'autres économies (la France par exemple) ont vécu la même situation. Mais, cela n'a nullement poussé le régulateur à intervenir dans la fixation de prix. La notion de prix plancher introduite dans le secteur devra donc être réétudiée pour éviter à l'avenir de pareilles crises.

Dans un monde de plus en plus digitalisé, l'internet ne devrait plus être un produit de luxe dans nos États. Son accès doit être facilité pour permettre aux africains de toutes les couches sociales notamment les jeunes de bénéficier des opportunités offertes par cette technologie. Nos Etats ont un grand rôle à jouer pour réaliser ce rêve.

SOMMAIRE

02 **EDITO**
Le coût de la data en Côte d'Ivoire, que des malentendus !

04 **SOMMAIRE**

05 **ENQUÊTE**
Transport routier en Côte d'Ivoire : Les reformes en marche

15 **INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE**
Intelligence économique territoriale et développement économique local

18 **EXPRESSO**
Projet d'Adressage du District d'Abidjan (PADA), bientôt un nom et un numéro pour toutes les rues du district

20 **FOCUS ECO**
Marché de l'automobile en Côte d'Ivoire, un secteur en plein essor

23 **DECRYPTAGE**
Le secteur transport dans le Plan National de Développement 2021-2025

25 **TUTO**
Réaliser une analyse concurrentielle

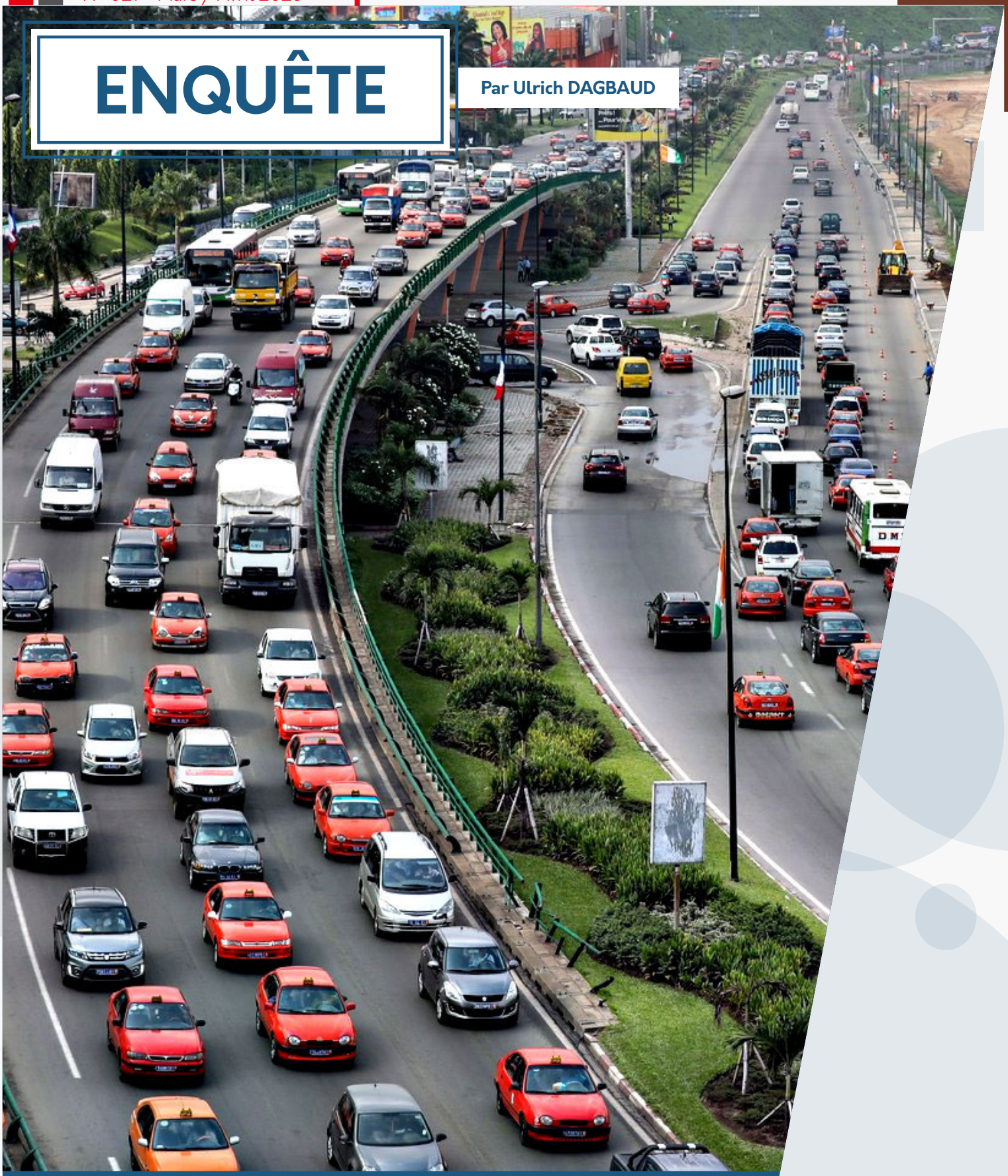
28 **BOITE À OUTILS**
La matrice Eisenhower, un outil pour gagner en productivité et en temps

30 **FICHE MÉTIER**
Pilote d'avion

32 **VOCABGENX**
Les économies d'échelle

ENQUÊTE

Par Ulrich DAGBAUD

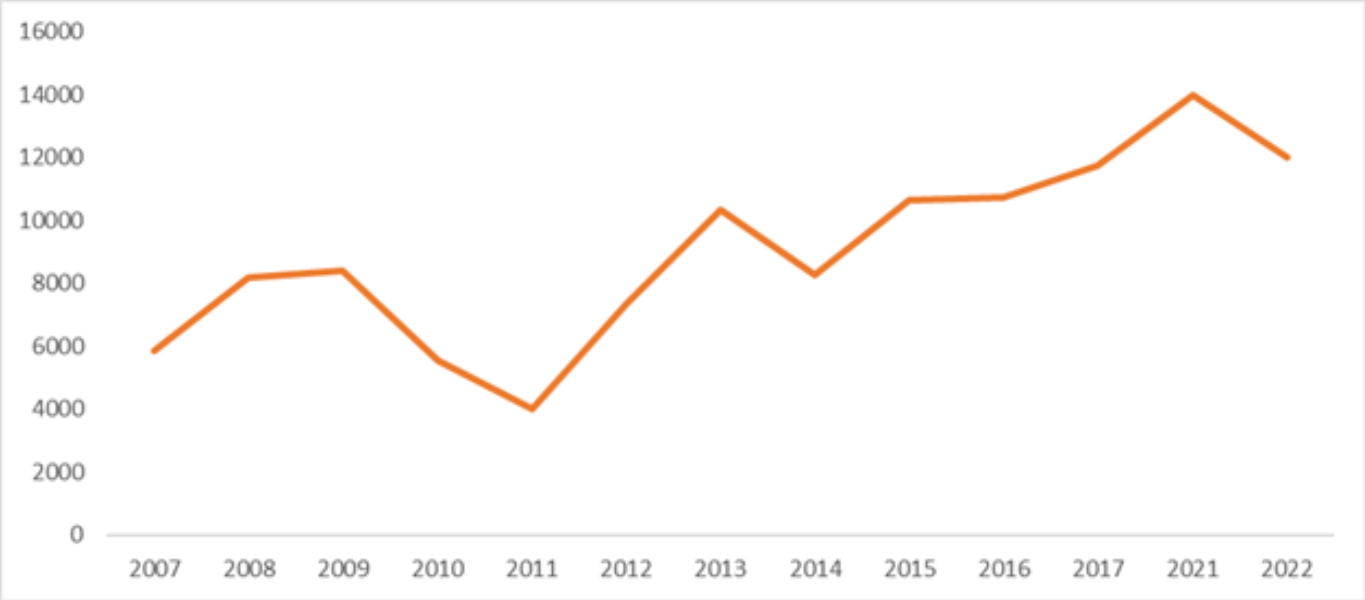


TRANSPORT ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE : LES REFORMES EN MARCHE

Prendre la route en Côte d'Ivoire se révèle être de plus en plus en dangereux. Le jeudi 05 janvier 2023, un accident de car faisait 14 morts et 73 blessés à Yamoussoukro. Le lundi 10 avril 2023, la sortie de route d'un minicar de transport sur l'autoroute du Nord PK 85 a fait 35 victimes dont six 6 blessés graves.

Ces dernières années, le secteur du transport terrestre en Côte d'Ivoire connait de nombreuses difficultés. D'ordre organisationnel, les problèmes dans le secteur du transport semblent caractérisés par l'évolution dans l'informel et le désordre des activités dans le secteur du transport. A cela s'ajouterait une forte amplification du racket et de la corruption. De profonds mécontentements exprimés tous les jours par les usagers ont été engendrés par une insécurité routière de plus en plus grande. En effet, d'après le Ministère des Transports, la Côte d'Ivoire enregistre chaque année plusieurs milliers accidents de la circulation.

FIGURE 1 : EVOLUTION DU NOMBRE D'ACCIDENTS EN CÔTE D'IVOIRE DE 2007 À 2022



SOURCE 1: MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Entre 2007 et 2022, le nombre d'accident de la circulation n'a cessé de croître passant de 5852 à plus de 12 000. Abidjan enregistre le plus grand nombre d'accidents sur le territoire national. En effet, selon le Ministère des Transports, 67 % des accidents ont eu lieu à Abidjan. L'intérieur du pays, précisément les agglomérations, enregistrent plus de 22 % ces accidents.

Les raisons de ces accidents sont bien connues. L'excès de vitesse est la cause principale avec 26 % contre 22 % pour imprudence du conducteur et 19 % pour défaut de maitrise. Les voitures personnelles sont en tête avec 56 % des accidents contre 15 % pour les minicars communément appelé « Gbaka » et 11 % pour les taxis –compteurs.

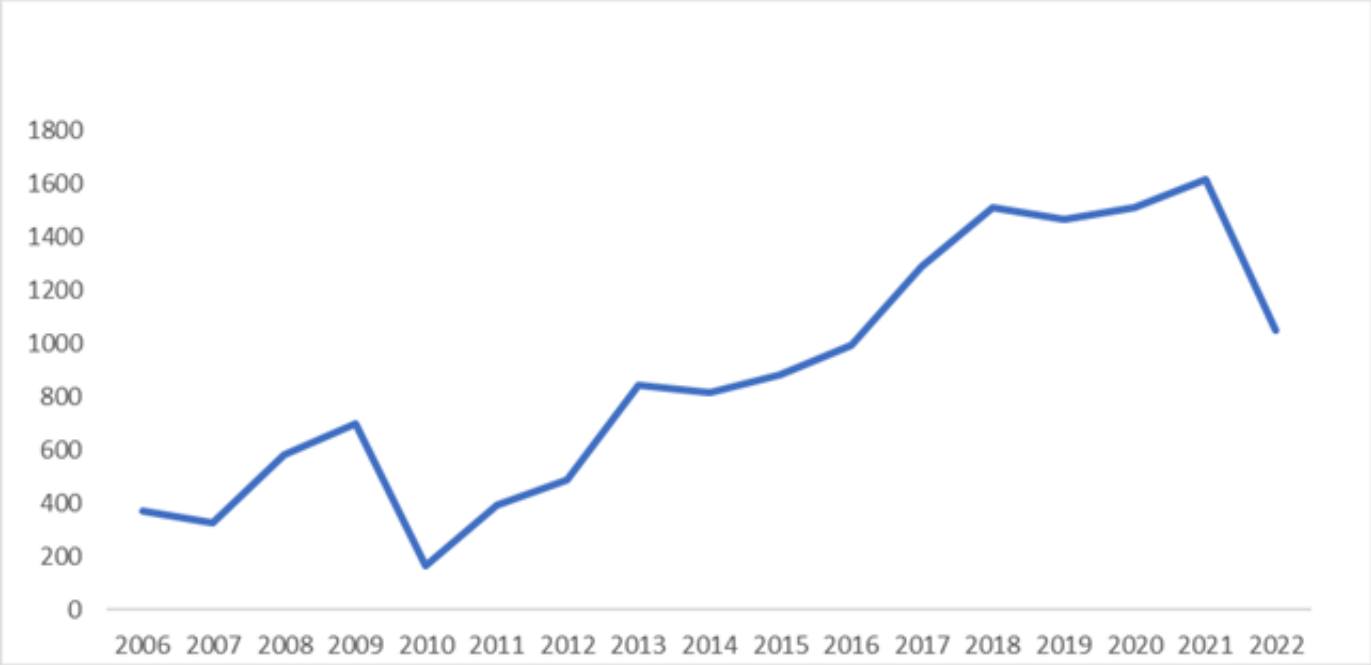
MINISTÈRE DES TRANSPORTS
BON À SAVOIR
LIMITATION DE VITESSE
VÉHICULES LÉGERS
Agglomération 70
Routes nationales 110
Autoroutes 120
AUTOCARS
Agglomération 50
Routes nationales & autoroutes 90
CAMIONS -16T
Agglomération 50
Routes nationales & autoroutes 90
CAMIONS +16T
Agglomération 50
Routes nationales & autoroutes 80
www.tranports.gouv.ci
1302 / 101
© Avril 2023
CICG
www.gouv.ci
101

De plus en plus de victimes sur la route

L'augmentation du nombre d'accident a entrainé une augmentation du nombre de victimes sur les routes. Au cours des 5 dernières années, le pays a enregistré en moyenne plus de 1200 décès sur la route et plus de 21.000 blessés.

Fait encore plus marquant ; les accidents de la circulation constituent la première cause de mortalité des populations âgées de 05 à 29 ans. Abidjan enregistre à elle seule 41% du nombre de morts sur la route.

Figure 2 : Evolution du nombre de décès sur la route entre 2006 et 2022



Source 2 : Ministère des transports

Entre 2012 et 2022, le nombre de victimes d'accidents a connu une très forte croissance passant de 488 décès en 2012 à 1050 décès en 2022. Cette décennie a été un véritable revers pour les politiques en matière de lutte contre l'insécurité routière en Côte d'Ivoire. Toutefois, elle a permis de mettre la question de la sécurité routière au cœur des agendas politiques de l'Etat qui ambitionne désormais de réduire de 50 % le nombre de blessés et de morts sur les routes d'ici à 2030. Pour atteindre cet objectif, le Ministère des Transports a adopté une stratégie décennale le 07 juillet 2021 et une stratégie quinquennale 2021-2025.

La stratégie pour la Sécurité Routière a pour objectif de rendre les routes sûres. Ce plan d'action constitué de réformes repose sur 3 axes majeurs : l'efficience de la riposte, l'anticipation par la mise en œuvre des nouvelles technologies au service de la sécurité routière et l'engagement citoyen de tous pour lasécurité routière.

La présente enquête vise à mettre la lumière sur ces réformes et les conséquences sur les usagers de la route en Côte d'Ivoire.

LE SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENT

Le Système de Transport Intelligent (STI) est l'une des innovations majeures initiées par le Ministère des transports ivoiriens. C'est une l'application des technologies de l'information et de la communication dans le domaine des transports. Son déploiement a pour but d'améliorer de manière significative la sécurité routière, la gestion et l'exploitation des réseaux de transports. Le recours au STI s'intègre aussi dans un contexte de développement durable : ce nouveau système concoure à la maîtrise de la mobilité.

Dans sa conception actuelle, le STI se veut être un système de détection électronique des infractions et de gestion automatisée des amendes dans la zone du Grand Abidjan. Cela permettra notamment l'appui à la constatation des infractions et à l'identification des auteurs des infractions, la notification des infractions aux auteurs de celles-ci, la mise en recouvrement et la collecte pour le compte de l'autorité concédante des amendes et majorations relatives aux infractions ainsi constatées et notifiées.

Les principaux objectifs du STI sont dans un premier temps la dotation de l'administration d'outils modernes en vue d'une meilleure maîtrise de la mobilité des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire et d'un système d'information sur les accidents de la route. Dans un second temps, il s'agit de favoriser le changement progressif de comportement des usagers et de mettre en œuvre la vidéo-verbalisation des contrevenants aux infractions au code de la route et aux défauts de documents de transport.

Déploiement de la vidéo-verbalisation

Les radars et caméras se sont multipliés dans la zone du Grand Abidjan pour intensifier la lutte via la vidéo-verbalisation qui a été mise en place en septembre 2021. Le non-port de la ceinture de sécurité, l'excès de vitesse, le non-respect des feux tricolores, le non-respect de la distance de sécurité et le téléphone au volant sont entre autre les infractions notifiées. Désormais, les usagers recevront des notification des infractions par SMS, sur l'espace digital du CGI et à travers les administrations publiques (CGI, centres de visites techniques, etc.).

La vidéo-verbalisation permettra donc de visualiser, de verbaliser directement et apportera de la transparence au système : c'est un gendarme invisible.

La vidéo-verbalisation s'appuie sur les dispositifs de caméras installés sur les routes les plus accidentogènes ; elle permet de verbaliser à distance. Le déploiement de la vidéo-verbalisation se fera en quatre phases en Côte d'Ivoire. En terme d'avancement, le déploiement est déjà à sa deuxième phase avec le déploiement de la vidéo-verbalisation sur les grands axes du Grand Abidjan. En effet, après trois semaines de campagne de sensibilisation au respect du code de la route, le Ministère des Transports a estimé que la répression pouvait commencer le 7 septembre 2021 dans la capitale économique.

DÉPLOIEMENT EN CÔTE D'IVOIRE

PHASE 0 : Projet Pilote

- **Couverture géographique** : Grand Abidjan
- **Durée** : 6 mois
- **Portée** : Équipements mobiles. Déploiement limité (axes prioritaires), mise en place du Centre de gestion Intégrée et de la mobilité intégrée (CGIM) du Grand Abidjan

PHASE 1 : Sans vidéo verbalisation

- **Couverture géographique** : Grand Abidjan
- **Durée** : variable (en fonction de la mise en place du cadre législatif et institutionnel)
- **Portée** : Équipements fixes, Déploiement moyen, Vocation informationnelle et éducative

PHASE 2 : Avec vidéo verbalisation

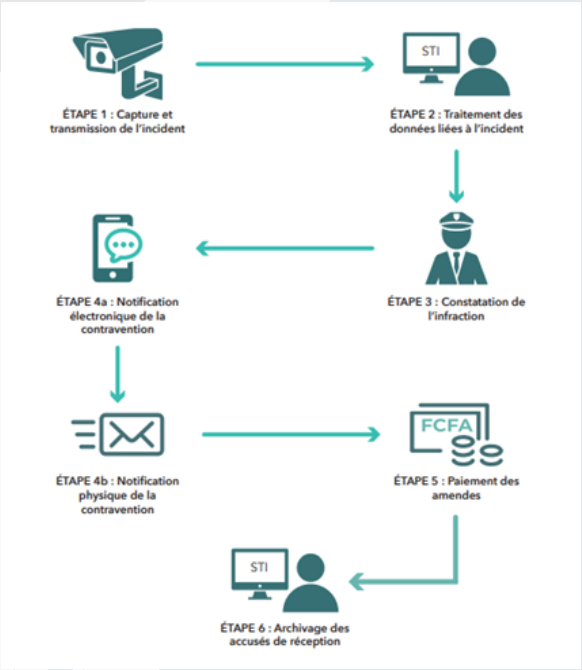
- **Couverture géographique** : Grand Abidjan
- **Durée** : Plusieurs années
- **Portée** : Équipements fixes, Déploiement plus large, Émission des infractions

PHASE 3 : Déploiement national

- **Couverture nationale**

D'après le Ministère des Transports, depuis son déploiement, plus 9,3 millions d'infractions au code de la route ont été enregistré. Des infractions constatées, 1/3 soit 3,1 millions sont lié à des excès de vitesses.

Figure 3 : Fonctionnement de la vidéo-verbalisation



Source 3 Ministère des transports

Au total, ce sont près de 200 radars qui ont été installés dans la capitale économique. Mais le dispositif dit intelligent va plus loin : les automobilistes flashés pour excès de vitesse reçoivent une notification de leur verbalisation par SMS et ont la possibilité de consulter leur fiche de contravention en ligne. Néanmoins, les plaintes pour verbalisations erronées se sont multipliées sur les forums et les réseaux sociaux.

Le permis a point

S'il y a une réforme qui a suscité le plus d'intérêt c'est le permis à point entré en vigueur le 01 mars 2023. Désormais, le permis de conduire ivoirien est doté d'un capital de 12 points. Pour chaque infraction au Code de la route, le conducteur se verra retirer des points.

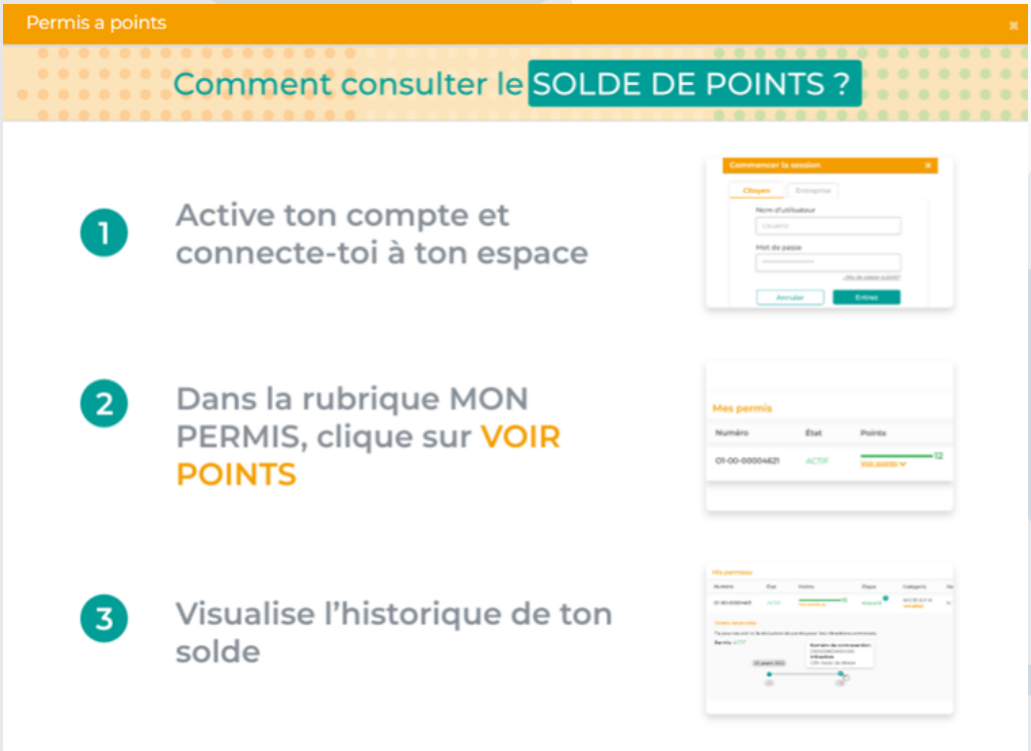
En cas de perte de l'ensemble des points, un stage dans un centre agréé sera nécessaire pour que le permis soit à nouveau valide. À cela s'ajoutent des amendes et des peines de prison pour les infractions les plus graves.

Le but de cette réforme est d'«inciter les conducteurs à plus de prudence », affirme Amadou Koné, le Ministre des Transports.

La gestion du permis à points est assurée par la plate-forme de gestion intégrée du Ministère des Transports, en son volet relatif au registre des permis de conduire, gérée par Quipux Afrique S.A. En effet, une convention a été signée en février 2021 entre l'Etat de Côte d'Ivoire et la société Quipux Afrique S.A portant sur la mise en œuvre d'un système de gestion électronique des infractions au code de la route.

Ce centre de gestion intégrée (CGI), en plus de contribuer à la stabilisation des politiques de transport et de circulation, va aider à réduire la violation des normes et va accroître la transparence administrative grâce aux outils technologiques qui seront implémentés tant bien au niveau de la sécurité que dans le traitement de l'information. Cela permettra ainsi aux entités gouvernementales d'avoir un meilleur contrôle dans la gestion publique du transport.

Figure 4 : Interface Quipux Afrique S.A.



Source 4 : Quipux

Cette plateforme est renseignée par les services de la police nationale, de la gendarmerie nationale, de la commission technique de retrait et de suspension du permis, de l'administration en charge de la délivrance du permis, des centres de formation de reconstitution de points, des structures chargées de la vidéo-verbalisation et les détenteurs du permis de conduire.

Tout titulaire de permis de conduire peut, en dehors de toute infraction à la circulation routière, demander à connaitre le solde des points restants sur son permis de conduire. Il peut se déplacer ou le faire en ligne.

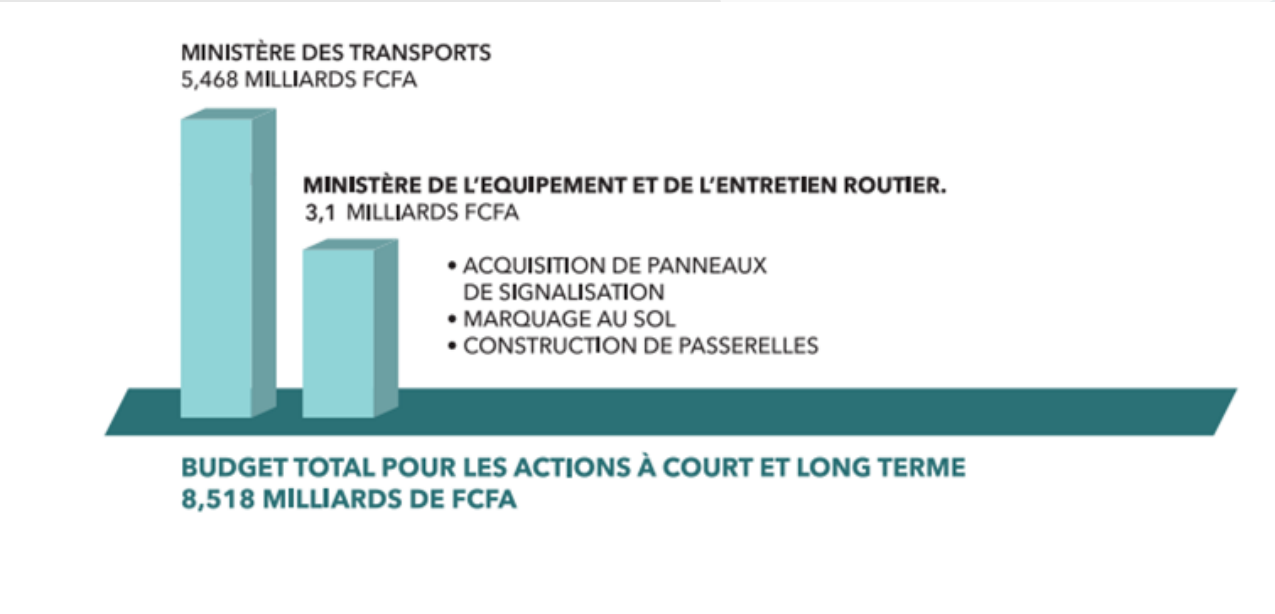
Le capital de points ne fait l'objet de diminution qu'en cas d'infraction commise par celui qui est au volant au moment de l'infraction. Les infractions sont uniquement constatées par la vidéo verbalisation qui s'appuie sur la lecture de la plaque d'immatriculation ou par les agents verbalisateurs munis de terminaux reliés à la base de données du ministère des Transports. Il s'agit d'infractions qui sont récurrentes et qui sont pour beaucoup à l'origine de l'insécurité routière.

TRANSFORMATION DU SECTEUR DE TRANSPORT EN CÔTE D'IVOIRE

La grande innovation qui fera de la Côte d'Ivoire la pionnière en matière de lutte contre les accidents de la route en Afrique, sera la mise œuvre effective sur toute l'étendue du territoire nationale de la vidéo-verbalisation et la digitalisation des procédures administrative et l'introduction des permis à points.

Les besoins financiers du plan quinquennal se chiffrent à 32 milliards fcfa. Les montants à mobiliser pour les actions à court terme sont estimés à 8,518 milliards de FCFA.

Figure 5 : Répartition des besoins à court terme du plan de stratégie national de la sécurité routière



Source 5 : Stratégie Nationale de la Sécurité Routière

En renforçant les contrôles, en s'appuyant sur un Système de Transport Intelligent novateur, et une technologie de pointe, le gouvernement de Côte d'Ivoire montre sa détermination à faire de la sécurité des usagers de la route une priorité nationale.

Les mesures mises en place par le gouvernement à travers le ministère sont définies à la fois sur le court terme et le moyen terme. La mise en œuvre des mesures à court terme devrait permettre de stabiliser, puis de réduire le nombre et la gravité des accidents sur nos routes. En plus d'être un problème de santé publique, l'insécurité routière constitue un véritable frein au développement socio-économique du pays.

Les pertes en vies humaines et les conséquences des accidents de la circulation routière, absorbent environ 3% du PIB de la Côte d'Ivoire, et les jeunes de 18 à 35 ans représentent plus de la moitié des victimes. Pour inverser cette tendance, la sécurité routière doit donc figurer en première ligne dans les stratégies globales de développement de la Côte d'Ivoire.

SP

SINI PROPERTY

Solutions immobilières

Particulier, professionnel, vous êtes en face d'une problématique immobilière et vous ne savez pas quoi faire. Ne vous inquiétez pas.

NOUS AVONS LA SOLUTION

ACHAT - VENTE

LOCATION - GESTION - SYNDIC

INTELLIGENCE ECONOMIQUE

Par Aboubacar KAMARA

INTELLIGENCE ENCONOMIQUE TERRITORIALE ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LOCAL

A l'instar des entreprises, les collectivités territoriales évoluent dans un environnement économique complexe où les opportunités et les menaces se côtoient au quotidien. La maîtrise de l'information devient, dès lors, un vecteur essentiel au développement de ces territoires. L'intelligence Economique Territoriale (IET) prend tout son sens à travers cette nécessité. L'IET se propose d'améliorer la compétitivité des territoires à travers un management agile de l'information stratégique. Veille, protection et influence, elle mobilise tout le savoir faire de l'intelligence économique au service du développement économique local.

Qu'est-ce que l'intelligence économique territoriale ? quels sont ses enjeux pour le développement économique des collectivités territoriales ? Eclairages dans cet article.

Ville de San Pédro, Côte d'Ivoire

Qu'est-ce que l'Intelligence Economique Territoriale (IET) ?

L'Intelligence Economique Territoriale (IET) se définit comme la mise en application des principes de l'intelligence économique au niveau d'un territoire. Elle permet aux acteurs économiques non seulement de maîtriser l'information stratégique mais aussi de favoriser sa protection et la mise en œuvre d'actions d'influence. L'IET a pour but d'améliorer la compétitivité et l'attractivité du territoire dans une optique de développement économique.

Outil d'aide à la décision, elle permet une planification stratégique du développement économique des territoires en tenant compte de leurs spécificités. Ce processus implique également une collaboration entre toutes les parties prenantes au niveau local (élus locaux, organismes gouvernementaux, entreprises, groupes d'intérêt économique, centres de recherche, etc.). Il s'attache à créer une synergie d'action entre ces acteurs en favorisant l'émergence de partenariats et de projets collaboratifs.

Prônant un management basé sur la maitrise de l'information, l'IET peut être perçue comme une approche innovante en matière de gouvernance économique des territoires.

Les enjeux de l'intelligence économique territoriale

L'intelligence économique territoriale présente plusieurs enjeux majeurs pour le développement économique des territoires. Voici quelques-unes d'entre elles :

L'attractivité du territoire

A travers la conduite d'un diagnostic stratégique, l'IET permet d'identifier les atouts économiques du territoire (secteurs porteurs, talents, infrastructures, etc.) à mettre en valeur pour accroitre son attractivité.

Elle aide également les autorités locales à optimiser leur action de lobbying et d'influence tant au niveau national qu'à l'international pour donner plus de visibilité au territoire et à ses acteurs économiques.

La compétitivité des entreprises locales

Par la mise en place d'un dispositif de veille au sein du territoire, l'IET permet de collecter au profit des entreprises des informations sur les tendances des marchés, les nouvelles technologies, la concurrence, les normes et les réglementations, les opportunités de financement, etc.

L'exploitation de ces informations permet aux entreprises de renforcer leur compétitivité et de se positionner sur les marchés nationaux ou aller à la conquête des marchés extérieurs.

La planification stratégique

En utilisant les informations recueillies grâce à l'intelligence économique territoriale, les autorités locales peuvent élaborer des plans stratégiques pour le développement économique à long terme du territoire. Ces plans peuvent aider à mieux orienter les investissements en fonction des priorités de développement identifiés.

La gestion des risques

L'intelligence économique territoriale peut aider les entreprises et les autorités locales à identifier les risques économiques et à mettre en place des stratégies pour les éviter ou les atténuer.

L'innovation

La mise en place d'un dispositif d'IET facilite la collaboration entre les entreprises, les universités, les centres de recherche et les autorités locales en vue de créer des pôles de compétitivité. Ce cadre de collaboration permet de stimuler l'innovation et le développement de nouveaux produits et services issus des résultats de la recherche.

Le Benchmarking est également un moyen déployé par l'IET qui permet d'identifier les meilleures pratiques en cours dans les autres territoires en vue d'appuyer l'innovation au niveau local.

Intelligence Economique Territoriale, quels apports à la politique de décentralisation des Etats ?

La décentralisation, qui consiste à transférer des compétences et des pouvoirs de l'État central vers les collectivités territoriales, permet de donner aux autorités locales plus d'autonomie en matière de développement économique. En effet, les collectivités territoriales disposent souvent d'une connaissance fine des réalités économiques locales et peuvent ainsi mieux répondre aux besoins spécifiques de leur territoire.

L'IET peut jouer un rôle clé pour dans ce processus en contribuant à renforcer la capacité d'action et de décision des collectivités territoriales en matière de développement économique à travers un support informationnel. Elle peut aider les autorités locales à :

- identifier les appels à projets ou à propositions pertinents pour les acteurs locaux;
- identifier les opportunités ou des partenaires pouvant contribuer à l'exécution des priorités régionales ;
- assurer la representativité du territoire et de ses acteurs au sein des réseaux pertinents ;
- réaliser avec succès des actions d'influence et de lobbying en faveur du territoires et de ses entreprises en vue de promouvoir leurs intérêts sur la scène nationale comme internationale.

En somme, l'IET peut aider les autorités locales à créer un environnement économique plus favorable sur le territoire afin d'attirer des investissements, stimuler la compétitivité et la croissance des entreprises et améliorer la qualité de vie des résidents par la création d'emplois et de richesses.

Toutefois, la mise en œuvre efficace de cette démarche au sein d'une collectivité territoriale nécessite une prise de conscience des enjeux de l'intelligence économique par toutes les parties prenantes notamment les élus locaux.

village de Moossou à Grand Bassam, Côte d'Ivoire

EXPRESSO

PROJET D'ADRESSAGE DU DISTRICT D'ABIDJAN (PADA), BIENTÔT UN NOM ET UN NUMÉRO POUR TOUTES LES RUES DU DISTRICT

Projet du Ministère de la Construction, du Logement et de l'Urbanisme (MCLU), le Projet d'Adressage du District d'Abidjan (PADA) est une initiative qui vise à mettre en place un système d'adressage efficace pour les rues et les bâtiments dans la ville d'Abidjan. Le 16 décembre 2021, c'est dans la commune de Koumassi que le Premier Ministre ivoirien, Patrick Achi a procédé au lancement de ce projet.

Le PADA consiste à mettre en place un référentiel d'adressage unique autonome d'Abidjan. L'objectif est de matérialiser les numéros d'adresse, de procéder à la dénomination officielle des voies, avec des noms de personnalités qui ont marqué l'histoire du pays et des localités. Il s'agit de rendre opérationnel l'adressage des rues et portes du District d'Abidjan avec des adresses précises et standardisées.

D'un un coût global d'environ 10 milliards de francs CFA, le PADA bénéficie d'un financement de la Banque Mondiale dans le cadre du Projet d'Appui à la Compétitivité du Grand Abidjan (PACOGA). Piloté par le BNETD accompagné par une assistance technique internationale, il sera mis en œuvre sur une durée de 36 mois.

Débutée dans les communes de Koumassi et Marcory, l'opération s'étend progressivement aux 13 communes du District.

L'impact de ce projet sera significatif sur la vie des populations et la ville d'Abidjan. Il facilitera notamment la navigation et la localisation des endroits. Les entreprises de livraison pourront ainsi améliorer leurs services, réduisant ainsi les délais de livraison et les coûts. Cela constitue une aubaine pour le secteur de la vente en ligne dont l'un des leviers est la livraison à domicile.

De plus, l'attribution de nouvelles adresses permettra également une meilleure gestion des services publics et une meilleure planification urbaine. Par exemple, les services d'urgence tels que les ambulances et les pompiers pourront se rendre rapidement à l'adresse exacte d'un incident, ce qui permettra de sauver des vies et de réduire les dommages matériels.

« Notre pays s'est engagé dans une modernisation résolue de ses structures urbaines, avec le développement de nos régions autour des métropoles territoriales puissantes et dynamiques, tout en continuant à faire d'Abidjan, une capitale économique contemporaine, performante et rayonnante », a

Veille
Protection
Influence

Visez juste

Prenez une avance décisive sur vos concurrents

Teligenx

Votre partenaire en Intelligence Economique

FOCUS ECO

Par Aboubacar KAMARA

MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE EN CÔTE D'IVOIRE, UN SECTEUR EN PLEIN ESSOR

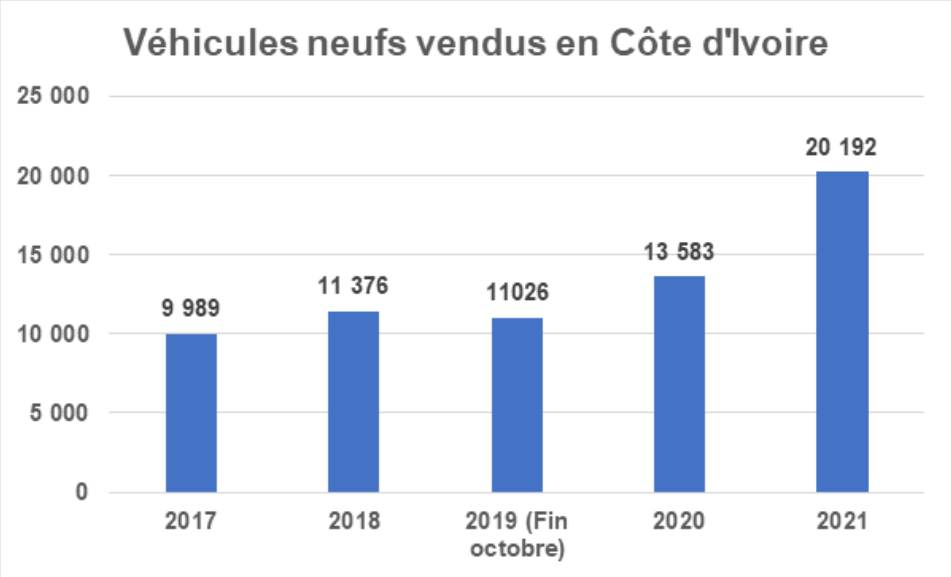
Les affaires roulent plutôt bien sur le marché de l'automobile en Côte d'Ivoire. Le secteur connait une embellie depuis la rentrée en vigueur de certaines mesures gouvernementales visant à renouveler le parc automobile. Tiré également par l'émergence d'une classe moyenne nationale, le marché du véhicule neuf ivoirien présente des perspectives prometteuses.

Un marché en plein expansion

Les voyants sont au vert sur le marché Ivoirien de l'automobile. En effet, les ventes de véhicules neufs ont grimpé depuis l'entrée en vigueur en juillet 2018 de deux (2) décrets relatifs à l'importation et l'exploitation des véhicules sur le territoire national. Cette nouvelle réglementation fixe à 5 ans l'âge d'importation des véhicules de type Tourisme (communément appelés Personnels) et ceux destinés à usage de transport en commun de type taxi. Les minicars de 9 à 34 places et les camionnettes allant jusqu'à 5 tonnes ne devront pas excéder 7 ans d'âge. Les cars de plus 34 places sont désormais limitées à 10 ans ; quant aux camions de 5 places et plus, ils devront être âgés de 10 ans maximum. Ces nouvelles dispositions ont entrainé une chute des importations de véhicules d'occasion. De 60 000 unités importées annuellement, on est descendu à 7 000 unités. Dans le même temps, la nouvelle règlementation a contribué à booster le marché du neuf au grand bonheur des concessionnaires.

Selon les statistiques du Groupement interprofessionnel automobile, matériels et équipementiers (Gipame), environ 11 376 véhicules neufs ont été écoulés en 2018, contre 9 989 en 2017 et 8 660 en 2016. Les concessionnaires ont ainsi pu dégager un chiffre d'affaires de plus de 400 milliards de F CFA (605 millions d'euros) en 2018.

Aujourd'hui, le volume des ventes a plus que doublé. En dépit d'une année 2020 marquée par la crise sanitaire de la covid-19, le marché de la distribution automobile a connu une augmentation de 49% en 2021, Le marché a comptabilisé 20 192 unités vendues en 2021 contre 13 583 unités en 2020. Ainsi, de 2017(avant l'entrée en vigueur des deux décret) à 2021, le secteur a connu une hausse de 102% du niveau de vente.



Source : Gipame

Stratégiquement, les concessionnaires ont su adapter leurs offres afin d'offrir des véhicules accessibles au citoyen moyen. Ainsi, on a, désormais sur le marché, des véhicules entrée de gamme dont le prix se situe en deçà de 10 Millions de FCFA. Par ailleurs, les concessionnaires offrent des garanties allant de 3 à 5 ans et un service après-vente pour accompagner l'acheteur dans la prise en charge des éventuelles pannes. Au contrario, les prix des véhicules d'occasion importés ont presque doublé sur le marché. L'achat au neuf devient donc plus attractif pour les clients.

Les acteurs du marché

Le marché ivoirien compte une vingtaine de concessionnaires automobiles représentés au sein du Groupement interprofessionnel automobile, matériels et équipementiers (Gipame). Toutefois, le marché reste dominé par le concessionnaire CFAO MOTORS CI, distributeur de marques très prisés des ivoiriens comme Suzuki, Toyota, Mitsubishi et Peugeot. Il occupe la place de leader avec 40.3% du marché global en 2021. La même année, il a réalisé une vente de 8 130 véhicules pour un chiffre d'affaires de 119,7 milliards de FCFA contre 5 704 véhicules en 2020, soit une progression de 42%. La marque Suzuki de CFAO reste la marque N°1 du marché ivoirien avec 3 155 unités vendues en 2021. Elle est suivie de la marque Toyota du même concessionnaire.

Le reste du marché est partagé par les autres concessionnaires notamment TRACTAFRIC MOTORS (Hyundai, Ford, BMV, Mazda), RIMCO MOTORS (KIA, Haval, etc.), SOCIDA (Renault, Isuzu, etc.) et ATC COMAFRIQUE (Nissan et Volkswagen) qui complètent le TOP 5.

La poussé des marques chinoises

On enregistre sur le marché de l'automobile, en Côte d'Ivoire, une percée spectaculaire des marques de véhicules chinoises. Qu'il s'agissent de Great Wall sur le segment des pick-up , Yutong au niveau des autocars ou de Haval pour ce qui est des SUV, ces représentants chinois rivalisent avec les autres marques européennes ou américaines.

Le marché ivoirien compte à ce jour une dizaine de marque chinoise. L'un des concessionnaires en première ligne dans la commercialisation de ses marques est RIMCO MOTORS qui distribue les marques Great Wall, Haval, Sinotruk, Joylong et Zhongtong. On a également SADA MOTORS distributeur exclusif de la marque Chery qui propose des SUV à des prix très compétitifs.

Ces marques chinoises ont profité de l'environnement favorable du secteur pour se positionner sur le marché. Leur stratégie : offrir des véhicules de qualité, avec toutes les commodités à des prix abordables. Avec elles, on peut, par exemple, s'offrir un SUV doté de tous les équipements à partir de 15 millions. Ce qui serait impossible avec d'autres marques de véhicules.

En 2021, les véhicules chinois ont représenté environ 10 % des ventes du marché automobile soit envirion 2000 véhicules sur les 20 192 vendus.

Cet engouement des différentes marques témoigne, une fois de plus, des perspectives positives du marché de l'automobile ivoirien. En effet, la Côte d'Ivoire reste l'un des marchés les plus prometteurs en Afrique de l'Ouest, après le Nigeria.

L'offre locale de véhicules

La côte d'Ivoire a lancé, le 10 janvier dernier, une unité d'assemblage de minibus « made in Côte d'Ivoire ». A la tête de ce projet la filiale bus du constructeur automobile franco-italien Iveco Group et la Société des transports abidjanais (Sotra).

Implantée sur le site de Sotra Industries, dans le quartier de Koumassi au sud d'Abidjan, la chaîne de montage d'un investissement de 45 milliards de F CFA (69 millions d'euros), a une capacité de production de 1 000 véhicules (de type bus de 18 à 26 places) par an, avec la possibilité de produire différents modèles (autobus, ambulances, véhicules de transport de troupes pour les forces de sécurité, camions de chantier). Les véhicules produits seront commercialisés sous la marque Daily Ivoire.

Cette unité doit permettre à la Côte d'Ivoire de produire pour son marché intérieur mais également d'exporter vers les pays voisins.

Il faut noter que le marché ivoirien comptait déjà d'autres acteurs sur ce segment de la construction automobile. THELEN SA, concessionnaire des marques ASHOK LEYLAND, THERMO KING et MISTRAL, fait partie des acteurs clés sur ce segment.

DECRYPTAGE

par Ulrich DAGBAUD

LE SECTEUR TRANSPORT DANS LE PLAN NATIONAL DE DÉVELOPPEMENT 2021-2025

En Côte d'Ivoire, l'exécution successive des Plans nationaux de Développement (PND) 2012-2015 et 2016-2020, a permis au pays d'enregistrer des réalisations importantes et de consolider la croissance économique.

Malgré ces avancées notables qu'ont permis ces PND, beaucoup reste encore à faire d'où la mise en œuvre de nouveau PND. À travers ce nouveau PND, l'Etat compte mobiliser 59 000 milliards de FCFA sur la période 2021-2025. L'objectif principal du PND 2021-2025 est de réaliser la transformation économique et sociale nécessaire pour hisser la Côte d'Ivoire, à l'horizon 2030, au rang des pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure.

Dans cette dynamique, des réformes ambitieuses relatives à la réorganisation du secteur, à la sécurité, à la sureté et à la fluidité des transports initiées dans le précédant PND 2016-2020 sont au cœur des actions du PND en cours.

A titre d'illustration, l'adoption le 7 juillet 2021 d'une stratégie quinquennale de sécurité routière reposant essentiellement sur la digitalisation des systèmes de formation, d'édition, d'évaluation, de contrôle, permettra à la Côte d'Ivoire de tenir ses engagements de réduction du taux de mortalité des accidents de la route de 50% à l'horizon 2030.

Le PND 2021-2025 dans sa composante "Transport" compte 17 projets et offre l'opportunité au secteur privé de prendre une part considérable. Parmi ces projets on peut citer la construction de l'aéroport de San-Pedro et son aerocite ; la construction du chemin de fer Man-San Pedro-Odienné-Frontière du Mali. Le premier a pour objectif de doter d'un aéroport international la région du Sud-Ouest qui regorge d'énormes potentialités (touristiques, minières...). Estimé à plus de 80 000 millions de FCFA, ce projet vise aussi à créer un hub aéroportuaire pouvant accueillir des vols internationaux. Le second vise à pallier le manque d'infrastructures ferroviaires adéquates pour les voyageurs et les marchandises. Estimé à plus 872 000 millions de FCFA, l'objectif ce projet est de réaliser une liaison ferroviaire entre le port de San Pedro et le Mont Klahoyo, en passant par le site du gisement d'or d'Hana-Lobo et les villes de Guiglo, de Duekoué et de Man.

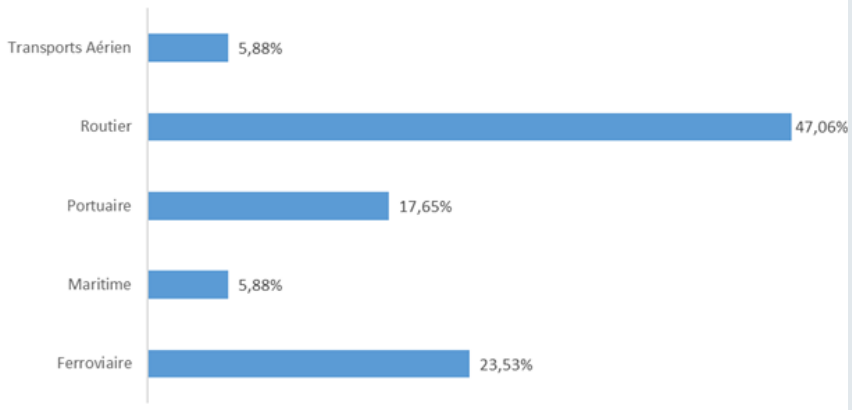
Si le secteur privé a une part importante dans les projets du PND, le secteur public n'est pas reste. L'Etat s'est donné pour mission de jouer un rôle important dans les projets de développement du secteur du transport. Le projet le plus important de l'Etat est projet d'acquisition de 1000 autobus neufs dans le cadre du déploiement de la SOTRA dans les grandes agglomérations du pays. Déjà en phase d'exécution, ce projet est sensé s'étendre aux villes de BOUAKÉ, YAMOUSSOUKRO, KORHOGO et SAN-PEDRO. Estimé à 120 milliards de FCFA, ce projet est le plus important.

L'ambition est de faire de la Côte d'Ivoire un leader en Afrique au plan logistique avec un territoire au développement équilibré à travers la politique de décentralisation, de décongestion en dotant les villes secondaires de moyens de transports propres, modernes et surs.

Le secteur des transports occupe une place importante dans le développement de l'économie nationale. L'Etat s'est donc donné pour mission d'améliorer le réseau de transport et de veiller à l'interconnexion des réseaux de transport. Pour ce faire, l'Etat s'est engagé à le moderniser le secteur à travers la mise en œuvre de réformes et de grands programmes d'investissements qui ont abouti à des acquis considérables au niveau des sous-secteurs du transport à savoir : routier, aérien, ferroviaire et maritime.

Dans le PND en cours, les projets du Ministère des Transports mettent l'accent sur les infrastructures routières. En effet, 47% des projets sont des infrastructures routières et 23% sont du domaine ferroviaire.

Figure 1 : Part des sous-secteurs du transport dans l'ensemble des projets du secteur

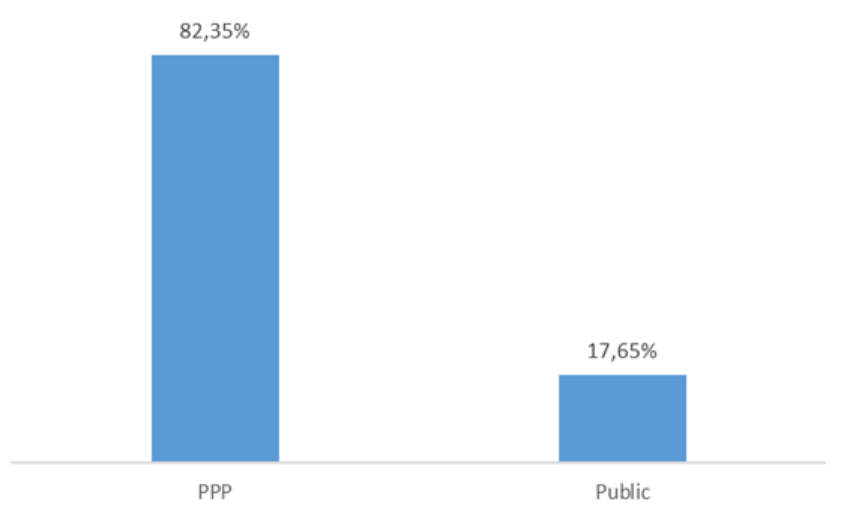


Source 1 : Ministère du Plan et du Développement

Les projets du Ministère des Transports figurant au PND donnent la priorité au secteur privé. En effet, 82% des projets sont dédiés au secteur privé à travers des Partenariat Public-Privé (PPP). Ce mode de financement est un mécanisme qui consiste, pour une entité publique, à confier à un partenaire privé, dans le cadre d'un contrat de longue durée, le financement, la mise en œuvre et/ou la l'exploitation de services ou d'infrastructures traditionnellement assurés par les pouvoirs publics.

Le secteur des transports est important pour le développement et la croissance économique du pays et les défis à relever dans les années avenir restent nombreux.

Figure 2 : Mode de financement



Source 2 : Ministère du Plan et du Développement

TUTO

REALISER UNE ANALYSE CONCURRENTIELLE

Par Laure Ténédja YEO

Pour toute entreprise qui souhaite étudier son marché, réaliser un business plan ou adopter une nouvelle stratégie, l'analyse concurrentielle représente un passage nécessaire.

L'analyse concurrentielle, qu'est-ce que c'est ?

L'analyse concurrentielle est une étude de la position d'une entreprise dans son environnement (marché) pour évaluer les forces et les faiblesses des concurrents actuels et potentiels afin d'éclairer la prise de décisions stratégiques. Elle consiste plus précisément à rechercher et à comparer les stratégies, les produits et les services de vos concurrents afin de mieux comprendre leurs forces et leurs faiblesses, d'identifier les domaines dans lesquels vous pouvez obtenir un avantage sur eux.

Pourquoi faire une analyse concurrentielle ?

L'analyse concurrentielle présente plusieurs avantages. Il permet entre autres de :

- Obtenir un diagnostic de vos concurrents : forces & faiblesses pour analyser leurs poids ;
- Adopter un positionnement distinctif et une stratégie différente vis-à-vis des concurrents ;
- Améliorer votre positionnement ;
- Vérifier la viabilité de votre projet : avec une analyse concurrentielle, vous serez en mesure de déterminer par exemple les marchés saturés ;
- Anticiper les évolutions du marché ;
- Identifier les meilleures tactiques marketing et commerciales.

Typologie

Plusieurs types d'analyse de la concurrence peuvent être utilisés pour évaluer les forces et les faiblesses des concurrents :

- Le profilage : collecter des informations sur les produits/services, les stratégies de prix, la clientèle, les marchés cibles, etc. de chaque concurrent.
- L'analyse financière : analyser les données financières telles que les recettes, les dépenses et les bénéfices.
- L'analyse des parts de marché : évaluer la part de chaque concurrent sur le marché global (par exemple, par région ou par secteur).
- La cartographie des groupes stratégiques : cartographier la position stratégique de chaque concurrent au sein du secteur (par exemple, par ligne de produits ou par segment de clientèle).
- L'analyse PESTEL : examiner les facteurs macro-environnementaux tels que les facteurs politiques/économiques/sociaux/technologiques/environnementaux/juridiques susceptibles d'affecter la demande de produits/services dans différentes régions géographiques ou différents secteurs.

En pratique

Nous vous proposons de réaliser votre analyse concurrentielle en tenant compte de ces 4 étapes : la définition du cadre de votre étude, la collecte de données, l'analyse des informations recueillies, l'interprétation des résultats et la mise en place d'une stratégie.

1. Le cadre de l'étude

Bien que la finalité d'une analyse concurrentielle soit de gagner des parts de marché, il est important de commencer par clarifier l'objectif de l'analyse :

- Vérifier la viabilité/ pérennité d'un projet (création d'entreprise ou lancement d'une nouvelle offre) ;
- Identifier une opportunité : le marché inexploité ;
- Adopter un positionnement différent (qualité, image, prix) ;
- Etc.

L'objectif clairement défini, il faille maintenant identifier vos principaux concurrents et leur degré de concurrence par rapport à vos produits et services.

2. La collecte de données

A cette étape, il faut distinguer 3 degrés de concurrence. D'abord, la concurrence directe qui inclut les entreprises qui propose la même offre que vous. Ensuite, la concurrence indirecte qui regroupe les entreprises qui répondent à la même demande mais de différentes manières (par exemple, une animalerie et un super marché). Enfin la concurrence potentielle qui prend en compte, les entreprises nouvelles sur le marché (celles qui se diversifient ou encore qui viennent de naitre).

Nous vous recommandons pour lister vos concurrents de construire un tableau. Nom, date de création, taille, gamme de prix, positionnement, moyens médias & hors médias, produits et prix, clients cibles, ... sont un certain nombre d'informations que votre tableau doit regrouper.

Dans le remplissage du tableau, vous pouvez commencer par les noms qui vous viennent immédiatement à l'esprit. Ensuite, compléter ces informations en effectuant des recherches via le web, par des enquêtes, ...

3. L'analyse des informations recueillies

Les données collectées et classées, vous pouvez maintenant passer à l'analyse. Cette étape est aussi appelée benchmark concurrentiel. Un benchmark concurrentiel est une étude qui résulte de l'observation des pratiques des concurrents.

Plusieurs outils aident à réaliser ce benchmark. Chaque outil fait ressortir des informations différentes. Il est donc nécessaire de se référer aux objectifs fixés au départ pour choisir le bon outil : le mapping concurrentiel, l'analyse SWOT, la méthode BCG, la grille d'analyse concurrentielle.

Il est possible de combiner plusieurs de ces outils pour obtenir une analyse plus exhaustive.

4. L'interprétation des résultats et la mise en place d'une stratégie

Les résultats de l'analyse concurrentielle serviront entre autres à identifier le meilleur positionnement que doit prendre l'entreprise sur le marché, les opportunités qu'elle peut saisir et à mettre en évidence les facteurs clés de succès.

En fonction des résultats, l'entreprise établira un plan marketing spécifique et donc plus pertinent.

En outre, l'analyse concurrentielle et la stratégie qui en découle sont à intégrer dans le business plan de l'entreprise et dans l'étude de marché globale.

BOITE À OUTILS

LA MATRICE EISENHOWER, UN OUTIL POUR GAGNER EN PRODUCTIVITÉ ET EN TEMPS

Par Benjamin DEH-DEH

Dans notre quotidien, que se soit en famille, en milieu professionnel, nous sommes confrontés à l'implémentation d'une diversité de tâches de nature et de degrés différents dans des délais contraignants.

Face à cette situation, la plupart des personnes considère que faire plus de choses à la fois quitte à ne pas souvent les achever, est gage de productivité. Bien au contraire, la productivité est une mesure de l'efficacité d'une personne à accomplir et achever une tâche. Ce qui voudrait autrement dire que la productivité permet d'accomplir des choses importantes de façon constante. Être productif, c'est donc maintenir une vitesse moyenne et constante sur certaines tâches, pas une vitesse maximale sur tout ce que vous faîtes. Et peu importe sur quoi vous travaillez, il n'y a que peu de choses qui sont vraiment importantes.

Ainsi gérer vos tâches et celles de votre équipe va vous amener à consacrer un temps précieux de votre journée et vous vous demandez peut-être si cela en vaut la peine. Est-ce que vous allez vraiment obtenir un rendement en consacrant autant de temps à la gestion de votre charge de travail ? Nous vous rassurons sur ce point car vous serez satisfait des résultats positifs que vous retirerez de l'organisation planifiée de vos tâches. En effet, plusieurs méthodes et techniques existent afin de vous permettre d'optimiser votre productivité. Parmi elles, nous vous présentons ici le cas de la matrice d'Eisenhower qui vous sera d'une utilité dès aujourd'hui.

La matrice Eisenhower, également connue sous le nom de matrice d'urgence/importance, est un outil de gestion du temps qui aide à hiérarchiser les tâches en fonction de leur urgence et de leur importance. Comme son nom l'indique, cette matrice a été inventée par Dwight David Eisenhower, homme d'état américain qui fut le 34ième président des États-Unis, précédemment général de l'armée.

Le président Eisenhower était connu pour être un homme très organisé et efficace. Il avait une grande charge de travail à gérer en tant que com-

mandant suprême des forces alliées en Europe pendant la Seconde Guerre mondiale, puis en tant que président des États-Unis de 1953 à 1961. Pour gérer ses tâches, il utilisait une méthode simple mais efficace qui est devenue plus tard connue sous le nom de « matrice Eisenhower ».

Cette méthode a été développée afin d'aider les gens à prioriser leurs tâches et les rendre ainsi plus productifs. Il s'agit d'un outil d'analyse qui permet de classer les tâches à effectuer en fonction de leur degré d'urgence et d'importance, et à les organiser en conséquence.

La matrice Eisenhower est divisée en quatre quadrants, basés sur les degrés d'urgence et d'importance des tâches. Les tâches sont classées en fonction de ces deux critères, et chaque tâche est placée dans le quadrant approprié en fonction de son degré d'urgence et d'importance. Les quadrants sont les suivants :

- **Quadrant 1 : Important et urgent**
- **Quadrant 2 : Important mais pas urgent**
- **Quadrant 3 : Urgent mais pas important**
- **Quadrant 4 : Ni urgent ni important**

La matrice d'Eisenhower se compose de 2 axes : l'importance et l'urgence. L'importance d'une tâche est déterminée par son impact sur l'atteinte de vos objectifs et la valeur ajoutée qu'elle apporte à votre projet. Ainsi, réaliser les tâches importantes vous permet de progresser pour accomplir les objectifs de votre projet. L'urgence d'une tâche est basée sur sa date d'échéance et le temps nécessaire à sa réalisation. Avec la matrice d'Eisenhower, on priorise l'importance sur l'urgence suivant 4 quadrants :

1. **<u>les tâches importantes et urgentes</u>** sont celles que vous devez réaliser en premier car elles ont un impact significatif et doivent être traitées immédiatement;

2. **<u>les tâches importantes mais non-urgentes</u>** sont à planifier pour un traitement rapide plus tard, mais elles sont importantes pour atteindre vos objectifs à long terme;

3. **<u>les tâches non-importantes mais urgentes</u>** sont à déléguer si possible, car elles ne contribuent pas beaucoup à vos objectifs à long terme;

4. **<u>les tâches non-importantes et non-urgentes</u>** sont inutiles et doivent être reportées ou abandonnées ou éliminées, car elles n'ont pas beaucoup d'importance pour vos objectifs à long terme.

En utilisant la matrice d'Eisenhower, vous pouvez améliorer votre productivité en vous concentrant sur les tâches les plus importantes et les plus urgentes, tout en planifiant les tâches importantes mais non urgentes pour plus tard. Cela peut vous aider à atteindre vos objectifs à long terme plus efficacement, tout en minimisant les distractions et les tâches peu importantes qui peuvent entraver votre productivité.

En résumé, la matrice d'Eisenhower est un véritable atout et surtout un outil simple mais efficace. Elle vous aidera à être plus efficace et plus productif. Retenez que l'importance est un choix alors que l'urgence est un fait lié au temps.

FICHE MÉTIER

PILOTE D'AVION

Par Judith KOUASSI,
Directeur des Opérations de Alternative Invest

Le métier de pilote d'avion est un métier excitant qui fait rêver bon nombre de personnes. Au-delà de la magie qui entoure cette fonction, c'est un poste à grande responsabilité. En quoi consiste réellement ce métier ? Découvrons-le dans cette fiche métier.

En quoi consiste le métier de pilote ?

Le travail du pilote ne se limite pas à faire décoller et atterrir un avion. Bien avant de prendre les airs, ce dernier doit planifier et appréhender chaque aspect du vol. Des heures avant le décollage de l'avion, il se doit de préparer le plan de vol avec le copilote. Il revoit le trajet à effectuer en tenant compte des prévisions météo et des conditions de vol. Il vérifie les itinéraires à respecter et la quantité de carburant nécessaire au vol. Après avoir préparé les instruments de navigation, il entre les données dans l'ordinateur de bord.

Durant le vol, le pilote doit rester en contact permanent avec la tour de contrôle. Il surveille constamment le tableau de bord. Également appelé commandant de bord, le pilote est garant de la sécurité des passagers.

En début de carrière, un pilote sera amené à piloter de petits avions et à effectuer des vols nationaux. Au fil de son expérience, il peut obtenir les qualifications pour prendre les commandes d'avions plus grands, sur des vols moyen-courriers, puis long-courriers. Il débute comme copilote pour ensuite évoluer vers les fonctions de commandant de bord.

Quelles sont les qualités requises pour exercer le métier de pilote ?

Un pilote de ligne doit avoir un excellent sens de la coordination et de la communication. Il doit savoir faire preuve de discernement et de sang-froid pour faire face à tout imprévu lors d'un vol. Le sens du travail en équipe et de la collaboration sont également des qualités indispensables pour exercer la fonction. En outre, le métier de pilote est un métier très exigeant qui nécessite une bonne condition physique. Le pilote doit d'ailleurs faire l'objet d'un suivi médical régulier qui confirmera sa capacité à voler. Précisons également que l'anglais est très important pour le pilote, car c'est la langue officielle qui est utilisée pour la communication avec les contrôleurs aériens. Aussi faut-il qu'il dispose d'une formation scientifique solide, car des aptitudes en mathématiques et en calcul lui sont nécessaires aussi bien dans le cadre de sa formation que dans sa carrière.

Quelle formation pour devenir pilote en Côte d'Ivoire ?

Régulièrement, la compagnie nationale Air Côte d'Ivoire organise des concours de recrutement d'élèves pilotes pour les jeunes de profils scientifiques.

Une fois admis, les jeunes profils effectuent leur formation théorique à l'institut national polytechnique de Yamoussoukro (INPHB). Ils sont ensuite envoyés en France pour recevoir la formation pratique et revenir avec leur brevet de pilote de ligne.

Par ailleurs, pour devenir pilote, vous avez la possibilité de recourir à une formation privée hors de la Côte d'Ivoire. Il existe, en effet, plusieurs écoles d'aviation en Afrique et dans le monde qui reçoivent des aspirants au métier de tous les pays du monde.

Mentionnons également l'Aéro-Club d'Abidjan (A.C.A) qui est une association à but non lucratif. C'est avant tout une école de pilotage qui propose une formation de pilote privé. Cette licence ivoirienne vous permettra de piloter des avions de loisir.

Quel est le salaire du pilote ?

Le salaire du pilote dépend de la compagnie qui l'emploie et aussi de son ancienneté.

Quelles sont les perspectives d'évolution de carrière ?

Un pilote de ligne peut devenir dans son évolution, un pilote instructeur, un conseiller technique, un expert en aéronautique au fur et à mesure qu'il gravira les échelons.

VOCABGENX

LES ÉCONOMIES D'ÉCHELLE

Par Laure Ténédja YEO

Toutes les entreprises souhaitent augmenter la rentabilité de leur activité. Et ce résultat peut être obtenu par différentes manières. Il peut entre autres provenir de l'augmentation du niveau de production. On parle, dans ce cas, d'économies d'échelle.

Produire plus et dépenser moins

Le terme « économies d'échelle » renvoie à la baisse du coût moyen de production d'un produit ou d'un service spécifique résultant de l'augmentation des quantités produites de ce dernier. En d'autres termes, on parle d'économie d'échelles quand la fabrication d'un produit en grande série permet une réduction au niveau du coût de production de chaque unité. En effet, cela s'explique par le fait que les coûts fixes occasionnés par la production (machines, bâtiments, coût de recherche-développement, etc.) restent les mêmes, peu importe le volume de production. Et ceux-ci se répartissent sur un plus grand nombre d'unités produits.

Ainsi, en augmentant la quantité de biens produits, les entreprises bénéficiant d'économies d'échelle parviennent à maximiser leur profit. Ils sont également en mesure de faire baisser leurs prix de vente à la consommation afin de mieux se positionner sur le marché face aux concurrents.

Le phénomène d'économies d'échelle est observable particulièrement dans les industries caractérisées par des coûts fixes élevés, tels que les coûts liés à l'infrastructure ou aux équipements de production (transport ferroviaire, énergie, télécommunications, etc.) et dans les secteurs qui nécessitent de lourds investissement recherche et développement.

Catégorisation

Les économies d'échelle sont classées en trois catégories (constante, négative, positive) en fonction du rapport entre la croissance de la production et la croissance du rendement. On parle d'économies d'échelle constante lorsque la production et le rendement augmentent de façon uniforme. Et d'économie d'échelle négatives, quand le rendement augmente peu ou pas du tout comparativement à la hausse de la production. Une telle économie d'échelle peut notamment être observée en cas de limites de rendement naturelles, comme dans le secteur de l'agriculture : même si on utilise toujours plus d'engrais, le sol peut uniquement générer une quantité de fruits limitée. Pour ce qui est des économies d'échelles positives, le rendement est supérieur à l'investissement injecté dans la production.

Typologie des économies d'échelle

Il existe deux types d'économies d'échelle : **les économies d'échelle internes et les économies d'échelle externes.**

Les économies d'échelle internes sont celles qui proviennent des actions menées directement par l'entreprise : meilleure répartition des coûts fixes, division du travail optimisée, recherche et développement avancée ou encore stratégie marketing efficace. Lorsqu'une entreprise élargit son échelle de production, les économies qui lui reviennent sont connues sous le nom d'économies internes. Elles sont ouvertes à une seule usine ou à une entreprise, indépendamment de l'action des autres entreprises et ne peuvent donc être atteintes que si la production augmente.

Les économies d'échelle externes sont, pour leur part, entraînées par des facteurs externes à l'entreprise et bénéficient aux sociétés évoluant sur le même secteur d'activité. Elles reviennent à chaque société membre à la suite de l'expansion de l'industrie dans son ensemble. En effet, une expansion du secteur pourrait conduire à la disponibilité de matières premières, d'outils et de machines nouveaux et moins chers, ainsi qu'à la découverte et à la diffusion de connaissances techniques supérieures. En outre, à mesure que l'industrie se développe, des revues spécialisées peuvent apparaître pour aider à découvrir et à diffuser des connaissances techniques. Tous ces éléments peuvent permettre à toutes les entreprises de produire à moindre coût. En somme, ces économies d'échelle sont généralement disponibles pour une industrie localisée, où certains développements confèrent des avantages communs à toutes les entreprises.

Les économistes, par ailleurs, estiment que les économies d'échelle internes ont tendance à favoriser une situation de monopole tandis que les économies d'échelle externes sont compatibles avec la concurrence, dans la mesure où elles profitent à toutes les entreprises d'une branche donnée.

Un cercle vertueux

Il arrive que la baisse de prix liée aux économies d'échelle fasse augmenter le pouvoir d'achat des consommateurs puisqu'ils paient moins cher pour la même chose. Cela leur permet donc d'acheter en plus grande quantité et conduit l'entreprise à décupler sa production. En accroissant sa production, l'entreprise génère d'autres économies d'échelles (généralement plus fortes que les précédentes). Ainsi, au fur et à mesure, ce phénomène fait croître l'entreprise et peut même, dans certains cas, aboutir à des situations de monopole.

Economies d'échelle et effet de seuil

Les économies d'échelle sont soumises aux effets de seuil. Au-delà d'un certain niveau de production, le montant des coûts fixes augmentera aussi comme celui des couts variables. Par exemple, si le niveau de la production augmente énormément, l'entreprise aura besoin d'une nouvelle machine puis de plus de place donc d'un nouveau local. La décroissance du coût unitaire de production due aux économies d'échelle n'est donc pas linéaire.

Pour mieux comprendre ...

Pour illustrer nos propos, prenons l'exemple d'une entreprise qui produit des tables en bois.

Supposons que les couts fixes comprenant par exemple : le loyer du local, l'abonnement pour l'électricité et la machine pour la découpe soient un total de 50 000 FCFA.

Et si pour fabriquer 100 tables, elle a besoin de 180 FCFA de bois et 20 FCFA de vis, le cout variable est de 200 FCFA. Pour 100 tables, l'entreprise se retrouve avec un cout total de 50 200 FCFA soit un cout unitaire de 502.

Avec 200 tables produites, en suivant le même principe, le cout total de production sera de 50 400 soit un cout unitaire de 252.

Et en prenant 300 chaises produites, le cout de production s'élèvera à 50 600. Donc, un cout unitaire de 168,66.

On constate alors qu'à chaque niveau d'augmentation de la production, cette entreprise réalisera des économies d'échelle. Cette réduction du cout unitaire peut s'expliquer, par exemple, par une baisse des coûts due à des marges d'achat plus élevées sur les matières premières, par une meilleure utilisation de l'équipement ou par une logistique bien établie.

Enical Group

Global expertise for Africa

PO BOX 86405
Ajman Free Zone
United Arab Emirates
www.enical-group.com
business@enical-group.com

Nous affirmons tous les jours notre présence en Afique

DIGITAL

IMMOBILIER

FINANCEMENT DE PROJET

INTELLIGENCE ECONOMIQUE