



ENQUÊTE

TRANSPORT ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE LE GRAND MENAGE

• INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE

CYBER SÉCURITÉ, QUAND L'INFORMATION
DEVIENT LA CIBLE DES PIRATES

• TUTO

Anoko Olga LAWSON
Dirigeante et Fondatrice
du cabinet LHR



L'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE AU SERVICE
DU DÉVELOPPEMENT DU CAPITAL HUMAIN

• IL A DIT...



Ibrahim DIABY
Directeur Général du
Haut Conseil du Patronat
des Entreprises de Transports
Routiers de Côte d'Ivoire

« Il ne s'agit pas juste de sanctionner, mais
d'amener les populations à un changement
de comportement sur nos routes afin que l'on
puisse circuler avec beaucoup de sécurité »

Amadou KONÉ, Ministre des Transports



EDITO

Par **LACINE DIABY**
Directeur de publication



AU NOM DE LA PME

L'une des activités clés de la PME comme d'ailleurs de toute entreprise c'est d'être capable d'élaborer correctement des prévisions éclairées année après année. Cela peut être une compétence difficile à développer pour de nombreuses PME mais elle est absolument nécessaire. Une estimation bien argumentée est inéluctable pour se préparer aux mois et aux années à venir et à la santé globale de l'entreprise. Les responsables de PME doivent tenir compte de divers facteurs, allant de la structure des dépenses aux cycles du marché. Ils doivent également examiner plusieurs scénarios qui peuvent avoir une influence sur les performances de leurs entreprises, voir grand, mais aussi être prudents lorsqu'il s'agit de prévisions de croissance.

En d'autres termes, prévoir la croissance de la PME est une hypothèse importante à intégrer avec le plus de précision possible. Sinon, la PME est perdante. Si la PME n'est pas en mesure de fournir des prévisions utiles, les investisseurs ne voudront pas non plus s'impliquer. Plus encore, l'incapacité de prédire la croissance future retardera également les décisions en ce qui concerne les plans opérationnels ou de personnel qui sont essentiels à la croissance de l'entreprise.

Concernant les PME africaines, elles ont été particulièrement frappées par la pandémie de Covid-19 qui a surgi de nulle part en 2020. Beaucoup de PME ont été confrontées à des problèmes tels que des fermetures forcées en raison des décisions prises par les pouvoirs publics, des problèmes de chaîne d'approvisionnement et des crises de trésorerie. Toutes les prévisions élaborées par ces PME, même par les plus performantes n'ont pu anticiper la pandémie.

En Côte d'Ivoire, les PME représentent plus de 95% de l'économie formelle et plus de 20% de la richesse nationale. Alors que ces PME, complètement assommées par les conséquences du Covid-19, sont en train de revisiter leur business plan afin de pouvoir réduire l'impact de la pandémie sur les trois prochaines années au moins, les voici exposées à un autre drame que même les plus ivoiro-pessimistes n'ont pu prévoir : les délestages, pardon, les rationnements en électricité. Ce mal pernicieux a surpris tous les responsables de PME à tel enseigne que la majorité d'entre elles n'a pu travailler même pas en distanciel puisque les ménages étaient aussi touchés. Les industries qui ont pu continuer leurs exploitations ont dû utiliser des générateurs déjà existants ou acquis à tout le moins pour la circonstance.

Les conséquences de ces rationnements en électricité sont énormes et touchent directement plus de 180 industries et plus de 300 PME opérant dans des prestations de services diverses. Nous en présentons ici quelques-unes sans que cela ne soit exhaustif :

- Chômage technique et licenciement collectif dans certaines PME ;
- Rupture de contrats de partenariat par des firmes internationales avec certaines PME locales ;
- Perte de compétitivité des industries ivoiriennes à l'international ;
- Ralentissement ou rupture de la chaîne logistique et des approvisionnements ;
- Augmentation des coûts de facteurs de production avec pour corollaire l'augmentation des prix des biens produits en Côte d'Ivoire et plus particulièrement l'augmentation du prix de la tonne de ciment de plus 55% ;
- Baisse du moral des chefs d'entreprise allant jusqu'à la déprime entraînant une perte de confiance en leur propre capacité à assurer la croissance de leurs entreprises.

Aujourd'hui, il semble que la CIE arrive tant bien que mal à assurer normalement la fourniture d'électricité aux ménages. Cela devrait être le cas pour les industries dans les prochains jours voire dans les tous prochains mois.

Mais au-delà de tout, la vraie problématique pour la PME en Afrique et plus particulièrement en Côte d'Ivoire est d'être capable désormais d'intégrer dans sa réflexion budgétaire et stratégique la variable **X** au risque de se faire surprendre par l'imprévisible **Y**.

Au nom de la PME, cela est possible.

A man with dreadlocks is kissing a pregnant woman on the cheek. They are outdoors in a park-like setting with trees and grass. The woman is wearing a yellow off-the-shoulder top and is smiling. The man is wearing a white t-shirt.

Teligenx

FILLE OU
GARÇON ?

ENQUETES & INVESTIGATIONS
DUE DILIGENCE & COMPLIANCE

SOMMAIRE

02 **EDITO**

05 **SOMMAIRE**

06 **ENQUÊTE**

17 **IL A DIT...**

18 **INTELLIGENCE
ÉCONOMIQUE**

21 **LU AILLEURS**

28 **TUTO**

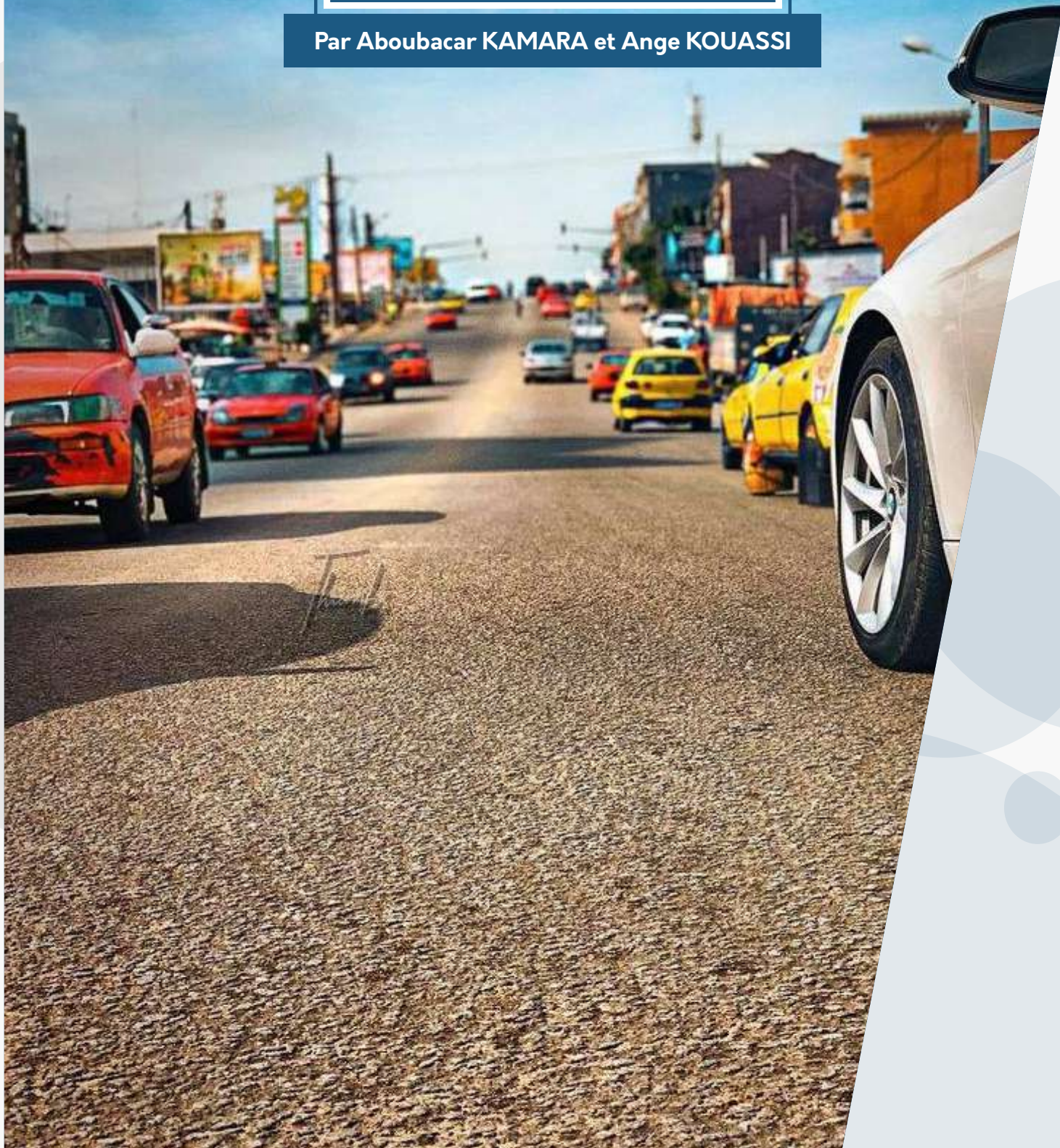
32 **FICHE MÉTIER**

34 **VOCABGENX**



ENQUÊTE

Par Aboubacar KAMARA et Ange KOUASSI



TRANSPORT ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE, Le grand ménage

La Côte d'Ivoire, dès son accession à l'indépendance, a inscrit le développement du transport routier au nombre de ses priorités. Cette politique avait pour but de s'assurer du transport des biens et des personnes sur l'ensemble du territoire dans la sécurité. S'inscrivant dans la continuité de cette vision, le Ministère des Transports a initié depuis 2011, une vague de réformes visant la modernisation et la professionnalisation du secteur du transport en général, et celui du transport routier en particulier.

La révision des textes réglementaires, la constitution d'une base de données synthétisant l'ensemble des informations relatives au domaine du transport routier, l'utilisation des Technologies et de l'Information et de la Communication (TIC) en vue de fiabiliser toutes les opérations de production de titre de transport, la création d'une Police Spéciale dédiée à la Sécurité Routière (PSSR) sont autant de mesures entreprises pour redynamiser le secteur impacté par les années de crises.

Malgré ces efforts, le transport routier en Côte d'Ivoire connaît certains dysfonctionnements. Pour preuve, la recrudescence des accidents de route qui endeuillent au quotidien les populations ivoiriennes. Selon les chiffres du Ministère concerné, la moyenne des accidents depuis 2018 s'élève à 12.000 par an causant ainsi la mort de 1.400 personnes. Défaillance des engins, non-respect du code de la route, consommation d'alcool au volant sont entre autres les facteurs communs à tous ces accidents. Face à cette flambée du niveau des accidents de la circulation, le Ministère des Transports a décidé d'accélérer les réformes en cours afin d'assainir les routes ivoiriennes. Ces nouvelles réformes pourront-elles redorer le blason du transport routier en Côte d'Ivoire ? Le Ministère ira-t-il au bout de ses ambitions ? **Le felis** vous embarque ce mois-ci sur les sentiers des réformes du transport routier en Côte d'Ivoire.



STRUCTURE DU TRANSPORT ROUTIER EN CÔTE D'IVOIRE

Le cadre réglementaire des transports routiers en Côte d'Ivoire part de la loi n°64-294 du 1er août 1964. En substance, cette loi visait l'organisation de la coordination et l'harmonisation des transports routiers. A ce jour, le Ministère des Transports (MT), dirigé par M. Amadou Koné, est le principal acteur public en charge de l'administration du secteur des transports. Conformément au décret n° 2015-18 du 14 janvier 2015 modifiant le décret n° 2011-401 du 16 novembre 2011 portant organisation du Ministère des Transports, cette institution est foncièrement en charge du renforcement des capacités des acteurs du secteur, de la modernisation des infrastructures de base (voiries, parc auto-

mobile...) ainsi que de l'accroissement de la flotte de transport en commun. Elle veille également à la réglementation inhérente aux activités du secteur.

Le MT comprend une inspection générale et deux (2) directions générales. Il s'agit de la Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation (DGTTC) et de la Direction Générale des Affaires Aériennes, Aéroportuaires et Portuaires. Celles-ci intègrent de nombreux services relatifs à la coordination et la gestion des opérations de transport terrestre et/ou maritime. Elles veillent également à la définition des politiques nationales en matière de transport.



Au titre des structures sous tutelles du MT, on en distingue une quinzaine. Parmi elles, **l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)**, **la Société des Transports Abidjanais (SOTRA)**, **l'Office de Sécurité Routière (OSER)**, **l'Observatoire de la Fluidité des Transports (OFT)** et le **Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR)** mènent des activités en rapport avec le transport routier et/ou terrestre ; soit 5 entreprises sur 15. Une mention spéciale revient à la **Société Ivoirienne de Contrôles Techniques et Industriels (SICTA)**. En charge du contrôle technique automobile, la SICTA

est l'unique institution capable d'attester qu'un véhicule possède les capacités de sécurité routières convenables conformément à la réglementation ivoirienne.

Au titre d'organisations professionnelles du secteur des transports, on peut citer la Fédération Nationale des Entreprises de Transports dénommée **Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transports Routiers de Côte d'Ivoire (HCPETRCI)** et **l'Union Nationale des Auto-Ecoles de Côte d'Ivoire (UNAECI)** entre autres.

Créée en Avril 2013, le Haut Conseil joue un rôle de défense de la profession

auprès des acteurs du secteur (pouvoirs publics, institutions, bailleurs de fonds...) et de représentation des intérêts communs. Concrètement, il assiste les transporteurs à l'aide d'actions ciblées.

Depuis 2014, le Ministère des Transports a signé un contrat de concession relatif aux activités des transports terrestres avec Quipux Afrique (faisant office de prestataire). Cette convention prend en compte la conception, l'ingénierie, le financement, la mise en place et l'exploitation d'un Système de Gestion Intégrée (SGI) de l'ensemble des activités du transport routier en Côte d'Ivoire. Pour ce faire, la structure a mis en place une base de données unique, fiable et sécurisée regroupant les registres des conducteurs, des véhicules

et des transporteurs. Ainsi, auparavant gérées par trois (3) acteurs que sont Starten (gestion du pré-enrôlement), Biomédical (examens médicaux) et Interflex (éditeur des permis), la confection du permis de conduire, la carte grise, la carte de transport et du transporteur sont désormais aux mains de Quipux et ce depuis 2014.

Aujourd'hui, le secteur du transport routier connaît certaines difficultés. De la délivrance de permis aux activités des syndicats sans oublier la professionnalisation des opérateurs du secteur, des défis restent à relever. C'est dans ce contexte que les pouvoirs publics, à travers le Ministère des Transports, ont engagé un important programme de réforme, afin d'offrir un meilleur visage au transport routier en Côte d'Ivoire.

Les "syndicats", parlons-en...

Dans toutes les communes de la ville d'Abidjan et même celles de l'intérieur du pays, la plupart des gares sont sous le contrôle des syndicats. En effet, le transport routier est une profession à taux de syndicalisation élevé. Selon les textes, ils sont censés veiller à l'organisation, l'harmonisation et la défense des intérêts moraux et matériels de leurs membres.

Ils ont également un rôle d'intermédiation entre les opérateurs et les autorités représentées par les forces de l'ordre dans le règlement de litiges entre transporteurs et autorités publiques.

Toutefois, dans la pratique les syndicats préservent leurs propres intérêts. A travers diverses taxes (en moyenne de 700fr/jour) et/ou des prélèvements compris entre 50 et 100fr selon l'importance des lignes pour chaque départ, les syndicats sont de véritables « bourreaux » affirmait un chauffeur. Aussi, « plusieurs d'entre eux sont totalement méconnus. Des chauffeurs désormais sans véhicules se maintiennent dans le système par ce canal » ajoutait-il. Il est donc évident que la corruption est belle et bien présente dans ce sous-secteur du transport routier.

La sonnette d'alarme étant tirée, reste à ce que les pouvoirs publics s'approprient ce problème pour un mieux-être du secteur des transports.



UN SECTEUR EN PLEIN REFORME

La goutte de trop !

Jeudi 1er avril, vingt morts près de Ferkessedougou (Nord de la Côte d'Ivoire) ; lundi de Pâques, huit (8) personnes calcinées suite à une collision sur l'autoroute du nord PK 149; 22 avril, dix décès dans un carambolage sur l'axe Yopougon-Abobo et la liste est encore longue. Le mois d'Avril dernier a enregistré à lui seul 78 accidents graves ayant causé la mort de 126 personnes et fait 244 blessés. Cette vague d'accidents meurtriers a poussé le Conseil National de Sécurité présidé par le Chef de l'Etat à tirer sur la sonnette d'alarme.

Dans la même période, des enquêtes diligentes indiquent des suspicions de fraude et de corruption dans le processus d'obtention du permis de conduire ; ce sévère qui donne le droit d'accès à la circulation routière ne devrait pourtant souffrir d'aucune iniquité. Le transport routier va mal et le Ministère doit faire face à ses responsabilités.

Sans tarder, des mesures claires et drastiques sont arrêtées. Le défi est de créer un environnement propice au transport et garantir un accès à des services de transport routier sûrs.

Le Ministre décide de suspendre, à la date du 26 avril 2021, tous les inspecteurs affectés au service des examens théoriques et pratiques du permis de conduire pour une durée minimale de trois (3) mois. Ces derniers sont remplacés par des officiers de la gendarmerie nationale ; le temps pour le Ministre des Transports, Amadou Koné, d'asseoir une formule plus sûre pour les examens de permis.

Au banc des accusés dans cette affaire, se trouve les auto-écoles. Ces structures censées former les futurs automobilistes sont aujourd'hui loin de remplir correctement leur mission. Formations bâclées, manque de qualification des moniteurs, absence de moyen logistique etc. sont les conditions dans lesquelles évoluent bon nombre d'entre elles. Dans de telles situations, souder les examinateurs reste l'alternative pour assurer le succès des candidats. A qui la faute ? Les corrupteurs ou les corrompus ? La réponse dépendra bien évidemment du bord où l'on se situe.

L'Union Nationale des Auto-Ecoles de Côte d'Ivoire (UNAECI), réunie en assemblée générale extraordinaire le 06 Mai dernier, par la voie de son président M. Guillaume Koko, a salué l'initiative du Ministère des Transports. Tout en reconnaissant la responsabilité des auto-écoles dans les accidents de circulation, il estime toutefois qu'ils ne sont pas les seules à remettre en cause. « Nous sommes des formateurs. C'est le Ministère qui évalue et le Ministre qui signe les permis » a fait remarquer M. Koko.

Pour la plupart des ivoiriens, cette décision arrive à point nommé pour redonner au permis de conduire toute sa lettre de noblesse. Pour les plus sceptiques, il faudra bien plus pour venir à bout de ces réseaux de corruption.



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 Afrique**

**DIGITAL
IMMOBILIER
FINANCEMENT DE PROJET
INTELLIGENCE ECONOMIQUE**

Le permis de conduire, quelle nouvelle formule ?

Le permis de conduire ivoirien est depuis des années en perte de crédibilité en raison des accusations de fraude et de corruption portant sur les différents examens.

Pour le Ministère du Transport, la solution est d'automatiser le processus d'évaluation des candidats au permis à travers la digitalisation du système. Cette nouvelle formule qui devra rentrer en vigueur dans les mois à venir permettra de retirer du processus toute intervention humaine. En lieu et place d'un inspecteur, le candidat fera face à un terminal numérique qui se chargera de son évaluation.

Le lundi 03 mai dernier, le Ministre des Transports était en visite dans l'un des nouveaux centres qui abritera ces examens automatisés. A cette visite, M. Amadou Koné a pu constater les locaux aménagés avec des ordinateurs. Les choses semblent donc être bien amorcées pour virer à l'examen digital qui constitue pour les autorités un gage de transparence. Toutefois, bien que cette solution parait attrayante, elle suscite une certaine inquiétude auprès de nombreux ivoiriens non encore familiers à l'outil numérique.



En attendant l'opérationnalisation de ce système, ce sont aujourd'hui 25 officiers de la gendarmerie nationale qui assurent les examens de permis depuis la suspension des inspecteurs. Repris le 12 mai dernier après une période de suspension, ces examens se poursuivent sous l'œil vigilant des hommes en armes.

Au-delà de la digitalisation des évaluations du permis, le Ministère attend instaurer un **Certificat d'Aptitude à la Conduite Routière** (CACR) exigible à tous conducteurs professionnels. L'objectif est de relever le niveau de professionnalisme des acteurs privés du transport à travers des programmes de formations théoriques et pra-

tiques. Ce certificat qui prendra forme dans 6 mois viendra attester des compétences du conducteur à manœuvrer des engins roulants tout en respectant le code de la route. Le Ministère entend mettre en œuvre cette innovation avec l'appui du centre de formation de la **Société de Transport Abidjanais** (SOTRA) outillé pour accueillir les candidats au CACR.

Au vue des actions en cours, on peut dire que les réformes dans le transport routier ivoirien sont véritablement en marche. Le gros défi reste à venir à bout de l'incivisme au volant qui constitue l'une des principales causes d'accidents de route

Finis la récréation, place à la sanction !

Les pouvoirs publics, dans leur politique de gestion du transport routier, entendent désormais être intransigeants à l'endroit des conducteurs indéclicats. L'un des maillons clés dans ce système de répression est la Commission Spéciale de Suspension et de Retrait de Permis de Conduire (CSSRPC). Réactivé en décembre 2018, cette commission sanctionne les conducteurs mis en cause dans des accidents de la circulation ou des actes d'incivisme au volant. Les sanctions, établies en fonction de la gravité des faits, vont des suspensions avec sursis aux suspensions fermes allant de 1 mois à 20 ans.

Réunie en session ordinaire le 11 mars 2021, cette commission a retiré le permis à 24 conducteurs portant à 824 le nombre de chauffeurs mis hors de la circulation depuis sa réactivation. Notons que le Ministère attend porter d'une à trois par mois le nombre de sessions ordinaires de la commission afin d'extirper plus de

Devant la presse le lundi 10 mai dernier, M. Ibrahima Koné, Directeur Général de Quipux Afrique, a rassuré de l'entrée en vigueur effective de la vidéo-verbalisation sur les axes routiers ivoiriens au plus tard fin 2021. Il s'est également dit très satisfait des résultats déjà obtenus depuis le lancement de la phase test.

De par ce système, « **Il ne s'agit pas juste de sanctionner, mais d'amener les populations à un changement de comportement sur nos routes afin que**

mauvais conducteurs des routes.

Dans cette guerre contre l'insécurité routière, le Ministère compte également sur l'appui des TIC. C'est dans cette optique qu'un Système de Transport Intelligent (STI) doté d'un dispositif de vidéo-verbalisation fut instauré. En phase test depuis le 06 mai, ce dispositif permet de surveiller l'attitude des usagers de la route à travers un réseau de caméras installés sur les grands axes dans le grand Abidjan. Dans la pratique, sur la base de la plaque d'immatriculation, le propriétaire d'un véhicule pris en infraction sera notifié par SMS des faits ainsi que de la contravention à payer. Pour piloter ce projet innovant, l'Etat ivoirien a choisi comme partenaire technique Quipux Afrique.

C'est un nouveau challenge pour cette société qui a déjà, depuis 2014, le Système de Gestion Intégrée (SGI) des activités du transport routier en Côte d'Ivoire en charge.

l'on puisse circuler avec beaucoup de sécurité », a précisé **le Ministre Amadou Koné** lors de sa visite dans les locaux du Centre de Gestion Intégrée de la Mobilité sis à Treichville (Abidjan).

Comme observé, le ton est à l'éradication de l'insécurité routière en Côte d'Ivoire. Cependant, l'un des facteurs clés pour réussir ce pari est la qualité des véhicules en circulation. Et cela, l'Etat ivoirien l'a bien compris.



Vers un renouvellement du parc auto

La vétusté du parc automobile demeure l'une des problématiques majeures du secteur du transport routier ivoirien. La plupart des véhicules en circulation notamment ceux affectés au transport urbains présentent bien souvent un piteux état occasionnant de nombreux accidents. Selon les dernières statistiques de la SICTA, 75% des véhicules du parc auto ivoirien ont un âge moyen qui oscille entre 16 et 20 ans. Ce sont essentiellement des véhicules d'occasion dénommés « France au revoir » car importés des pays comme la France, la Belgique ou l'Allemagne. En outre, bon nombre de ceux-ci roulent sans effectuer de contrôle technique. D'ailleurs, « 2/3 des véhicules en Côte d'Ivoire ne passent pas le contrôle technique d'automobiles. En 2020, sur un parc estimé à environ 1,3 millions de véhicules, seulement 425 milles véhicules ont passé le contrôle technique. » a indiqué le ministre Amadou Koné dans l'une de ses adresses.

Pour remédier à cette situation, le gouvernement ivoirien a adopté en conseil des ministres du 06 décembre 2017, deux (2) décrets relatifs à l'importation et l'exploitation des véhicules sur le territoire national.

Ainsi, il est désormais fixé 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 limités à 10 ans ; quant aux ca-

mions de 5 places et plus, ils devront être âgés de 10 ans maximum.

Entrée en vigueur le 1er juillet 2018, cette nouvelle réglementation vise à apporter un peu de souffle au secteur mais aussi à contribuer aux objectifs des Développement Durable en réduisant le niveau de pollution (réduction du taux de carbone). Par ailleurs, l'Etat ivoirien dans le souci d'accompagner la modernisation du secteur a lancé depuis 2017, un vaste programme de renouvellement du parc automobile, notamment à travers le Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR). Il s'agit de soutenir les transporteurs avec des facilités d'acquisition de véhicules neufs qui leur permettront de renouveler le parc automobile.

Depuis le lancement du programme, ce sont au total 832 véhicules qui ont été remis aux entreprises de transport sur l'ensemble du territoire avant la fin de l'année 2020. Dans le volet « taxi » du programme, on enregistre 400 véhicules à usage taxis compteurs ou taxis communaux mis en circulation. C'est de cette initiative qu'est née l'entreprise IVOIRE TAXI.

L'Etat ivoirien n'attend également pas s'arrêter en si bon chemin. Il attend importer pour la phase 2 du programme 1000 véhicules qui seront remis à l'ensemble des entreprises de transport sur l'étendue du territoire. Au vue de toutes les réformes susmentionnées, sommes-nous tentés de nous interroger sur les retombées de ces politiques ?



Véhicules offerts aux transporteurs dans le cadre du programme de renouvellement du parc automobile

QUEL AVENIR POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS ?

Le transport routier est considéré comme étant un secteur dynamique et un facteur de développement. Les réformes en cours auront sans nul doute un impact sur l'avenir du secteur. En effet, au travers des nouveautés telles que la vidéo-verbalisation, des sanctions existent désormais pour les mauvais conducteurs. Ce dispositif aura pour effet d'influencer durablement le comportement des usagers de la route en les incitant au respect strict du code de la route. Les infractions telles que le non-respect des signalisations (feu rouge, stop...), le non-respect des vitesses maximales autorisées, l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules (bus et taxis) et même le non-respect des règles de dépassement pourront être limités et contrôlés. Bien évidemment, le transport urbain se portera également mieux pour le bonheur des usagers. Les acteurs des transports en commun communément appelés « gbaka » ou « wôrô wôrô » seront contraints de faire preuve d'une plus grande vigilance à tous les niveaux sous peine de sanctions.

En outre, la digitalisation du processus d'établissement du permis sonne le glas de la fraude et de la corruption. En réalité, ce nouveau processus améliore la fiabilité et le suivi des délivrances de permis.

Cependant, réussir cette transformation nécessite une maîtrise profonde de l'outil numérique par tous les acteurs (agents et transporteurs) et une clarté sur ce qu'il convient de faire. De ce fait, des efforts s'imposent afin de parvenir à la mise en vigueur totale de ce nouveau mode d'évaluation pour l'éradication complète de la corruption.

Par ailleurs, s'agissant toujours du permis, notons que les réformes en cours ont eu un impact sur le coût d'obtention de ce sésame. Auparavant, les prix moyens pour l'obtention d'un permis toutes catégories auprès des auto-écoles étaient de 90.000 à 100.000 FCFA. Aujourd'hui, les prix ont sensiblement doublé. En effet, « actuellement, pour avoir un permis, il faut un minimum de 160.000 FCFA voire plus » nous affirme un responsable d'auto-école. Ce coût vient alourdir l'accessibilité du permis aux populations de quoi faire grogner plus d'un.

Malgré tout, force est de reconnaître que ces réformes constituent une belle avancée pour un secteur des transports plus dynamique. D'autres sentiers restent bien attendus à défricher dans ce secteur notamment celui des tracasseries routières et le suivi technique du parc automobile.

RETENONS QUE...

Le secteur des transports routiers en Côte d'Ivoire est en pleine réforme comme il nous a permis de le constater. Ces différentes réformes visent essentiellement à redorer le blason du secteur. Le gros défi aujourd'hui pour le Ministère des Transports ivoirien est de mettre un terme à l'envolée macabre du nombre d'accidents de la circulation. En sus, il faudrait veiller à une professionnalisation des acteurs du secteur pour assurer une meilleure participation du transport routier au développement économique et social du pays. Réussir ce pari nécessite également une forte implication des acteurs du transport routier eux-mêmes en vue de mettre fin à l'anarchie qui y règne. Tout en espérant une mise œuvre effective des projets annoncés, les initiatives déjà en cours sont à saluer.

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**

IL A DIT...

Par Lacine DIABY



IBRAHIM DIABY

Directeur Général du Haut Conseil du Patronat des Entreprises de Transports Routiers de Côte d'Ivoire

Sur le Haut Conseil

« Le haut conseil a pour missions de régler la question de la représentativité, de faire en sorte que les préoccupations des transporteurs soient portées à la connaissance des décideurs, de faire en sorte que les partenaires aux développements et les partenaires techniques et financiers qui appuient le développement de notre pays et par ricochet le développement du transport puissent avoir en face d'eux des opérateurs organisés ; aussi et surtout faire en sorte qu'en ce qui concerne l'exploitation des véhicules, la rentabilité des entreprises, la compétitivité, que les défis à tous ses niveaux soient relevés . »

Sur les accidents de circulation

« En ce qui concerne la question des accidents de circulation, il faut dire que c'est un sujet prioritaire, un sujet important pour le transporteur routier parce que l'accident de la route qui n'est pas d'ailleurs une fatalité, est considéré par le transporteur comme une situation à combattre. Vu que cela fait partie des risques du métier, les dispositions à prendre pour l'éviter doit être sues et prises par tous. C'est pourquoi, les transporteurs routiers aujourd'hui en Côte d'Ivoire, comme nous le recommandons, sont en train de faire en sorte que la question des accidents soit gérée. Et vous verrez de plus en plus sur nos routes que les véhicules que nous avons par le passé, c'est à dire les véhicules désossés, les véhicules qui ne répondent pas aux normes techniques n'existent plus. Sur les routes interdépartementales, les routes nationales, les routes internationales, vous verrez de plus en plus que ce sont des véhicules de dernières générations que nous avons. Tout cela pour lutter contre les accidents de circulation. »



L'INTELLIGENCE ECONOMIQUE

CYBER SÉCURITÉ, QUAND L'INFORMATION DEVIENT LA CIBLE DES PIRATES

Par Aboubacar KAMARA



« La guerre de l'information est une chose trop grave pour ne la confier qu'à des informaticiens »

Philippe TROUCHAUD,

Associé Cybersécurité du cabinet de conseil PwC France, spécialiste en cybersécurité.

L'une des dimensions clé de l'intelligence économique en plus de la veille et de l'influence est la protection du patrimoine informationnel des organisations. Ce rôle de l'intelligence économique est aujourd'hui plus que jamais d'actualité. En effet, le processus de digitalisation en cours dans la plupart des organisations a démultiplié les risques d'intrusion et de piratage informatique.

L'espionnage, la paralysie des systèmes informatiques, le vol de données, l'atteinte à l'image sont autant de menaces auxquelles font face les entreprises au quotidien. Dans cet environnement à haut risque, l'intelligence économique aide les entreprises à prendre conscience de leur faiblesse et à prévoir le cas échéant les probables attaques de l'ennemi



Quelles informations protéger au sein de l'entreprise ?

Une entreprise produit et collecte une multitude d'informations et de données de nature commerciale, industrielle, technique, comptable, scientifique, etc. Selon le secteur d'activité de l'entreprise, certaines informations peuvent être considérées comme stratégiques et sensibles. Dans un environnement hautement concurrentiel, la protection de ces informations devient une condition de pérennité pour l'entreprise. En général, toutes les informations utiles à l'entreprise pour assurer sa position concurrentielle doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il s'agit entre autres des données clients ou fournisseurs, des savoirs faire, des projets en cours, des secrets de fabrications des produits, des données financières, des orientations stratégiques de l'entreprise etc.

Au-delà des informations stratégiques, l'autre élément de plus en plus visé par les cybercriminels est l'image même de l'entreprise. En effet, les acteurs hostiles à une entreprise n'hésitent pas à s'attaquer à la réputation des dirigeants ou des produits afin de la déstabiliser dans sa progression.

Cette forme de menace s'est amplifiée ces dernières années avec le développement de l'internet et des réseaux sociaux.

Face à cette montée en puissance de la cyber insécurité, une parfaite connaissance des différents risques encourus s'avère indispensable aux entreprises pour mettre sur pied des stratégies de défense appropriées afin de mieux contrer les attaques.

Les formes de cyber-attaques les plus courantes en entreprise

Une cyber-attaque est une action offensive visant les infrastructures, les appareils ou les réseaux informatiques, dans le but de voler, modifier ou détruire des données ou des systèmes informatiques. Ces cyber-agressions sont aujourd'hui en pleine évolution et se présentent sous des formes de plus en plus différentes afin de déjouer les mesures préventives prises par les entreprises. Toutefois, les menaces

les plus importantes auxquelles les entreprises peuvent être confrontées sont le malware (logiciel malveillant), le phishing (hameçonnage), le ransomware et l'ingénierie sociale. Il s'agit essentiellement d'attaques extérieures. Ces procédés permettent aux pirates de s'introduire dans les réseaux informatiques des organisations pour dérober des informations sensibles ou de grosses sommes d'argent.

Le malware

Les malwares ou logiciels malveillants sont des logiciels utilisés pour perturber le fonctionnement des systèmes informatiques et ainsi obtenir des informations permettant d'accéder aux systèmes. Les virus, les vers ou les chevaux de Troie sont des formes de malware. Ils varient uniquement par la manière de se déplacer et de s'implanter. En général, les systèmes informatiques sont contaminés par le téléchargement de fichiers par e-mail, mais aussi en surfant sur d'anciens navigateurs.

Le phishing ou Hameçonnage

Le phishing est une des attaques les plus anciennes et connues qui vise à récupérer des données confidentielles des victimes tels qu'un nom d'utilisateur, un mot de passe, des informations de carte de crédit ou encore des informations pour accéder au réseau. Cet acte malveillant repose sur la manipulation des victimes pour les pousser à effectuer une action telle que cliquer sur un lien téléchargeable ou télécharger un document. Le phishing s'amorce habituellement par un faux courriel d'une personne reconnue qui présente toutefois des différences avec un courriel original.

Le ransomware

Littéralement, un ransomware peut être traduit par rançongiciel. On parle aussi de logiciel rançonneur ou de logiciel d'extorsion. Le cyber pirate tentera, dans ce cas, de bloquer et verrouiller votre PC ou certains fichiers importants et n'acceptera de les débloquer qu'en échange d'une grosse somme d'argent, le plus souvent dans une cryptomonnaie comme le bitcoin. En pratique, l'utilisateur est contaminé par des mails de phishing, des spams ou des sites douteux et de plus en plus par des publicités en apparence inoffensives.

L'ingénierie sociale

Cette technique est fondée sur les interactions humaines. Les victimes sont, dans ce cas, souvent incitées à contourner les pratiques de sécurité standard. Le pirate se présente comme une personne de l'environnement familier de l'entreprise. Et sous forme de manipulation à base de mails de phishing, de fausse facture ou de fraude au CEO, il essaiera de vous convaincre de donner des informations qui vous semblent a priori anodines.

Comment se prémunir des cybermenaces ?

La lutte contre la cybercriminalité doit être l'affaire de tous au sein de l'entreprise. Un travail de sensibilisation doit donc être mené pour maîtriser le phénomène et impliquer toutes les composantes de l'organisation dans cette guerre numérique. En outre, l'entreprise quelque soit sa taille doit élaborer une politique de sécurisation de l'information en interne. Cela passe en premier lieu par l'identification de tous les éléments du patrimoine informationnel susceptibles d'être convoités par des groupes criminels, des détracteurs ou des concurrents. Ce travail permet de mieux calibrer le champ d'application des mesures de protection à mettre en œuvre afin d'optimiser les ressources. Ensuite, une identification des risques spécifiques encourus par l'entreprise selon son secteur d'activité ou son environnement doit être mené. En



fonction des risques les plus probables, l'entreprise saura les mesures défensives à appliquer. Enfin, l'entreprise doit s'atteler à évaluer de façon périodique ses systèmes numériques afin de déceler au plus vite des failles de système ou des attaques en cours. C'est tout un management du cyber risque qu'il convient aujourd'hui de mettre en place dans l'entreprise pour éviter ou atténuer les effets des cyber attaques.

Il est clair que le monde nouveau qui se dessine avec l'écllosion du big data et des objets connectés sera porteur de progrès mais aussi de menaces. Dans un pareil environnement, il faudra à l'entreprise pour garantir sa survie s'armer de plus de vigilance mais aussi et surtout de beaucoup d'intelligence.

LU AILLEURS

L'UE NE RECONNAÎT PAS LE COVISHIELD, LE VACCIN D'ASTRAZENECA MAJORITAIRE EN AFRIQUE



*Les Africains pourront-ils se rendre en Europe cet été ? Pour l'instant, en tout cas, la plupart ne peuvent toujours pas voyager en France et dans la plupart des pays de l'UE, malgré la réouverture des frontières. Seuls les vaccins déjà homologués par l'Agence européenne du médicament sont actuellement acceptés sur « **le pass sanitaire** » des 27. Le vaccin Covishield n'en fait pas partie et cette précision a déclenché incompréhension et doutes au sein des populations africaines.*

Tout a commencé lorsque les représentations diplomatiques françaises en Afrique ont publié, il y a quelques jours, les modalités de réouverture des frontières françaises. Depuis le 9 juin dernier, les personnes totalement vaccinées n'ont plus qu'un test PCR négatif de moins de 72h à présenter pour voyager en France.

Des campagnes de vaccination perturbées

Dans les pays francophones du continent, le doute s'installe. Car ce vaccin est celui qui est majoritairement distribué en Afrique, via le dispositif Covax, piloté par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Et c'est à Madagascar que la polémique a pris le plus d'ampleur. Le 8 mai dernier, le pays recevait en grande pompe **250 000 doses de vaccin Covishield**. « *Lors de la réception des doses de vaccin, des représentants de la communauté internationale étaient présents à l'aéroport d'Ivato à Antananarivo, dont des représentants de l'Union européenne, pour inciter, pour encourager à se faire vacciner* », raconte Émée Ratsimbazafy, vice-présidente du KMF-CNOE-Éducation des citoyens, une association de la société civile malgache. « *Et puis là, tout d'un*

Mais à condition que ce soit avec un vaccin reconnu par l'Agence européenne du médicament. Et dans leurs communiqués, les ambassades françaises écrivent que « le vaccin Covishield n'est à ce stade pas reconnu par les autorités sanitaires européennes ».

coup, on apprend que ce vaccin n'est pas reconnu par les autorités sanitaires européennes. Pourquoi ? Bon nombre de gens se demandent maintenant si ce vaccin est vraiment inoffensif et efficace. » Selon elle, certaines personnes hésitent désormais à se faire vacciner.

Le ministre malgache de la Santé, le professeur Jean-Louis Rakotovao-Hanitrana, s'est lui-même dit « *surpris et choqué* ». « *Ce vaccin nous a été donné par l'OMS et salué par l'Union européenne et toutes les agences de l'ONU* », a-t-il déclaré dans la presse locale. Le fait de ne pas le valider « *nous pousse à nous demander s'il n'y a pas un vaccin pour les Africains et un autre pour les Européens* ».



Rassurer l'opinion publique

Depuis, les communiqués s'enchaînent pour tenter de rassurer l'opinion publique alors que les fausses informations et les rumeurs, sur les réseaux sociaux notamment, compromettent déjà, dans une certaine mesure, les campagnes de vaccination sur le continent. Les États-Unis, à travers leur ambassade, mais aussi le représentant des Nations unies et l'OMS réaffirment leur soutien au Covishield.

L'Union européenne a également réagi et rappelé l'importance de la vaccination dans la lutte contre le Covid-19. L'UE explique que l'OMS et l'**Académie nationale de médecine de Madagascar** (ANAMEM) ont homologué ce vaccin et que l'**Agence européenne du médicament** (EMA) travaille de manière indépendante et n'a pour vocation que de guider la Commission européenne pour autoriser la vente de médicaments aux pays membres.



« Vaccin sûr et efficace »

L'EMA a bien validé le vaccin développé par le laboratoire AstraZeneca, mais seulement la version appelée Vaxzevria, qui est produite et manufacturée directement par le laboratoire en Grande-Bretagne ou dans d'autres pays d'Europe. La version appelée Covishield est, elle, fabriquée en Inde par le Serum Institute of India.

« *Le vaccin Covishield est exactement le même vaccin, en termes de qualité et d'efficacité que le vaccin actuellement produit et homologué en Europe*, assure le docteur Richard Mihigo, en charge de la vaccination à l'OMS Afrique. *Mais comme le vaccin Covishield n'était pas destiné à être utilisé dans l'espace de l'Union européenne, il n'a pas été soumis pour homologation au niveau de l'Agence européenne du médicament. Ça n'enlève en rien la qualité de ce vaccin.* »

Il s'agirait donc, selon lui, d'une simple procédure administrative et il rappelle que le Covishield est reconnu par l'OMS, « *qui reste l'autorité mondiale en termes de santé* » et que la validation des vaccins se fait de manière rigoureuse par des experts indépendants. « *Certains pays développés, comme le Canada, reconnaissent et utilisent le Covishield* », ajoute-t-il. En Afrique, sur les 43 pays qui ont rejoint le dispositif Covax, 37 ont déjà reçu ce vaccin.

De plus en plus, les preuves de vaccinations permettent la levée de restrictions de déplacement. Et même s'il est important de sécuriser les frontières et empêcher le Covid-19 de se propager, cela doit se faire équitablement. Les Africains ne doivent pas subir plus de restrictions parce qu'ils ne peuvent pas accéder aux vaccins.

Source : www.rfi.fr

NOTE DE LA RÉDACTION

Où donc, il y a un vaccin pour l'Afrique et un autre pour le reste du monde et principalement pour l'Europe. Comment convaincre désormais toutes ces populations africaines qui ont été servies sur les réseaux sociaux de discours aussi fallacieux que stupides soutenant que l'Europe voudrait vacciner les africains soit pour les éliminer afin d'occuper leurs terres, soit pour contrôler toute leur existence à partir de puces électroniques implantées dans leur corps ?

Au nom de la réciprocité, il faut que l'Afrique d'une seule voix et au moins pour une fois, refuse de reconnaître tous les vaccins administrés aux européens dans l'espace UE. Ce qui aura pour conséquence de refuser l'accès à l'Afrique à tous ces hommes d'affaires et touristes européens qui peuvent venir chez nous comme ils le veulent et quand ils le veulent. L'Europe nous a été interdite durant plusieurs mois quand les portes de l'Afrique restaient ouvertes à ses ressortissants alors que le Covid-19 a relativement épargné l'Afrique et tragiquement secoué l'Europe.

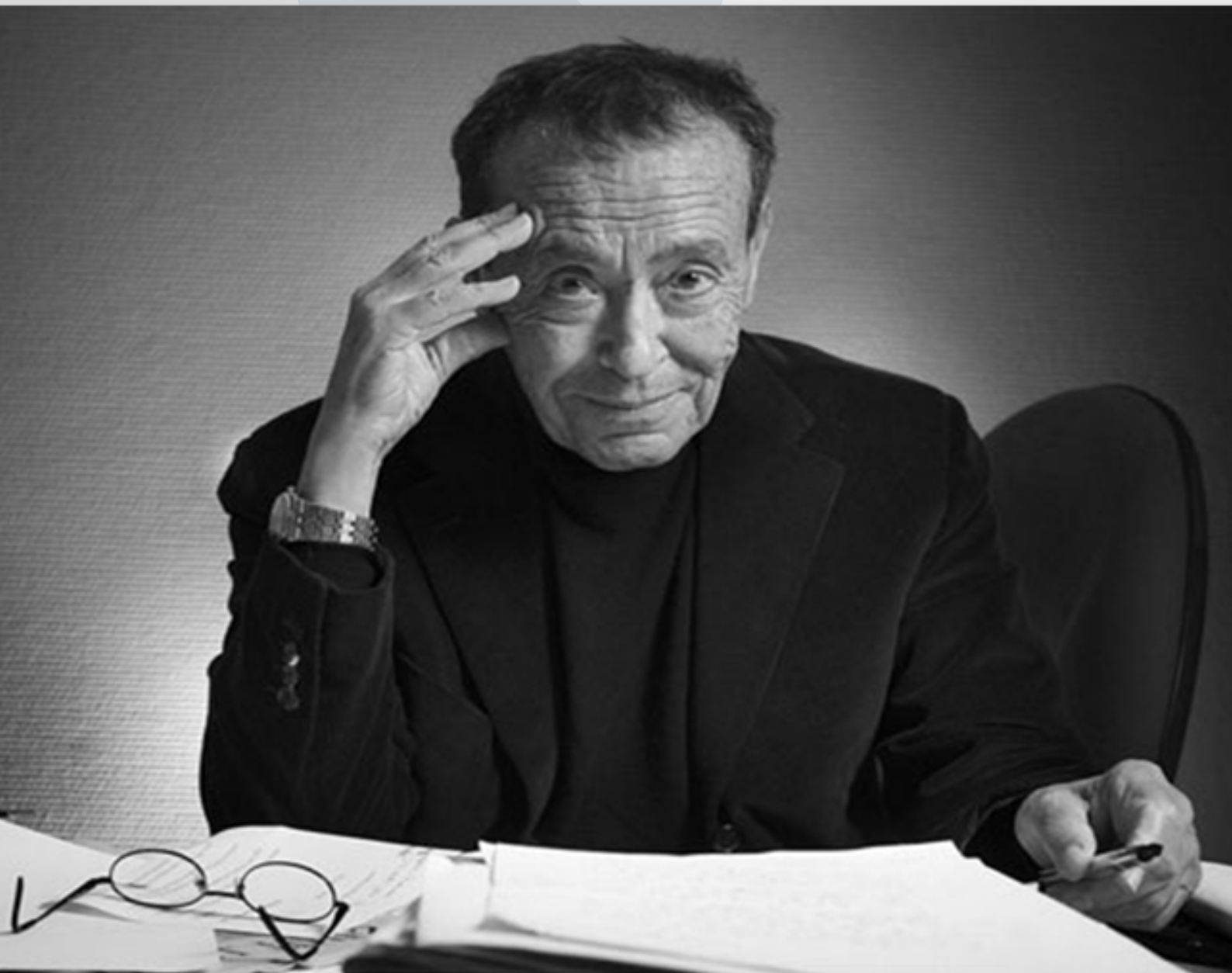
Nos dirigeants ne doivent plus se laisser compter.



PORTRAIT

Par Aboubacar TOURE

**JEUNE AFRIQUE EN DEUIL,
SON FONDATEUR S'EN EST ALLÉ**



Bechir Ben Yahmed,

1928-2021

Quatre-vingt-treize années bien remplies.

Une carrière palpitante, pleine de challenges et de défis que celui qu'on surnomme BBY a su relever avec brio comme s'il était né pour accomplir cette destinée-là. Après plus de six décennies aux affaires, le Fondateur de Jeune Afrique s'en est allé le lundi 3 Mai des suites du covid-19, à Paris.

A seulement 28 ans il est nommé Secrétaire d'Etat à l'Information sous le premier gouvernement de la Tunisie indépendante. Jeune militant très engagé, il occupait ses

fonctions politiques tout en essayant le pari de tenir le magazine sans aucun parti pris. Originellement Afrique Action, le magazine change de nom pour devenir Jeune Afrique sous la pression de son patron d'entre-temps, le président Bourguiba en 1961. 18 mois de tourmente après il céda : la passion journalistique prend l'ascendant et il s'y consacre entièrement. Il fait ses valises ensuite et atterrit d'abord à Rome puis à Paris, qui devient le siège du média panafricain.



Homme de conviction

BBY a mené des combats politiques qui ont failli coûter la vie au magazine mais sa résilience lui ont valu aujourd'hui d'être le pionnier de la presse africaine. Caractère

bien trempé et travailleur acharné, l'homme d'affaires était très exigeant aussi bien avec ses journalistes qu'avec lui-même.



Décrypter l'actualité africaine avec une plume particulière, attentive et surtout avec une liberté d'expression sans être inféodé à qui que ce soit. Le magazine se voulait être un magazine d'analyse, d'information et d'explication ; montrer les enjeux du continent et être son porte-voix dans le monde.

Son héritage demeure

Le magazine avait donné naissance à un groupe, Jeune Afrique Media Group, qui édite aussi la revue anglophone **The Africa Report**, et la lettre d'information **Jeune Afrique Business+**. Il a également créé La Revue, qui est consacré à l'actualité internationale.

Depuis plus d'une dizaine d'années le journal est dirigé par ses deux fils, et la nouvelle génération mise sur le digital pour réduire les coûts et gagner des lecteurs. Son épouse Danielle a également fondé la maison d'édition du groupe.

Toute l'équipe de rédaction, avec à sa tête son Directeur de publication, réitère ses sincères condoléances à sa famille, à ses amis et à tous ses collaborateurs.



**Veille
Protection
Influence**

Visez juste

**Prenez une avance décisive
sur vos concurrents**

Teligenx

Votre partenaire en Intelligence Economique

TUTO

L'INTELLIGENCE ÉCONOMIQUE AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DU CAPITAL HUMAIN



Anoko Olga LAWSON,
Dirigeante et Fondatrice du cabinet LHR

La place centrale de l'intelligence économique dans la mise en œuvre de stratégies innovantes et performantes n'est plus à démontrer. Depuis plus de 25 ans (rapport Marthe), la notion d'intelligence économique est définie comme la gestion stratégique de l'information économique. Il s'agit pour les entreprises d'accéder aux informations stratégiques pour mieux anticiper les marchés à venir et les stratégies des concurrents. Les pays qui ont mis en place des systèmes d'intelligence économique ont vu s'accroître leurs parts de marchés tout en préservant leurs emplois. A son tour, l'Afrique s'inscrit progressivement dans cette démarche.

De son côté, le capital humain s'impose depuis plusieurs années comme la pierre angulaire de toute organisation performante. En effet, comment envisager une entreprise sans une équipe solide sur laquelle se reposer afin de mettre en œuvre le plan stratégique ? Les notions d'intelligence économique et de capital humain ont en commun la mise en œuvre réussie de la stratégie des entreprises en vue d'une performance optimisée et optimale. L'objectif de ma démarche est de démontrer en quoi ces deux concepts s'articulent et fonctionnent naturellement de concert.

De nos jours, une entreprise qui souhaite atteindre ses objectifs stratégiques doit résolument s'interroger sur la qualité de son capital humain et mettre en place des outils adaptés au développement de ses ressources humaines. Une fois ces éléments mis en place, l'entreprise doit s'assurer régulièrement que sa politique RH est adaptée à ses ambitions stratégiques et s'aligner avec les tendances du marché. C'est sur cet aspect que l'intelligence économique prend toute son importance à chaque étape du déploiement du capital humain.

1. Trouver les talents dont l'entreprise a besoin

Les entreprises africaines, à l'instar des entreprises du monde entier, rencontrent des difficultés pour trouver les bonnes personnes pour occuper leur poste clé. Cette difficulté n'est pas uniquement liée à la pénurie de personnel bien formé sur le marché. En tant que professionnels des RH, nous constatons fréquemment que les entreprises commencent à recruter avant même de savoir sur quel poste elles doivent recruter. En effet, avant la mise en œuvre du plan de recrutement, les dirigeants doivent s'interroger sur leur **organigramme cible**. De quelle organisation ai-je besoin pour dérouler ma stratégie aujourd'hui et dans les 3 à 5 prochaines années ? Pour cela, l'intelligence économique apportera des informations sur le type de structuration que

l'entreprise doit adopter au regard de ce qui existe dans les entreprises de taille similaire, du même secteur d'activité ou d'une zone géographique et/ou économique similaire.

Une fois cette analyse réalisée, l'entreprise pourra définir les postes dont elle a besoin et la manière dont ceux-ci devront être organisés. Les attentes liées à chaque poste devront être déclinées dans des **fiches de poste**. Cet outil est le point de départ de la collaboration puisqu'il vient indiquer les missions dédiées à chaque collaborateur. Il paraît pertinent de s'inspirer de ce qui existe sur le marché pour adapter ses fiches de poste en termes de compétences techniques et non-techniques requises.

2. Savoir conserver ses talents

L'une des principales préoccupations des dirigeants lorsqu'ils ont trouvé la perle rare est de savoir comment faire pour la **fidéliser** au sein de l'entreprise. Plusieurs éléments entrent en ligne de compte.

A l'embauche, l'entreprise doit s'assurer de proposer **une rémunération équitable en interne et en externe** au nouveau collaborateur. L'équité interne signifie qu'une grille de rémunération doit être mise en place en tenant compte de la classification des métiers de l'entreprise. A partir d'une cartographie des métiers élaborée sur la base des bonnes pratiques RH du marché, il s'agit de peser les postes les uns par rapport aux autres et de leur attribuer des fourchettes de salaire cohérentes. L'équité externe implique une fois encore l'intelligence économique car celle-ci apportera des informations de benchmark de rémunération afin de garantir à l'entreprise que les salaires qu'elle propose sont concurrentiels par rapports à ce qui existe sur le marché.

La fidélisation des collaborateurs passe également par la mise en place d'une **culture d'entreprise forte** et des condi-

tions de travail qui favorisent l'épanouissement au travail des équipes. Pour cela, il est intéressant de mettre en place une **enquête de satisfaction sociale** et de la comparer avec celles réalisées de par ailleurs. Ainsi l'entreprise sera à même d'apporter des actions correctrices et cohérentes avec ses réalités.

Un **plan de formation** adapté aux besoins de l'entreprise et aux souhaits de développement personnel des collaborateurs constitue un moteur essentiel à la performance de l'entreprise. En effet, lorsqu'on interroge les collaborateurs démissionnaires, l'un des principaux motifs de départ est l'absence de formation et de gestion des carrières. D'une part, la formation assure à l'entreprise d'être dotée des compétences dont elle a besoin pour développer son activité ; d'autre part le collaborateur a le sentiment d'évoluer et de s'inscrire dans un mode d'apprentissage continu. L'intelligence professionnelle doit devenir une compétence dont doivent se doter les équipes pour accompagner le développement stratégique de l'entreprise.



3. Piloter la performance

Enfin, une politique RH efficace doit se construire autour d'un dispositif de **management de la performance professionnelle**. Cela consiste à échanger régulièrement avec les équipes (au moins une à deux fois dans l'année) afin d'apprécier de manière quantitative et la qualitative si la performance des collaborateurs est en adéquation avec les attentes définies dans la fiche de poste et en fonction des objectifs professionnels.

Les objectifs professionnels découlent des KPIs que l'entreprise se fixe pour piloter la performance. En effet, les organisations ont

besoin de fixer des critères ou « **KPIs** » afin de s'assurer que la stratégie est mise en œuvre de manière performante. Ces KPIs définis au niveau de chaque unité de production seront cascades en objectifs à atteindre par les collaborateurs individuellement ou collectivement.

L'intelligence économique permet de surveiller l'environnement selon des objectifs définis. En croisant ces données collectées avec les KPIs existants, l'entreprise peut les transformer en véritables informations stratégiques et opérationnelles (source : tablea.com).

4. Aligner l'intelligence économique, le capital humain et la RSE

La Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE) se définit comme la prise en compte des besoins sociaux, environnementaux et philanthropiques dans la définition des objectifs stratégiques d'une Entreprise. Un élément important de la RSE est la capacité que l'entreprise a, de définir et d'établir des processus métiers. L'intérêt de mettre en place des **processus métiers** clairs, intégrés et optimaux est de permettre aux collaborateurs d'être en mesure d'exécuter effica-

cement et de manière satisfaisante leur travail. Et pour l'entreprise, il s'agit d'améliorer l'organisation de l'activité et par conséquent, la **satisfaction client** et la performance de l'entreprise (source : La Newsletter by LHR).

Dans ce schéma, la RSE s'inscrit dans le champ de l'intelligence économique dans la mesure où elle permet de gagner des parts de marché.

Vous l'aurez compris, utiliser l'intelligence économique pour se doter d'un capital humain de qualité et mobilisé, est une réelle opportunité pour nos entreprises de se positionner en tant que leader sur un marché de plus en plus concurrentiel.



Enical Technologies

Innovation that changes your world

Qlik

Partner

Authorized
Solution Provider

Depuis plus de 10 ans, nous accompagnons nos clients dans la gestion de leurs données. Repartis sur le continent notamment en Côte d'Ivoire, au Gabon, au Cameroun, au Mali et au Burkina Faso, nos clients continuent de nous faire confiance.

Notre expertise Qlik n'est plus à démontrer.

Qlik

LEAD WITH DATA™



FICHE MÉTIER

ACTUARIAT

Par Aboubacar TOURE



L'actuaire est un spécialiste de l'application des probabilités, des statistiques et de la gestion des risques dont il analyse les conséquences financières. Il apporte des réponses concrètes en termes de valorisation de portefeuilles, tarification, modélisation des risques, mesure de solvabilité, ...

L'actuaire est un professionnel qui mesure et gère les risques. Il a une connaissance approfondie des mathématiques, des statistiques et de la gestion d'entreprise. Il aide les entreprises à se développer et à offrir de la valeur à leurs clients. Il accompagne les dirigeants dans la prise de décisions stratégiques et les consommateurs dans la préparation de leur avenir.

Quelles sont les missions et activités de l'actuaire ?

Où est-ce qu'un actuaire peut travailler ?

Comment peut-il (elle) évoluer ?

De quelles formations a-t-on besoin ?

Quel salaire pour l'actuaire ?

Les missions et activités de l'actuaire

Les missions et activités des actuaires consistent généralement à :

- Compiler des données statistiques et d'autres informations pour une analyse plus approfondie
- Estimer la probabilité et le coût économique probable d'un événement tel qu'un décès, une maladie, un accident ou une catastrophe naturelle
- Concevoir, tester et administrer des polices d'assurance, des investissements, des régimes de retraite et d'autres stratégies commerciales pour minimiser les risques et maximiser la rentabilité
- Produire des graphiques, des tableaux et des rapports qui expliquent les calculs et les propositions
- Expliquer leurs conclusions et propositions aux dirigeants d'entreprise, aux représentants du gouvernement, aux actionnaires et aux clients

La plupart des actuaires travaillent dans des compagnies d'assurance, où ils aident à concevoir des polices et à déterminer les primes qui devraient être facturées pour chaque police. Ils doivent s'assurer que les primes sont rentables tout en étant compétitives par rapport aux autres compagnies d'assurance.

Certains actuaires appliquent leur expertise à des questions financières en dehors de l'industrie de l'assurance. Par exemple, ils élaborent des stratégies d'investissement qui gèrent les risques et maximisent les rendements pour les entreprises. Ils identifient tous les risques, y compris les risques économiques, financiers et géopolitiques qui peuvent affecter les objectifs à court ou à long terme des entreprises. Ils aident les cadres supérieurs à déterminer le niveau de risque que les entreprises sont prêtes à prendre et élaborent des stratégies pour répondre à ces problèmes.

Enfin les Consultants en actuariat fournissent des conseils aux clients sur une base contractuelle. De nombreux actuaires-conseils vérifient le travail des actuaires internes des compagnies d'assurance ou s'occupent des tâches actuarielles pour les compagnies d'assurance qui ne sont

pas assez grandes pour garder leurs propres actuaires dans leur personnel.

Où est-ce qu'un actuaire peut travailler ?

Les actuaires sont de plus en plus demandés sur le marché. Ils travaillent pour et avec des entreprises à vocation financière. Entreprises comprenant l'assurance-vie, la santé, les dommages et même l'assurance pour animaux de compagnie.

Ils sont également demandés dans des activités comme la banque, les investissements, les gouvernements, l'énergie, le commerce électronique, le marketing, les services sociaux, le développement de produits, la gestion des risques d'entreprise, l'analyse prédictive, le conseil et plus encore.

Comment peut-il (elle) évoluer ?

Après avoir évolué et exercé pendant plusieurs années, l'actuaire peut évoluer vers des fonctions de responsable actuariat, Responsable Risques, Responsable produits techniques, Chef de marché produit vie, Responsable gestion actif-passif, etc...

L'évolution vers le conseil en actuariat reste une piste de plus en plus visitée par les actuaires.

De quelles formations a-t-on besoin ?

- BAC + 5 à l'INPHB (HEA) de Yamoussoukro ou à l'ENSEA (ISE) Abidjan Cocody sanctionné par le Diplôme d'Actuariat de l'ISFA de Lyon en France
- Master en actuariat à l'Institut International des Assurances à Yaoundé au Cameroun
- Master en Mathématiques suivi d'une spécialisation en actuariat

Quel salaire pour l'actuaire ?

- 350.000 F CFA à 550.000 F CFA brut pour les débutants
- Jusqu'à 2.000.000 F CFA pour les seniors (Plus de 5 ans d'expérience professionnelle)



VOCABGENX

SOFT POWER

Par Ange KOUASSI



Le soft power ou l'art de séduire

Joseph Nye, dans son ouvrage « *Bound to Lead : The changing Nature of American Power* » (1990), est le concepteur du terme « soft power ». Il l'appréhende comme « *...une tendance naturelle chez l'homme, bien en amont de toute stratégie politique* » et comme « *l'habileté à séduire et à attirer* ». Traduit en français par « méthode douce » ou « pouvoir de négociation », ce terme désigne l'art de convaincre, d'influencer et/ou de persuader sans menace ni coercition. Ainsi, cette puissance révèle une relation asymétrique entre un pays influencé et un influant. Ce dernier, par son prestige, les liens créés hors de ses frontières et son attractivité a la capacité d'influencer les autres nations afin d'obtenir d'eux des résultats stratégiques (parts de marchés, territoires, facilités...). La stratégie ici, subtile et indirecte, prouve que la puissance d'un pays peut reposer sur des éléments moins tangibles que des armes ou des finances. A contrario du « soft power », la démarche du « *hard power* » use de la contrainte et de l'incitation comme moyens de persuasion.

Au sens large, la société civile est l'acteur principal du « soft power ». Ce pouvoir ne peut s'exercer sans elle. Elle implique également dans un second rôle l'Etat, les acteurs non gouvernementaux et le marché. Le pouvoir d'influence que favorise le « soft power » peut être orienté vers multiples acteurs de la scène internationale notamment des multinationales, un pays allié ou adverse... Selon Nye, le « soft power » se définit par trois (3) éléments essentiels et différents : des conduites (attractives pour les autres nations), des outils premiers (valeurs, culture et institutions) ainsi que des politiques publiques et diplomatiques (légitimes et ayant autorité morale). Dans la pratique, les axes d'action du « soft power » sont entre autres les aides économiques, les alliances, la diplomatie, l'histoire ou encore la prestance du dirigeant. Héritée des relations internationales, la notion de soft power est de plus en plus présente aujourd'hui dans le monde du management.

Le soft power, moyen d'influence pour leaders...

Aujourd'hui, appliqué le « soft power » en entreprise revient pour le leader à faire davantage preuve de responsabilité et d'engagement. En réalité, il est en charge de contribuer au pouvoir d'influence de l'organisation dans son environnement (interne et externe) immédiat voire plus face à un monde en constante évolution. Et pour ce faire, il doit être capable de fédérer les collaborateurs autour d'une même cause, de donner

de la lisibilité aux objectifs définis et faciliter le dialogue dans les équipes. Son influence doit pouvoir aussi se traduire par la cohérence entre les discours, les postures et les actes posés, son agilité et son ouverture sur le monde. Toute cette démarche est faite pour s'imposer et atteindre des objectifs sans aucun moyen de coercition à l'endroit des collaborateurs.

10 pays africains les mieux cotés dans le Global Soft Power Index 2021

Egypte 34ème - Afrique du Sud 37ème - Maroc 48ème - Algérie 74ème - Nigéria 82ème - Ethiopie 83ème - Tunisie 84ème - Côte d'Ivoire 86ème - Zambie 87ème - Cameroun 88ème





Enical Technologies

Innovation that changes your world

Nous faisons parler vos données

www.enical-technologies.com



BUSINESS INTELLIGENCE - DATA SCIENCE
GOVERNANCE DE DONNÉES - DATAWAREHOUSE



L'ÉQUIPE DE RÉDACTION

MÉITÉ -SILUÉ Alimenta

KOUASSI Ange Ezékiel

KAMARA Aboubacar

TOURÉ Aboubacar

OBOU Fadel

Rédactrice en Chef

Rédacteur

Rédacteur

Rédacteur

Rédacteur



Teligenx

www.teligenx.com