



GABON

Brice Oligui Nguema dévoile un nouveau gouvernement de 30 membres, dont 10 femmes

CÔTE D'IVOIRE

La Coalition pour l'Alternance Pacifique appelle à un dialogue urgent et annonce un grand meeting le 31 mai

RDC

Le Dr Denis Mukwege alerte le Parlement européen sur l'urgence humanitaire dans l'Est du Congo

CÔTE D'IVOIRE

Resolute Mining investit 175 millions de dollars dans le projet aurifère de Doropo

GRAND FORMAT

*Trait d'Union
au SILA 15*

**UNE MAISON D'ÉDITION EN PLEINE ASCENSION
AU SERVICE DES VOIX AFRICAINES**

SOMMAIRE

POLITIQUE

GABON : BRICE OLIGUI NGUEMA DÉVOILE UN NOUVEAU GOUVERNEMENT DE 30 MEMBRES, DONT 10 FEMMES

4

CÔTE D'IVOIRE : LA COALITION POUR L'ALTERNANCE PACIFIQUE APPELLE À UN DIALOGUE URGENT ET ANNONCE UN GRAND MEETING LE 31 MAI

5

MALI : LA JUNTE SUSPEND LES PARTIS POLITIQUES FACE À UNE CONTESTATION GRANDISSANTE

6

CÔTE D'IVOIRE : PDCI-RDA, "AFFAIRE VALÉRIE YAPO CONTRE TIDJANE THIAM" : LE PROCÈS RENVOYÉ AU 15 MAI

7

GRAND FORMAT

TRAIT D'UNION

UNE MAISON D'ÉDITION AU SERVICE DES VOIX AFRICAINES, MARQUE LES ESPRITS AU SILA 15



8 - 13

ÉCONOMIE

CÔTE D'IVOIRE : RESOLUTE MINING INVESTIT 175 MILLIONS DE DOLLARS DANS LE PROJET AURIFÈRE DE DOROPÔ

15

SENÉGAL : CINQ ANCIENS MINISTRES DE MACKY SALL RENVOYÉS DEVANT LA HAUTE COUR DE JUSTICE POUR DÉTOURNEMENT DE FONDS

16

TRANSPORT ET LOGISTIQUE EN CÔTE D'IVOIRE : DES NICHES À FORT POTENTIEL POUR L'INVESTISSEMENT

17 - 36

SOCIÉTÉ

RDC : LE DR DENIS MUKWEGE ALERTE LE PARLEMENT EUROPÉEN SUR L'URGENCE HUMANITAIRE DANS L'EST DU CONGO

38

ÉGLISE CATHOLIQUE : LE CARDINAL ROBERT PREVOST ÉLU PAPE SOUS LE NOM DE LÉON XIV

39

POLITIQUE

Politique

Gabon : Brice Oligui Nguema dévoile un nouveau gouvernement de 30 membres, dont 10 femmes

Deux jours après sa prestation de serment, le président de la Transition gabonaise, Brice Clotaire Oligui Nguema, a annoncé la formation de son nouveau gouvernement, marqué par une équipe resserrée et technocratique. Composé de 30 membres, contre 35 dans la précédente équipe, ce gouvernement se veut plus opérationnel, avec une moyenne d'âge de 45 ans et une représentation féminine de dix ministres, témoignant d'une volonté affichée d'ouverture et d'équilibre.

Un gouvernement sans Premier ministre

Dans ce nouveau schéma institutionnel, le poste de Premier ministre disparaît, remplacé par celui de vice-président du gouvernement, confié à Alexandre Barro Chambrier. Par ailleurs, Séraphin Moundounga a été désigné vice-président de la République, consolidant ainsi le dispositif exécutif mis en place par la nouvelle Constitution.



Des profils technocratiques à des postes stratégiques

Parmi les nominations les plus remarquées, Henri-Claude Oyima, figure de proue du secteur bancaire en Afrique centrale et ancien PDG du groupe BGFI Bank, prend la tête d'un super ministère regroupant l'Économie, les Finances, la Dette, les Participations et la Lutte contre la vie chère. Sa mission est de renforcer la discipline budgétaire et de préparer le terrain à un futur programme d'aide avec le FMI, afin de redonner des marges de manœuvre financières à l'État.

Âgé de 68 ans et originaire du Haut-Ogooué, Oyima est l'une des personnalités les plus influentes du monde économique gabonais, ayant également dirigé la Bourse des valeurs mobilières d'Afrique centrale (BVMAC) et la Fédération des entreprises du Gabon.

Des choix politiques et militaires affirmés

Le colonel Ulrich Manfoumbi Manfoumbi, proche du président et acteur central du renversement d'Ali Bongo, a été nommé ministre d'État en charge des Transports, confirmant l'entrée de l'appareil militaire dans la gestion des affaires civiles.

Le très stratégique ministère du Pétrole est attribué à Sosthène Nguema Nguema, jeune technocrate jusque-là peu connu du grand public, mais considéré comme une figure montante de la nouvelle administration.

Les fidèles du président conservent leurs prérogatives, avec des ajustements limités dans les ministères régaliens de la Défense, de l'Intérieur et des Affaires étrangères.

Un renouvellement partiel et des départs notables



LE CENTRE MÉDICAL PAUL LANGERHANS (CMPL)

SPÉCIALITÉS

DIABÈTE,
TROUBLES
MÉTABOLIQUES,
NUTRITION CLINIQUE,
MEDECINE GÉNÉRALE,
GYNÉCOLOGIE,
PEDIATRIE,
LABORATOIRE.

CONTACTS

07 10 78 14 06
27 22 34 55 60

CDNA.MEDICAL@GMAIL.COM

LOCALISATION

RIVIERA PALMERAIE,
ROSIERS PROGRAMME 2,
BARRIÈRE 2

Lire plus :<https://hamanie.news/>



Face à la montée des tensions à l'approche de l'élection présidentielle d'octobre 2025, la Coalition pour l'Alternance Pacifique en Côte d'Ivoire (CAP-Côte d'Ivoire) a lancé, ce 5 mai, un appel pressant à l'ouverture d'un dialogue politique inclusif. Réunie en conférence de presse à la Maison du PDCI à Cocody, la coalition, représentée par sa porte-parole Simone Ehivet Gbagbo, présidente du Mouvement des Générations Capables (MGC), a exprimé ses vives inquiétudes face à la dégradation rapide du climat socio-politique ivoirien.

Une situation jugée alarmante

Simone Ehivet Gbagbo a dénoncé une série d'événements récents qu'elle considère comme des signaux d'alerte : expulsions violentes à Yopougon et Port-Bouët, tensions foncières croissantes, grèves d'enseignants réprimées par des arrestations. Elle

a rappelé que les scrutins passés ont souvent été marqués par la violence, causant des pertes humaines et un climat d'instabilité. La CAP-Côte d'Ivoire appelle à rompre avec ce cycle tragique et à créer les conditions d'une élection apaisée.

Des revendications claires

La coalition a pointé du doigt le blocage du dialogue avec l'opposition, l'exclusion d'électeurs potentiels, la composition jugée déséquilibrée de la Commission Électorale Indépendante (CEI), et l'éviction de personnalités politiques susceptibles de se porter candidates. La perspective d'un quatrième mandat pour le président Alassane Ouattara, qu'elle considère comme une violation de la Constitution, a également été dénoncée.

La CAP-Côte d'Ivoire a ainsi formulé plusieurs revendications majeures :

Politique

Côte d'Ivoire : La Coalition pour l'Alternance Pacifique appelle à un dialogue urgent et annonce un grand meeting le 31 mai

- La révision immédiate de la liste électorale avant le scrutin.

- La dissolution de l'actuelle CEI et la mise en place d'une nouvelle commission véritablement indépendante.

- L'intégration des personnalités politiques exclues.

- La garantie d'une élection ouverte à tous les candidats légitimes, sans exclusion.

Un meeting annoncé pour le 31 mai

Pour faire entendre sa voix, la coalition a annoncé l'organisation d'un grand meeting populaire le 31 mai 2025 à Abidjan, suivi d'une tournée nationale et internationale auprès des acteurs de la société civile et des partenaires internationaux. Elle invite tous les Ivoiriens attachés à la paix, à la démocratie et à la justice à se mobiliser massivement.

ECLAIR CONSULTING

la langue au service de l'influence africaine

En savoir plus :
<https://eclairconsulting.net/>

(+225) 27 22 20 41 68 |
(+225) 07 87 59 89 97
info@eclairconsulting.net

Immeuble Juridis /
Riviera Palmeraie route
Y4 Abidjan , Abidjan ,
Côte d'Ivoire

Lire plus :<https://hamanie.news/>

Politique

Mali : La junte suspend les partis politiques face à une contestation grandissante

Le président de la Transition au Mali, le colonel Assimi Goïta, a annoncé ce mercredi 7 mai la suspension «jusqu'à nouvel ordre» des activités des partis politiques et des associations à caractère politique, sur l'ensemble du territoire national. Cette décision, justifiée par les autorités au nom de «l'ordre public», intervient dans un contexte de tensions croissantes, à la veille d'un grand rassemblement prévu le 9 mai à Bamako.

La mesure a été rendue publique par un communiqué lu sur la télévision d'État (ORTM) à l'issue d'un Conseil des ministres. Elle interdit de facto le rassemblement annoncé, au cours duquel l'opposition comptait appeler les Maliens à s'opposer à la dissolution des partis, à dénoncer le maintien des militaires au pouvoir depuis cinq ans sans élections, le non-respect de la Constitution, les taxes jugées excessives et les coupures d'électricité récurrentes.

Une riposte attendue mais fragile

Les partis politiques s'étaient préparés à une interdiction,



qu'ils redoutaient depuis plusieurs jours. Les organisateurs du rassemblement ont annoncé leur intention de saisir la justice pour demander la levée de la suspension, même si les chances de succès semblent faibles à si courte échéance. Ils avaient également prévu, en cas d'interdiction, d'annuler le rassemblement pour éviter des violences, tout en réfléchissant à d'autres formes de mobilisation, notamment en province, en lien avec la société civile. Malgré l'interdiction, les réactions restent déterminées dans les rangs de l'opposition. « C'était prévisible, ils ne nous laissent plus d'autre choix que d'avancer », a déclaré un chef de parti à RFI. Un ancien ministre a, de son côté, dénoncé une manœuvre de «panique» de la part des autorités : « On ne peut indéfiniment gouverner par la peur. Lorsque le peuple refuse et se lève, plus rien ne peut l'arrêter », a-t-il averti.

Une crise politique qui s'enfonce

Plusieurs responsables politiques ont dénoncé une décision illégale, accusant la junte de vouloir étouffer une mobilisation populaire qui s'annonçait massive. « Les Maliens veulent des élections, y compris ceux qui avaient soutenu les militaires au début », a affirmé un autre dirigeant d'opposition.

Cependant, la répression observée ces derniers mois pèse lourdement sur la capacité des opposants à maintenir la pression sans risques. En 2024 déjà, les autorités avaient suspendu les activités politiques pendant trois mois et emprisonné une dizaine de leaders pendant plus de cinq mois.

Mian Agency

**SERVICES DE
RELATIONS
PUBLIQUES ET
COMMUNICATION**



Le procès opposant Valérie Yapo à Tidjane Thiam a repris ce jeudi 8 mai 2025 en Côte d'Ivoire. Militante du Parti Démocratique de Côte d'Ivoire (PDCI-RDA), principal parti d'opposition, Valérie Yapo conteste la légitimité de Tidjane Thiam à la tête de cette formation politique.

L'audience, qui n'a duré qu'une trentaine de minutes, a permis à chaque partie de déposer ses arguments par écrit auprès du tribunal. Les avocats du PDCI ont sollicité l'ouverture de nouveaux débats en versant de nouveaux documents à la procédure. En conséquence, l'affaire est renvoyée au jeudi 15 mai, date à laquelle des plaidoiries orales seront entendues.

La légitimité de Tidjane Thiam en question

Les deux parties restent campées sur leurs positions. Valérie Yapo, qui a saisi la justice pour faire annuler son exclusion

du PDCI, soutient que les organes ayant pris cette décision n'étaient pas légalement constitués. Elle affirme que ces structures ont été mises en place par Tidjane Thiam, dont elle conteste la légitimité à la tête du parti. Elle s'appuie sur l'article 48 du Code de la nationalité, affirmant que Tidjane Thiam aurait perdu la nationalité ivoirienne, ne conservant que la nationalité française au moment de son élection à la présidence du PDCI.

De son côté, le PDCI, représenté par ses avocats, rejette ces allégations. Selon Me Suy Bi, seul le procureur de la République est compétent pour statuer sur les questions de nationalité, ce qui rend la procédure intentée par Valérie Yapo irrecevable en l'état.

Politique

Côte d'Ivoire : PDCI-RDA, "Affaire Valérie Yapo contre Tidjane Thiam" : le procès renvoyé au 15 mai

La défense avance par ailleurs que Tidjane Thiam est né binational, Français et Ivoirien, ce qui, selon elle, le mettrait à l'abri des dispositions de l'article 48 du Code de la nationalité. Cet article avait déjà conduit le tribunal, il y a deux semaines, à ordonner sa radiation de la liste électorale.

Ce procès, qui soulève des questions sensibles sur la légitimité des dirigeants et les enjeux de nationalité au sein du PDCI, continue de retenir l'attention des observateurs politiques en Côte d'Ivoire. Les prochaines plaidoiries pourraient apporter des éclaircissements sur une affaire qui divise profondément le principal parti d'opposition.

Flash info



Tidjane Thiam quitte la présidence du parti d'opposition PDCI avant son procès le 15 Mai prochain



**ATHARI
ADVISORS**

Un cabinet de conseil engagé dans la transformation durable

<https://athari-as.com/>
+2250759956898
infos@athari-as.com

Lire plus :<https://hamanie.news/>

L'actualité pour l'Afrique et par l'Afrique

GRAND FORMAT

Trait d'Union



UNE MAISON D'ÉDITION AU SERVICE DES VOIX
AFRICAINES, MARQUE LES ESPRITS AU SILA 15

Trait d'Union

UNE MAISON D'ÉDITION AU SERVICE DES VOIX AFRICAINES, MARQUE LES ESPRITS AU SILA 15

Rencontres, succès public et ouvrages à succès : la maison d'édition a confirmé, lors du Salon International du Livre d'Abidjan, sa place parmi les acteurs qui font vibrer la scène littéraire ivoirienne et africaine.

Dans un secteur en constante évolution où les récits africains peinent encore parfois à se faire une place sur les grandes scènes littéraires, Trait d'Union s'est imposée, au fil des années, comme une maison d'édition qui ose, qui révèle, et qui porte haut les voix de ses auteurs. Cette dynamique s'est confirmée du 6 au 10 mai 2025 au Parc des Expositions, à l'occasion de la 15^e édition du Salon International du Livre d'Abidjan (SILA), où la maison a su créer l'événement autour de ses publications et de ses talents.

Avec un stand à l'image de sa ligne éditoriale — ouvert, vivant, accessible à tous —, Trait d'Union a su capter l'attention des visiteurs, des professionnels du livre, des médias et d'un public fidèle, venu en nombre rencontrer les auteurs et découvrir les nouveautés de la maison. Romans, essais, biographies : les

ouvrages proposés ont fait mouche, certains affichant même «sold out» bien avant la clôture officielle du salon.

Au-delà des ventes, c'est avant tout la qualité des rencontres, la richesse des échanges et la passion partagée pour la littérature qui ont marqué cette participation. Les auteurs présents — Djeney Siby Gbane, Malicka Ouattara, Aude Anicette Koko et Camille Anoh — ont pu échanger directement avec leurs lecteurs, tandis que les ouvrages de Donassihhi Abdoulh Coulibaly, ainsi que les biographies de Cheick Sallah Cissé, Ciss St Moïse et Meiway, bien qu'en l'absence physique de leurs auteurs, ont rencontré un franc succès. Dans ce grand format, nous vous proposons un retour sur les moments forts de cette participation, les réactions des auteurs, et les perspectives partagées par la Directrice Générale de Trait d'Union, Allisson Mériane Yavo, qui voit dans ce succès une confirmation de la mission portée par la maison : faire entendre les récits africains, dans toute leur diversité et leur puissance.



Allisson Mériane Yavo

«CE SUCCÈS CONFIRME NOTRE MISSION DE FAIRE RAYONNER LES VOIX D'ICI ET D'AILLEURS»



S'exprimant au nom de Trait d'Union, Allisson Mériane Yavo a salué avec émotion et fierté la participation réussie de la maison d'édition à cette 15^e édition du SILA.

«Nous repartons de ce salon avec le sentiment d'avoir rempli notre mission : celle de faire rayonner les voix d'ici et d'ailleurs, de rapprocher les auteurs de leurs lecteurs, et d'offrir au public des ouvrages qui font écho à ses réalités, ses rêves et ses espérances», a-t-elle déclaré.

La dirigeante s'est réjouie de l'engouement constaté tout au long du salon, marqué par un flux continu de visiteurs, des échanges riches et une belle dynamique autour des titres exposés. «Voir nos auteurs si chaleureusement accueillis, entendre les lecteurs partager leurs ressentis, et constater que plusieurs de nos ouvrages ont été

épuisés avant même la fin du salon, c'est un signal fort. Un signal qui nous encourage à continuer, à aller encore plus loin», a-t-elle ajouté.

Elle a également tenu à remercier les auteurs présents et ceux représentés par leurs œuvres, saluant leur talent, leur engagement et leur confiance. «Qu'ils aient été physiquement là ou que leurs livres aient parlé pour eux, ils ont contribué à faire de cette édition un moment inoubliable», a-t-elle souligné.

Enfin, Allisson Mériane Yavo a réaffirmé l'engagement de Trait d'Union à accompagner les talents littéraires, à rendre les livres accessibles au plus grand nombre, et à porter haut les couleurs de la littérature ivoirienne et africaine, au-delà des frontières. «Le SILA est une étape, belle et forte. L'aventure, elle, continue», a-t-elle conclu.

Des rencontres riches en émotions avec les auteurs de la maison

Tout au long des cinq jours du salon, les auteurs de Trait d'Union ont su créer une véritable proximité avec le public, transformant chaque échange en un moment privilégié de partage et de réflexion. Leurs ouvrages, porteurs de messages d'espoir, de résilience, d'engagement ou encore de quête de soi, ont trouvé un écho particulier chez les lecteurs venus nombreux les rencontrer.

Chacun d'eux est reparti marqué par l'intensité des échanges, la curiosité des visiteurs et l'accueil enthousiaste réservé à leurs œuvres. Entre signatures, discussions littéraires et partages d'expériences, les auteurs présents ont vécu un SILA à la hauteur de leurs espérances.

Voici leurs réactions, à chaud, recueillies à l'issue de cette participation.



Djeney Siby Gbane : «Une expérience humaine et littéraire inoubliable»



Présente au SILA avec pas moins de sept ouvrages exposés, Djeney Siby Gbane n'a pas caché son émotion face à l'accueil chaleureux du public. «Voir autant de personnes s'arrêter, feuilleter mes livres, poser des questions, partager leurs impressions... c'est une expérience humaine et littéraire inoubliable», a-t-elle déclaré avec reconnaissance.

L'autrice, dont les œuvres abordent des thématiques variées allant de la vie quotidienne aux réflexions sur l'identité et la résilience, s'est dite particulièrement touchée par l'engagement des jeunes lecteurs. «Ils sont venus curieux, parfois timides, mais repartis avec le sourire et des livres qui, je l'espère, continueront de les inspirer», a-t-elle confié.

Au-delà des ventes, Djeney retient surtout la richesse des échanges : «Ces rencontres me rappellent pourquoi j'écris. Pour partager des histoires, provoquer des émotions, mais surtout

dialoguer avec le lecteur, quel que soit son âge ou son parcours.»

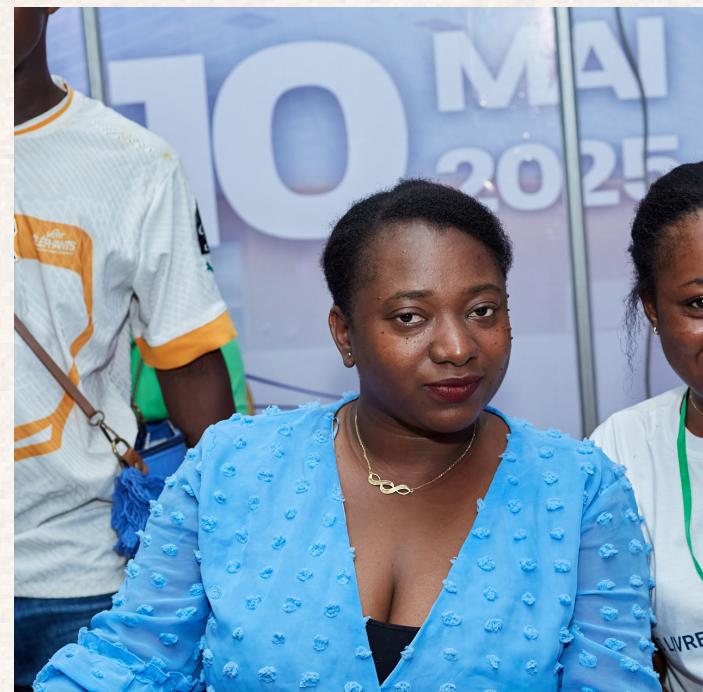
Portée par cette dynamique, elle promet de continuer à écrire, convaincue que la littérature reste une force vivante, capable d'éveiller les consciences et de rassembler.

Malicka Ouattara : «Sentir son texte vivre entre les mains des lecteurs, c'est un privilège»

Pour Malicka Ouattara, participer au SILA 15 a été bien plus qu'une simple présence : ce fut une véritable rencontre humaine et littéraire. L'autrice, dont l'univers d'écriture mêle poésie, introspection et réalité sociale, s'est dite portée par l'intérêt sincère des visiteurs pour son récent ouvrage. «Ce qui m'a le plus touchée, c'est de voir des lecteurs s'arrêter, prendre le temps de feuilleter, de lire quelques lignes à voix haute, et de venir échanger avec moi sur le ressenti que cela éveillait en eux», a-t-elle confié.

Au fil des jours, les moments de partage se sont multipliés, parfois intimes, parfois passionnés, autour de ses thèmes de prédilection : la quête de soi, les blessures silencieuses, et l'espérance. «Chaque échange m'a nourrie. Sentir son texte vivre entre les mains des lecteurs, c'est un privilège rare», a-t-elle ajouté.

Malicka Ouattara retient également l'énergie particulière du salon, où se croisent auteurs



confirmés, jeunes plumes et lecteurs de tous âges. «Le SILA est un espace où les livres prennent vie à travers les voix et les regards. On ne peut qu'en ressortir transformé», a-t-elle résumé, avec le sourire d'une autrice heureuse d'avoir touché des cœurs.

Aude Anicette Koko : «Le SILA m'a permis de mesurer à quel point l'écriture peut rapprocher les âmes»

Avec une émotion palpable, Aude Anicette Koko a exprimé sa joie et sa gratitude à l'issue de sa participation au SILA 15. L'autrice a été particulièrement marquée par la diversité et la sincérité des échanges qu'elle a eus avec les visiteurs.

«Je suis venue avec des livres, mais je repars avec des visages, des histoires partagées, des regards brillants d'émotion. Le SILA m'a permis de mesurer à quel point l'écriture peut rapprocher les âmes, même celles qu'on ne connaît pas encore», a-t-elle confié.

Elle salue aussi la chaleur du public ivoirien, toujours prêt à soutenir les écrivains locaux et à valoriser la littérature d'ici. «Je repars avec le cœur gonflé de gratitude et l'envie d'écrire encore plus, pour continuer ce dialogue silencieux mais puissant que seul le livre permet», a-t-elle conclu.



Camille Anoh : «J'ai été témoin d'un véritable amour du livre»

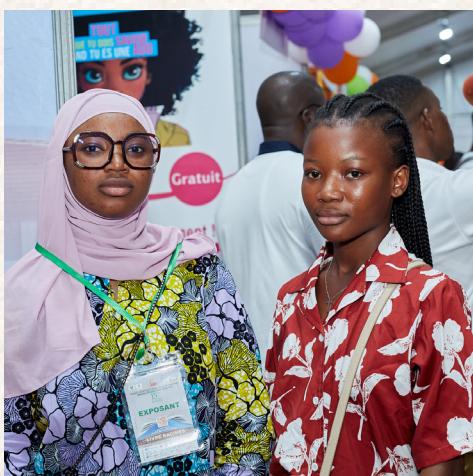
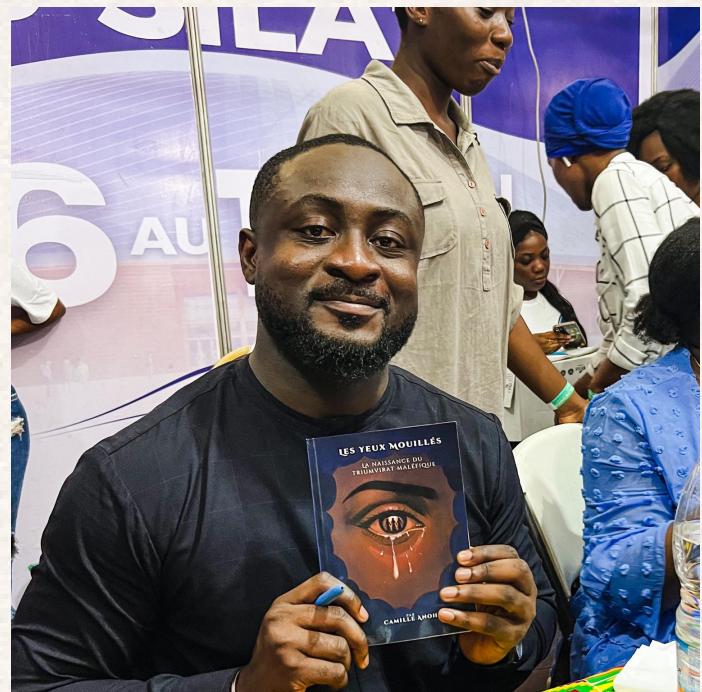
Présent pour défendre son œuvre devant un public aussi large que varié, Camille a été touché par la curiosité et la bienveillance des visiteurs. «J'ai été témoin d'un véritable amour du livre, d'un public attentif et avide de découvertes», a-t-il confié.

Tout au long des cinq jours, les échanges ont été riches, allant bien au-delà de la simple signature d'ouvrages. «Certains lecteurs sont restés longuement à discuter avec moi du parcours des personnages, des messages que je voulais faire passer. Ces discussions, parfois profondes, parfois légères, m'ont rappelé que l'écriture est un pont entre deux mondes : celui de l'auteur et celui du lecteur», a-t-il souligné.

Camille Anoh s'est également réjoui de voir ses ouvrages trouver leur place dans les mains d'un public intergénérationnel, preuve selon lui que «les histoires bien racontées savent traverser les âges et les horizons».

À l'heure du bilan, il se dit reboosté par cette

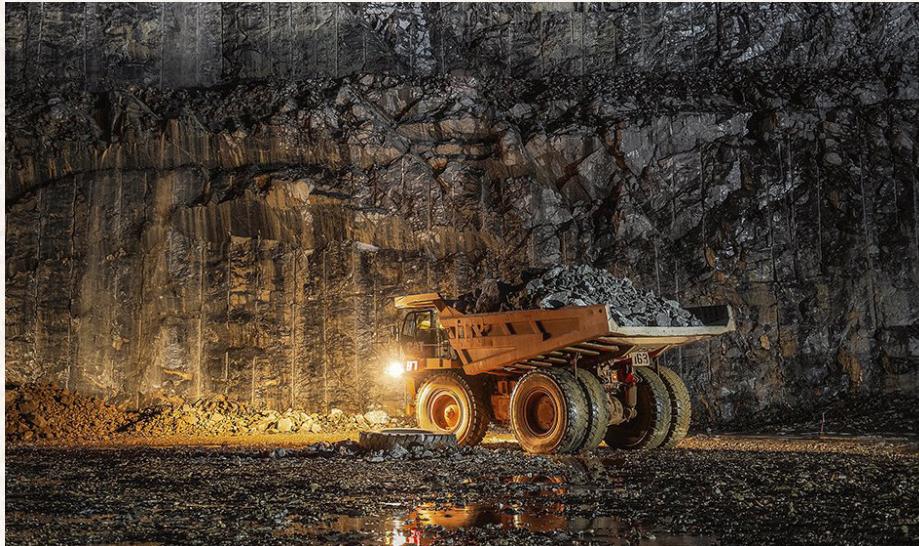
rencontre avec le lectorat ivoirien, et plus déterminé que jamais à poursuivre son chemin d'auteur. «Je repars avec la conviction renouvelée que la littérature ivoirienne et africaine a de belles pages à écrire», a-t-il conclu avec enthousiasme.



ÉCONOMIE

Economie

Côte d'Ivoire : Resolute Mining investit 175 millions de dollars dans le projet aurifère de Doropo



Dans un contexte de compétition accrue sur le marché aurifère africain, la Côte d'Ivoire continue de s'affirmer comme une destination de choix pour les investisseurs miniers. Dernier signe en date : la compagnie australienne Resolute Mining a annoncé un investissement de 175 millions de dollars pour l'acquisition du projet aurifère de Doropo, précédemment détenu par AngloGold Ashanti.

Un projet stratégique pour l'industrie aurifère ivoirienne

Situé dans le nord-est de la Côte d'Ivoire, à la frontière avec le Burkina Faso, le projet Doropo affiche des perspectives prometteuses avec une production annuelle moyenne estimée à 167 000 onces d'or sur une durée de vie projetée de dix ans. Ces prévisions placent Doropo parmi les projets les plus compétitifs de la région, consolidant l'intérêt de Resolute Mining pour le marché ivoirien et plus largement pour l'Afrique de l'Ouest, une région clé dans la course mondiale aux ressources aurifères.

Pour la compagnie australienne, il s'agit de son plus important investissement en Côte d'Ivoire, illustrant sa volonté de renforcer sa présence sur le continent africain. Le groupe mise sur la stabilité politique relative du pays et

son potentiel géologique encore sous-exploré pour bâtir une stratégie de long terme dans la région.

Un climat favorable aux investisseurs

L'opération illustre également l'attractivité croissante de l'économie ivoirienne, soutenue par une politique minière jugée favorable et un cadre réglementaire transparent. Le gouvernement ivoirien, qui ambitionne de faire du secteur minier un levier majeur de croissance économique, multiplie les efforts pour attirer des acteurs internationaux de premier plan.

Cette dynamique se traduit par une contribution croissante du secteur minier au PIB, notamment grâce à l'or, devenu l'un des principaux moteurs d'exportation du pays aux côtés du cacao et du pétrole.

Un impact attendu au niveau local

Au-delà des chiffres, l'implantation de Resolute Mining à Doropo pourrait transformer économiquement et socialement la région, souvent confrontée à l'enclavement et au manque d'infrastructures. Création d'emplois, développement local, amélioration des infrastructures : les attentes sont nombreuses pour les populations locales.

[Lire plus :<https://hamanie.news/>](https://hamanie.news/)

L'actualité pour l'Afrique et par l'Afrique

**ÉDITION DE
LIVRES ET
PÉRIODIQUES**

Mian Publishing
est une maison
d'édition
engagée dans
la création et
la diffusion
de contenus
de qualité
qui inspirent,
informent et
transforment.

Economie

Sénégal : Cinq anciens ministres de Macky Sall renvoyés devant la Haute Cour de justice pour détournement de fonds



Le Sénégal s'apprête à vivre une série de procès historiques. Cinq anciens ministres de l'ex-président Macky Sall vont comparaître devant la Haute Cour de justice, la plus haute juridiction du pays en matière de responsabilité gouvernementale. Ce jeudi 8 mai 2025, l'Assemblée nationale a adopté une résolution autorisant leur mise en accusation, ouvrant ainsi la voie à des poursuites pour détournement présumé de fonds publics, notamment ceux alloués à la lutte contre la pandémie de Covid-19.

Parmi les personnalités visées figurent Moustapha Diop, Amadou Mansour Faye, Aissatou Sophie Gladima, Salimata Diop et Ismaïla Madior Fall, tous anciens ministres sous le régime de Macky Sall. Quatre d'entre eux sont accusés de malversations liées à la gestion du fonds «Force Covid-19», destiné à soutenir les ménages et les entreprises fragilisés par la crise sanitaire. Ismaïla Madior Fall, ancien ministre de la Justice, est quant à lui poursuivi pour détournement de fonds et corruption dans un dossier distinct, sans lien direct avec les fonds Covid.

La gestion du fonds Covid-19 au cœur des accusations

Le fonds «Force Covid-19», mis en place au plus fort de la pandémie, avait pour objectif de soutenir les populations vulnérables et stabiliser l'économie face aux effets dévastateurs de la crise sanitaire. Mais un rapport explosif de la Cour des comptes, publié en 2023, a mis en évidence de graves irrégularités dans l'utilisation de ces ressources. Sur la base de ce rapport, le Parquet financier de Dakar a ouvert une enquête, qui a conduit les députés à voter la levée de l'immunité de ces anciens membres du gouvernement.

Une procédure exceptionnelle dans l'histoire politique du Sénégal

Saisie pour la troisième fois seulement depuis l'indépendance en 1960, la Haute Cour de justice retrouve le devant de la scène. Cette juridiction, rarement sollicitée, avait déjà jugé Mamadou Dia en 1963 et s'était prononcée en 2005 sur l'affaire Idrissa Seck, conclue par un non-lieu. La relance de cette instance souligne l'importance politique et judiciaire de cette procédure, qui pourrait faire date dans l'histoire du pays.

Lire plus :<https://hamanie.news/>



**ATHARI
ADVISORS**

Un cabinet de conseil engagé dans la transformation durable

<https://athari-as.com/>
+2250759956898
infos@athari-as.com

Transport et logistique en Côte d'Ivoire : des niches à fort potentiel pour l'investissement

**UNE ANALYSE DE PRINCE LANDRY BLE,
SENIOR CONSULTANT – ATHARI ADVISORS**

Aujourd'hui, le secteur du transport en Côte d'Ivoire vibre de projets et d'innovations – une opportunité en or pour la diaspora africaine désireuse de contribuer au développement. La Côte d'Ivoire, cœur de la sous-région ouest-africaine, accélère ses investissements dans les transports (routier, portuaire, urbain). En 2023 la croissance du PIB était de ~6,5%, tirée par de fortes infrastructures (2 ports internationaux, 500 km de littoral, 82 090 km de routes dont 6 743 km bitumés) et par un secteur tertiaire dominé par le transport, le commerce et les télécoms (51% du PIB). Abidjan (+ 5 Millions d'habitants) et les autres pôles urbains connaissent une urbanisation rapide, soutenue par la digitalisation et l'explosion de l'e-commerce (~280 milliards CFA en 2023, +11,3%/an prévu). Pour les investisseurs de la diaspora, ce marché dynamique recèle des opportunités majeures.

Le transport est bien plus qu'un simple moyen de déplacement en Côte d'Ivoire – c'est le système circulatoire de l'économie nationale. Avec une contribution oscillant entre 7 % et 10 % du PIB, le secteur des transports porte la croissance et crée des milliers d'emplois directs et indirects. Le pays récolte d'ailleurs les fruits d'une décennie d'investissements : routes bitumées, échangeurs urbains, ponts et voies express se multiplient.

Infrastructures en transformation : De grands chantiers structurants ont façonné le paysage récent. Le 4^e pont d'Abidjan a désenclavé la commune de Yopougon, réduisant les embouteillages chroniques et fluidifiant la traversée de la lagune. En parallèle, le projet de métro d'Abidjan (ligne 1 en construction) et le lancement de corridors autoroutiers vers l'intérieur (axe Abidjan-San Pédro, extension de l'autoroute du Nord) témoignent de la volonté politique de moderniser les infrastructures de transport. Ageroute et d'autres agences publiques réhabilitent des milliers de kilomètres de routes rurales, ouvrant l'accès à des zones agricoles autrefois isolées.

Dynamisme urbain et portuaire : Abidjan,



métropole de plus de 5 millions d'habitants, est en pleine effervescence. La demande de mobilité y est exponentielle, portée par une urbanisation rapide et une population jeune. Parallèlement, les ports ivoiriens battent des records : 34,7 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port d'Abidjan en 2023, et 7,0 millions de tonnes par le Port de San-Pédro – des hausses régulières chaque année depuis 2020. Le Port d'Abidjan à lui seul génère 80 % des recettes douanières et 60 % des revenus de l'État, illustrant à quel point le commerce international du pays repose sur la performance logistique.

Ce dynamisme urbain et portuaire crée des besoins accrus en solutions de transport efficaces, du dernier kilomètre en ville au transport massifié de conteneurs.

Tendances structurelles : Plusieurs tendances convergent pour redessiner le secteur. La digitalisation est omniprésente : réservation de taxi via smartphone, géolocalisation des marchandises, paiement mobile du carburant, etc. L'essor de la consommation intérieure (grande distribution, e-commerce) sollicite de nouvelles capacités de distribution sur tout le territoire. Côté exportations, au-delà du cacao,

l'Ivoire exporte de plus en plus de produits transformés (jus de fruits, huile de palme, noix de cajou décortiquées), ce qui requiert des chaînes logistiques plus pointues (normes qualité, transport sous température contrôlée). Enfin, la Côte d'Ivoire profite de sa position stratégique en Afrique de l'Ouest : membre de l'UEMOA, elle contribue à 40 % du PIB de cette union, et sert de hub régional. Les corridors Abidjan-Ouagadougou et Abidjan-Bamako sont des artères vitales pour les pays voisins sans littoral, conférant au pays un rôle de carrefour logistique naturel.

Enjeux majeurs : garantir que cette croissance s'accompagne d'une mobilité durable et inclusive. L'État a lancé la Stratégie de Développement des Transports 2021-2025, visant un transport plus sûr (baisse de 24 % des accidents entre 2021 et 2022 grâce à des mesures de sécurité routière) et plus propre (renouvellement du parc, promotion des véhicules neufs). Ces efforts ouvrent la voie à des partenariats public-privé où la diaspora et les investisseurs peuvent s'insérer pour apporter innovations et capitaux.

Zoom sur 4 villes stratégiques : des écosystèmes à relier

Le potentiel du transport ivoirien se décline différemment selon les régions. Tour d'horizon de quatre villes-clés où se concentrent besoins et opportunités :

Abidjan – Mobilité urbaine en pleine mutation

Capitale économique, Abidjan est le cœur battant du transport ivoirien. Chaque jour, des millions de trajets s'y effectuent, entre voitures personnelles, taxis compteurs orange, minicars gbaka, autobus de la SOTRA, et désormais VTC commandés via appli. La ville a longtemps souffert de congestions, symbole des défis de la mobilité africaine. Mais des solutions émergent : multiplication de voies rapides, projets de Bus Rapid Transit, sans oublier le futur métro qui reliera les communes du nord (Anyama) au sud (Port-Bouët). Le marché des VTC y est en plein essor depuis l'arrivée de Yango en 2018, suivi de Heetch et d'autres. Plus de 95 000 chauffeurs se sont même réunis sur des plateformes en ligne pour partager conseils et retours d'expérience, preuve de l'ampleur du phénomène. En réponse, les autorités ont intégré ces nouveaux acteurs au paysage réglementaire (les tarifs VTC incluent désormais une taxe spécifique de 4 %). Pour un investisseur, Abidjan offre un terreau idéal pour lancer un service de mobilité innovant (covoiturage inter-communes, navettes privées, motos-taxis sécurisés en périphérie) ou pour déployer une flotte de VTC multi-applications (un même véhicule pouvant servir sur plusieurs plateformes afin de maximiser son taux d'utilisation). La demande est là : la moitié des trajets urbains se font encore en wôrô-wôrô informels, indiquant un grand potentiel de formalisation.



Bouaké – Hub logistique de l'intérieur



Située au centre du pays, Bouaké est la deuxième plus grande ville de Côte d'Ivoire et un nœud stratégique de redistribution. Carrefour des routes du Nord (Mali, Burkina) et du Sud (Abidjan, Ghana), elle bénéficie de la route internationale et de la ligne de chemin de fer reliant Abidjan à Ouagadougou. Après une décennie 2000 marquée par la crise, Bouaké renait économiquement : le programme gouvernemental « Bouaké Nouveau » injecte des investissements massifs pour moderniser la ville. L'un des projets phares de la ville est la création d'une zone industrielle et logistique de 1000 hectares en périphérie, incluant une plateforme logistique ultra-moderne de 150 ha. Lors du forum Invest in Bouaké début 2024, plus de 800 milliards FCFA d'intentions d'investissement ont été annoncés autour de ces projets. Concrètement, Bouaké vise à devenir un hub de stockage et de distribution : consolider les récoltes agricoles du centre et du nord (ignames, mangues, noix de cajou) pour les expédier vers Abidjan ou l'export ; réceptionner les produits manufacturés ou importés pour les dispatcher vers les villes de l'hinterland. Pour les investisseurs, Bouaké offre l'opportunité de créer des entrepôts multi-clients, des centres de groupage de fret ou d'implanter des garages poids-lourds centralisés. De plus, la main d'œuvre locale est abondante et le foncier plus accessible qu'à Abidjan, réduisant les coûts d'implantation. Bouaké se positionne clairement comme le pont logistique entre le portuaire et le sahélien.



San-Pédro – Corridor minier et port secondaire en expansion

San-Pédro, sur la côte sud-ouest, est le deuxième port du pays et la porte d'accès aux riches régions forestières et minières. Historiquement spécialisé dans l'export du cacao et du bois, le Port de San-Pédro a vu son trafic bondir à 7,0 millions de tonnes en 2023, soit +47 % depuis 2020. L'ouverture de nouvelles mines dans l'ouest (nickel du Bafing, manganèse de Zanzan) et les projets de fer de Mount Klahoyo promettent d'intensifier encore cette activité. Le port est également désigné pour servir de port de transit au Mali via le corridor San-Pédro-Bamako (complémentaire à l'axe Abidjan-Bamako). La ville de San-Pédro elle-même s'est développée grâce au port, enregistrant plus de 200 000 habitants aujourd'hui, avec des besoins croissants en transport urbain et interurbain. Les opportunités y sont multiples : investissement dans des camions spécialisés (bennes pour le minerai, citernes pour l'huile de palme, etc.), création d'une flotte de remorques et engins de manutention pour le port, ou encore services de logistique intégrée (transport + entreposage) pour les compagnies minières. San-Pédro va également bénéficier du bitumage en cours de la route vers Man et de la modernisation de son aéroport, ce qui renforcera son rôle. Pour la diaspora ivoirienne originaire de l'Ouest, investir à San-Pédro revêt un double impact : économique bien sûr, mais aussi social en dynamisant une région longtemps enclavée.





Korhogo - Transport agricole et échanges transfrontaliers

Capitale du grand nord ivoirien, Korhogo est le poumon commercial de la savane. Cette zone produit la majorité du coton ivoirien, ainsi que l'anacarde (noix de cajou) dont le pays est le 1^{er} producteur mondial depuis 2015. Korhogo se trouve au carrefour des routes menant au Mali et au Burkina Faso, avec un climat plus sec favorable aux échanges toute l'année. Cependant, les infrastructures de transport y étaient historiquement moins développées. Aujourd'hui, la donne change : le gouvernement a lancé la construction d'un port sec à Ferkessédougou, près de Korhogo, avec une gare ferroviaire étendue à 6 voies de 900 m chacune, pour en faire une base logistique de plein exercice. Cela permettra de regrouper les marchandises du nord (coton fibre, noix brutes de cajou, mangues, karité...) et de les expédier par rail ou route vers le port d'Abidjan ou de San-Pédro, tout en facilitant l'importation de biens de consommation pour les pays voisins via la Côte d'Ivoire. Korhogo voit également émerger des initiatives de transport agro-logistique : des coopératives s'équipent de camions pour acheminer elles-mêmes leurs productions, et des investisseurs privés créent des centres de services routiers (stations-service, garages, parkings sécurisés) le long de la route internationale. Pour un investisseur, Korhogo offre un marché de niche potentiellement très rentable : par exemple, financer une flotte de camions-bennes pendant la campagne cotonnière, ou des camions frigorifiques lors de la saison des mangues (pour éviter les pertes post-récolte). C'est aussi une zone où la concurrence formelle est plus faible qu'au sud, ce qui permet à un nouvel entrant de rapidement s'imposer avec un service fiable. La diaspora du nord pourrait y trouver une occasion de contribuer au développement local en améliorant les circuits de transport, levier crucial pour augmenter les revenus agricoles.



Focus B2B : Gros porteurs, chantiers et logistique industrielle

Le segment business-to-business (B2B) du transport en Côte d'Ivoire englobe tout ce qui touche aux besoins des entreprises, des mines et des grands chantiers. C'est un domaine où les économies d'échelle et la fiabilité priment, et où les tickets d'entrée financiers sont plus élevés – mais les marges aussi. Nous avons fait un tour d'horizon des principaux sous-segments B2B :

Fret lourd & transport routier de marchandises : C'est la colonne vertébrale du commerce. En 2023, le trafic routier de marchandises a atteint 28 millions de tonnes, confirmant le rôle dominant du camion dans l'acheminement des biens. Les semi-remorques 40 tonnes et camions articulés sont très sollicités pour transporter conteneurs, sacs de cacao, grumes de bois ou matériaux de construction. De nombreuses flottes actuelles sont vieillissantes (beaucoup de camions Mercedes et Renault des années 1990 toujours en service). Cela se traduit par des pannes fréquentes et des coûts d'entretien élevés. Une opportunité consiste à investir dans des camions neufs ou récents, plus économiques en carburant et conformes aux normes, et à capter les contrats de transport auprès des industriels et grossistes. Par exemple, transporter les produits d'une cimenterie vers les distributeurs BTP, ou les boissons d'une brasserie vers les dépôts régionaux. Ces contrats de fret sont généralement indexés sur le volume (FCFA/tonne/km) et la régularité des livraisons assure un chiffre d'affaires stable. L'enjeu est de mutualiser les retours à vide (d'où l'intérêt de plateformes numériques type Kamtar ou Kobo360 qui connectent en temps réel chargeurs et transporteurs). Côté diaspora, se positionner sur le fret lourd peut se faire via la création d'une société de transport agréée ou via l'achat de quelques camions loués sous contrat à des logisticiens établis.

BTP & transport de chantier : Le bâtiment et les travaux publics ont connu un boom (logements sociaux, immeubles, voiries urbaines, stades de la CAN 2024...). Ce secteur requiert des transports spécifiques : porte-engins pour excavatrices et bulldozers, tombereaux et bennes pour évacuer les déblais ou livrer du gravier, camions toupies pour le béton, etc. Actuellement, beaucoup d'entreprises de construction sous-traitent ces besoins à des propriétaires indépendants, faute de capacités internes. Investir dans quelques équipements clés et proposer un service de location avec chauffeur aux entrepreneurs du BTP peut être très rentable. Par exemple, un

camion-benne effectuant des rotations sur un gros chantier peut générer plusieurs centaines de milliers de FCFA par jour en facturation. De plus, l'équipement sert sur divers projets successifs, lissant l'investissement. Africa Global Logistics (AGL), ex-Bolloré, a démontré l'importance de la logistique BTP en convoyant efficacement les matériaux pour la construction des 6 stades de la CAN 2024. Les chantiers d'infrastructure publique à venir (ponts, routes, barrages hydroélectriques) garantiront une demande soutenue pour ce type de transport spécialisé.

Transport minier & pétrolier : Avec l'entrée en production de nouveaux sites miniers (plus de 41 projets miniers répertoriés dont 5 en production) et le développement du champ pétrolier offshore Baleine, la logistique minière/énergie prend de l'ampleur. Il s'agit de transporter des minerais bruts (nickel, manganèse) des mines vers les ports, souvent via des pistes rurales à renforcer, ou d'acheminer du carburant, des explosifs et du matériel vers les sites reculés. Les sociétés minières cherchent des prestataires fiables pouvant gérer ces flux sous des normes de sécurité strictes. Un investisseur peut cibler l'acquisition de camions citernes (pour le diesel des engins miniers) ou de camions plateaux adaptés aux pistes, et signer des contrats logistiques avec ces compagnies. Le transport minier se fait parfois en convoi pour des raisons sécuritaires, d'où l'importance d'avoir plusieurs unités. Les tarifs, calculés au tonne-kilomètre, intègrent les contraintes (retours à vide fréquents depuis le port vers la mine). L'avantage : des contrats long terme sur 3 à 5 ans souvent indexés sur la production, offrant de la visibilité. Il est possible de mutualiser avec des transports agricoles (par ex, camion transportant des sacs d'anacarde pendant l'intercampagne minière). À noter que l'État envisage la réhabilitation de certaines voies ferrées ou construction de nouvelles pour le minier, mais cela reste à horizon lointain – d'ici là, le camion règne en maître.

Logistique portuaire & flottes dédiées :

Les activités portuaires d'Abidjan et San-Pédro génèrent leur propre écosystème de transport. On compte le va-et-vient incessant des camions porte-conteneurs entre les terminaux et les dépôts de fret, les camions spécialisés pour le transport de cacao en vrac vers les entrepôts d'exportateurs, ou encore les camions frigorifiques pour le thon à débarquer. Investir dans du matériel portuaire (tracteurs de terminal, chariots élévateurs, remorques spécifiques) et le louer aux opérateurs portuaires est une autre approche B2B. Par exemple, acquérir quelques tracteurs portuaires (tugmasters) pour aider à déplacer les conteneurs dans l'enceinte portuaire, ou des remorques modulaires. Certains transitaires recherchent des partenaires pour étendre leur flotte sans mobiliser leur capital : la diaspora peut ici jouer un rôle de financeur-exploitant. Soulignons aussi les flottes privées d'entreprises : de grands groupes comme le groupe Olam, SIFCA ou les sociétés de la grande distribution opèrent des dizaines de camions en interne pour sécuriser leurs approvisionnements. La gestion externalisée de flottes (gestion par un tiers de la maintenance, du renouvellement, des chauffeurs) est un service émergent qu'un

investisseur organisé peut proposer, libérant ainsi l'entreprise cliente de ces soucis. Enfin, n'oublions pas la maintenance : lancer un atelier mécanique de référence dans une zone industrielle, avec disponibilité de pièces détachées, peut capter la demande croissante d'entretien professionnel des camions (plutôt que le petit garagiste informel). Ce volet maintenance peut s'intégrer verticalement dans une offre de transport global (transport + entretien centralisé).

Le B2B dans le transport ivoirien est vaste et porteur. La clé du succès réside dans la fiabilité (respect des délais, entretien rigoureux, conformité réglementaire) et la masse critique (avoir suffisamment de véhicules pour honorer les contrats volumineux). Les entreprises clientes sont prêtes à payer le prix pour un service sans faille, car leur propre chaîne de production en dépend. Avec l'accompagnement adéquat, un entrepreneur diaspora peut structurer une offre compétitive, s'appuyant sur les atouts locaux (coûts de main d'œuvre modérés, croissance de la demande) tout en apportant un management rigoureux inspiré des standards internationaux.



Focus B2C : Mobilité urbaine, livraison et services à la demande

Le volet business-to-consumer (B2C) du transport en Côte d'Ivoire est celui qui touche directement la population : comment les gens se déplacent au quotidien et comment les biens leur sont livrés. C'est un marché vaste, agile, où l'innovation technologique fait la différence et où l'expérience client prime.

Passons en revue les segments B2C les plus dynamiques :

VTC et taxis nouvelle génération : Le paysage du transport urbain a été révolutionné ces dernières années par l'arrivée des applications VTC. Abidjan, en particulier, a vu émerger une offre complémentaire aux taxis traditionnels. Yango (du géant Yandex), Heetch (startup française) et même Uber se disputent le marché, aux côtés d'initiatives locales comme TaxiJet ou Go'Babi (startups ivoiriennes cherchant à digitaliser les taxis communaux). Pour le consommateur, cela signifie plus de confort, de sécurité et de transparence sur les tarifs. Pour l'investisseur, le modèle VTC offre plusieurs possibilités : soit devenir propriétaire de véhicules VTC (en recrutant des chauffeurs et en affiliant les voitures aux plateformes, un peu comme un mini-parc de taxis), soit développer une application locale adaptée aux spécificités ivoiriennes (langue locale, paiement mobile Money, etc.). Notons que la réglementation VTC ivoirienne se structure : les chauffeurs doivent désormais disposer d'une licence professionnelle, et les plateformes sont soumises à taxation. C'est plutôt une bonne nouvelle, signe que le secteur se pérennise et entre dans le formel. Côté rentabilité, une berline type Toyota Corolla acquise d'occasion (~8 millions FCFA) peut générer jusqu'à 600 000 FCFA de chiffre d'affaires mensuel en travaillant aux heures de pointe, pour environ 300 000 FCFA de gains nets après coûts (carburant, commission plateforme, entretien). Le point mort peut ainsi être atteint en environ 24 mois d'exploitation si le véhicule est bien utilisé. Les risques sont la gestion des chauffeurs (fidélisation, formation à la conduite responsable) et la concurrence féroce sur les tarifs. Cependant, la demande de transport personnalisé va croissant avec l'expansion urbaine d'Abidjan (qui s'étale sur plus de 30 km d'est en ouest). Proposer des services VTC de niche – par exemple des VTC premium pour la diaspora en visite, VTC partagé

pour les étudiants, ou VTC motos pour se faufiler aux heures de pointe – pourrait apporter un avantage compétitif.

Mobilité urbaine alternative : Au-delà des VTC, la mobilité urbaine ivoirienne innove aussi via d'autres moyens. Dans certaines communes émergent des moto-taxis (interdits officiellement à Abidjan intramuros mais présents à Abobo et dans les villes de l'intérieur comme Gagnoa, Bouaké et Korhogo, etc.), ainsi que des tricycles motorisés pour le transport de personnes (surnommés "Saloni", importés d'Asie). Ces engins, moins coûteux, répondent à un besoin de transport local sur de courtes distances ou dans des zones peu desservies. Dans les villes de l'intérieur du pays et dans certains quartiers populaires d'Abidjan, de jeunes entrepreneurs ont mis en place des tricycles à trois roues pour transporter passagers et petits colis du marché. Un tricycle neuf coûte environ 1,5 million FCFA, bien plus abordable qu'une voiture, et peut être rentabilisé en 6 à 8 mois en zone périurbaine à raison de 5 000 FCFA de recettes par jour. L'investissement diaspora peut consister à financer une flotte de 50 tricycles confiés à des jeunes en micro-franchise, générant à la fois profit et impact social (création d'emplois locaux). Autre alternative urbaine : les bateaux-bus lagunaires à Abidjan. On peut imaginer des services privés complémentaires (navettes fluviales touristiques, taxis-bateaux pour certaines zones isolées). L'innovation est également présente dans la micromobilité : des projets pilotes de vélos électriques en libre-service ou de trottinettes commencent à voir le jour sur les campus universitaires et pour les résidents d'expatriés. C'est encore embryonnaire, mais un investisseur visionnaire pourrait préparer l'avenir en introduisant ce type de solutions, couplées à la sensibilisation.

Livraison à domicile et e-commerce :

Le boom du e-commerce ivoirien (Jumia, Glovo, Yango Delivery, etc.) a été catalysé par la pandémie et se poursuit depuis. Commander un repas, une bouteille de gaz, des courses ou un smartphone et se faire livrer chez soi en moins de 2 heures est désormais un service utilisé par la classe moyenne urbaine. Des entreprises locales se sont positionnées, telle Delifast (livraison de plis et colis à Abidjan en -2h) ou Paps (startup sénégalaise étendue à Abidjan, spécialisée en logistique du dernier kilomètre). Le défi de la livraison en Côte d'Ivoire est double : l'adressage des rues encore approximatif et la congestion urbaine. Mais les solutions se sont adaptées : applications donnant la localisation GPS précise du client, livreurs à moto pouvant zigzaguer dans le trafic, et relais pick-up points dans les stations-service. Un investisseur peut entrer sur ce marché en créant une société de coursiers (10 à 20 motos avec chauffeurs recrutés, plus une appli de dispatch) pour servir soit le grand public, soit en B2B pour livrer les clients de e-commerçants. Les recettes proviennent de frais de livraison (généralement 1000 à 3000 FCFA par course selon la distance). Avec 100 livraisons/jour, le chiffre d'affaires cumulé peut vite devenir conséquent. La rentabilité dépend de l'optimisation des tournées et du taux de remplissage des livreurs. Une autre option d'investissement est de fournir du matériel logistique aux acteurs existants : financer une flotte de vans de livraison (type fourgonnette 1,5 tonne) pour une entreprise d'e-commerce, en crédit-bail. Ou encore ouvrir un mini-entrepôt de proximité en franchise pour une plateforme (point de stockage avancé permettant de livrer plus vite une zone donnée). Le boom du e-commerce n'en est qu'à ses débuts en Côte d'Ivoire, la demande

de solutions de livraison fiables et rapides va exploser dans les 5 prochaines années.

Location et transport léger pour particuliers :

Enfin, le B2C inclut aussi la location de véhicules utilitaires pour particuliers et petits commerçants. Les artisans qui doit livrer du matériel ou une famille qui déménage ont besoin de camions pick-up ou de petites fourgonnettes à la journée. Actuellement, l'offre est peu structurée : on trouve quelques loueurs informels de camions dans chaque ville. Formaliser ce segment via une agence de location type Hertz local (avec réservation par téléphone ou appli, assurance comprise) serait un plus. De même, proposer des bus ou minibars en location pour des évènements (mariages, sorties d'entreprise) répondrait à un besoin. Ce segment "location à court terme" pourrait s'appuyer sur la diaspora : par exemple un investissement groupé de 5 membres de la diaspora pour acquérir un minibus de 30 places et le louer pour des excursions touristiques ou des voyages associatifs.

La mobilité grand public en Côte d'Ivoire est en pleine effervescence. C'est un terrain propice à la créativité entrepreneuriale, où l'on peut démarrer avec des investissements plus modestes qu'en B2B et voir un retour rapide si l'on capte une clientèle fidèle. La concurrence vient souvent de l'informel ; la carte à jouer est alors la qualité de service (fiabilité, sécurité, simplicité de commande) pour se démarquer. La diaspora, de par son exposition à d'autres modèles (Uber, Amazon, etc.), peut apporter un vent de fraîcheur et aider à adapter ces modèles globalisés au contexte local ivoirien, pour le bénéfice des consommateurs comme des investisseurs.



Business models & rendements : Chiffrages et cas concrets

Parlons chiffres et rentabilité. Quels coûts prévoir, quels gains espérer, et en combien de temps un investissement dans le transport en Côte d'Ivoire peut-il être rentabilisé ? Voici quelques cas pratiques simplifiés pour se projeter, basés sur les données actuelles du marché :

Flotte VTC (urbain) – Cas d'une voiture

berline en VTC à Abidjan : Vous achetez une Toyota Yaris Sedan neuve à 15 millions FCFA (~23 000 €). Vous recrutez un chauffeur qui travaillera 6 jours/7 via une appli VTC (Yango par ex). En moyenne, il effectue 10 courses par jour à 2 000 FCFA chacune, soit 20 000 FCFA de recettes quotidiennes. Sur un mois (~26 jours travaillés), le chiffre d'affaires est 520 000 FCFA. Il faut déduire le carburant (~120 000), la commission de la plateforme VTC (~20 %, soit 104 000), l'entretien + assurance (~50 000) et la rémunération du chauffeur (~150 000 base fixe + primes). Il reste environ 100 000 FCFA de bénéfice net par mois, soit 1,2 million par an. On atteindrait ainsi un ROI en ~2 ans et demi pour ce véhicule. Ce délai peut être réduit si le véhicule est acheté d'occasion (investissement moindre) ou s'il tourne sur plusieurs plateformes/moments (par ex, en dehors des heures de pointe VTC, il sert à du transport privé). La clé de la rentabilité en VTC est d'avoir un fort taux d'utilisation du véhicule (idéalement 2 chauffeurs se relayant jour/nuit) et de minimiser les temps morts. Un membre de la diaspora pourrait ainsi gérer à distance une petite flotte de 5 voitures avec un superviseur local, générant ~500 000 FCFA net/mois.

Camion de fret (interurbain) – Cas d'un camion 20 tonnes sur le corridor Abidjan–Bouaké

: Vous investissez dans un camion 6 x 4 d'occasion (3 ans d'âge) pour un coût de 35 millions FCFA, apte à charger 20 tonnes. Vous signez un contrat avec un grossiste pour livrer ses marchandises d'Abidjan à Bouaké (350 km) deux fois par semaine. Pour chaque voyage aller (généralement le camion revient vide ou avec un fret d'opportunité), vous facturez 600 000 FCFA. Sur un mois, 8 allers simples = 4,8 millions FCFA de CA. Les coûts : carburant (~120 L/100 km, donc ~500 L par trajet AR, à 700 FCFA/L = 350 000 FCFA par voyage aller-retour), péages (il y en a 2 sur l'autoroute du Nord, ~45 000 total AR), entretien+pièces (on provisionne 100 000 par voyage), salaire du chauffeur et aide (~200 000/mois). En additionnant, un voyage coûte ~500 000 FCFA, pour 600 000 de recettes, marge brute 100 000 par voyage. Sur 8 voyages =

800 000 FCFA de bénéfice mensuel. Cela donne ~9,6 millions par an, soit une rentabilité en ~3,5 ans pour amortir le camion. Mais ce calcul ne tient pas compte des éventuelles pannes ou périodes creuses. En réalité, il faut plutôt compter 4 à 5 ans pour rentabiliser un camion de transport général. Néanmoins, une fois le crédit remboursé, le camion continue à générer du profit plusieurs années (la durée de vie utile d'un camion bien entretenu peut aller jusqu'à 15-20 ans). La rentabilité peut s'envoler si vous parvenez à éviter les retours à vide : par exemple, charger du riz ou des matériaux à Bouaké pour redescendre à Abidjan. Dans ce cas, vous doublez vos revenus avec peu de coûts additionnels, ce qui peut faire grimper la marge nette à plus de 1,5 million par mois.

Mini-flotte de camions bennes (BTP) – Cas de 3 camions sur un projet de construction

Vous financez 3 camions bennes 10 m³ d'occasion (20 millions FCFA chacun, total 60 millions). Vous les mettez à disposition d'une entreprise de construction pour un projet routier sur 12 mois, via un contrat de location avec chauffeur. Le contrat stipule un paiement par mètre cube transporté de terre ; en pratique chaque camion rapporte ~200 000 FCFA par jour effectif (plus faible qu'en transport longue distance, car distances courtes et attente sur chantier, mais travail quotidien). Avec environ 16 jours de travail effectif par mois (les chantiers sont parfois interrompus par la météo), cela donne ~3,2 millions par mois 3 camions = 9,6 millions FCFA/mois. Les charges : carburant (les camions consomment sur place, ~50 L/jour chacun = 750 000 FCFA/mois pour 3), entretien (terrain accidenté : prévoir 300 000 FCFA/mois pour 3), salaires chauffeurs (3 150 000 = 450 000), divers (assurances, pièces : 200 000). Coût total ~1,7 million, donc bénéfice ~7,9 millions par mois. En 8 mois, vous remboursez l'investissement initial – cependant, c'est un cas très favorable. En réalité, il faut inclure les risques (casse majeure, camion immobilisé...) et l'après-projet. Si vous n'avez pas de nouveau contrat immédiatement, les camions peuvent rester inactifs, pesant sur la trésorerie.

On considère généralement qu'un matériel de chantier doit être loué au moins 50 % du temps pour être rentable. Sur l'année, vos 3 camions bennes pourraient générer autour de 40 à 50 millions de bénéfice net, soit un ROI < 2 ans. Ce genre de rendement élevé s'explique par la pénurie actuelle de camions de chantier modernes : les tarifs de location sont hauts. Mais l'arrivée de nouveaux entrants pourrait faire baisser ces tarifs dans le futur.

Entreprise de livraison urbaine (moto)

- Cas d'une startup de livraison à Abidjan : Vous montez une petite structure avec 10 motos neuves (0,8 million pièce, total 8 millions) équipées de box de transport, plus 10 smartphones et l'application de dispatch. Vous engagez 10 livreurs (salaire fixe 80 000 + prime par livraison). Vous ciblez 100 livraisons par jour (10 par livreur, ce qui est ambitieux mais faisable en urbain dense). En facturant en moyenne 1 500 FCFA la course, le CA quotidien est 150 000 FCFA, soit ~4,5 millions par mois (environ 22 jours ouvrés). Côté dépenses mensuelles : salaires ~1,0 million (avec primes), carburant & maintenance motos ~500 000, communication (SIM, support client) 200 000, divers (marketing, admin) 300 000. Total ~2,0 millions. Bénéfice ~2,5 millions par mois. Ainsi, en 3 à 4 mois votre investissement initial matériel est remboursé – mais attention, ce modèle nécessite une croissance continue (il faut maintenir les 100 livraisons/jour, trouver les clients, gérer la concurrence Jumia/GLOVO). En vitesse de croisière, l'entreprise pourrait dégager ~30 millions FCFA de profit annuel, à réinvestir souvent dans l'extension de la flotte (passer à 20, 30 motos pour couvrir toute la ville). Ce type de business model est

très sensible à la masse critique : plus vous livrez, plus vos coûts unitaires baissent. Un atout est la possibilité d'intégrer les livreurs comme micro-entrepreneurs, soulageant les charges salariales, mais il faut alors les fidéliser (sinon ils partent à la concurrence). La diaspora peut apporter ici l'investissement initial et le savoir-faire logistique, tandis qu'un partenaire local gère le marketing terrain (démarcher restaurants, commerces, etc.). Ces scénarios illustratifs montrent que les rendements peuvent être attractifs, mais qu'ils varient énormément selon la gestion et l'environnement. Le transport est un secteur à marges relativement faibles (souvent 5 à 15 % net) en raison des coûts incompressibles (carburant, péages, entretien). Toutefois, ces marges s'appliquent à des volumes importants, ce qui assure en valeur absolue des bénéfices significatifs. Par exemple, une compagnie de transport routier avec 10 camions peut réaliser plusieurs centaines de millions de FCFA de chiffre d'affaires annuel ; même à 10 % de marge, cela fait de belles sommes. L'astuce est de maximiser l'utilisation des actifs (éviter qu'un véhicule ou chauffeur reste inactif) et de minimiser les imprévus (pannes, accidents, retards). C'est là qu'un accompagnement professionnel prend tout son sens : Athari Advisors vous aide à modéliser finement ces business plans, tester des hypothèses de revenus et de coûts, et identifier le point mort de votre projet (combien de courses par jour, de clients, de contrats signés pour être rentable). Chaque segment a ses ratios-clés (ex : chiffre/jour par taxi, tonnes/mois par camion, etc.) – nous vous aiderons à les maîtriser pour que votre investissement roule sur la voie du succès.



Environnement réglementaire & fiscal : Cadre clair, incitations et obligations

Investir dans le transport en Côte d'Ivoire nécessite de naviguer un cadre réglementaire en évolution, conçu pour structurer le secteur et favoriser les investisseurs sérieux. Nous avons identifié pour vous les principaux points à connaître, du permis de transport aux exonérations fiscales :

Licences d'exploitation et agréments :

Toute activité de transport public (de personnes ou de marchandises pour compte d'autrui) requiert un agrément délivré par le Ministère des Transports. Ainsi, pour créer une compagnie de transport de voyageurs (bus, VTC), il faut une licence de transport public routier. De même, un opérateur de fret doit obtenir une autorisation (souvent après avoir justifié d'un siège social en Côte d'Ivoire, de capacités financières minimales et d'un parc initial de véhicules). Les procédures se sont simplifiées ces dernières années avec la mise en place du Guichet Unique des Transports. L'État encourage l'entrée de nouveaux acteurs formels, ce qui se traduit par des délais raisonnables (quelques semaines) pour obtenir les agréments une fois le dossier complet. Athari Advisors peut vous assister dans ce parcours administratif, de la constitution du dossier à son suivi auprès des autorités compétentes.

Immatriculation et normes des véhicules : Les véhicules commerciaux doivent être immatriculés dans la série correspondante ("TS" pour Transport de Substances, "TT" pour Transport de marchandises, "TX" pour Taxi, etc.). Il existe aussi des contrôles techniques obligatoires annuels (voire semestriels pour les poids lourds) assurés par des opérateurs agréés (SICTA, Mayelia) – plus de 635 000 visites techniques ont eu lieu en 2023, chiffre en hausse constante du fait du renforcement de la sécurité routière. Par ailleurs, un décret de 2017 a instauré un système de suivi des accidents et un régime de retrait de permis pour les chauffeurs dangereux. En pratique, cela vous impose de vous assurer que vos chauffeurs ont un permis valide et une formation adéquate (une école de conduite poids lourds peut être un partenaire utile). Le renouvellement du parc automobile est aussi encouragé : le gouvernement a lancé des programmes incitatifs via le Fonds de Développement du Transport Routier (FDTR) pour aider à l'achat de véhicules neufs (par exemple, subvention à l'achat de taxis neufs pour

remplacer les vieux taxis "bâchés"). Amadou Koné, Ministre des Transports, a explicitement appelé la diaspora à investir dans le renouvellement du parc lors d'une cérémonie en 2022, soulignant que plus de 500 véhicules de transport de masse et taxis ont été injectés depuis 2017 grâce à ces initiatives. En tant qu'investisseur, vous pourriez bénéficier de ces programmes (rabais, facilitation de crédit) pour acquérir vos véhicules.

Réglementation sociale (conducteurs) :

Le secteur transport est un gros pourvoyeur d'emplois peu qualifiés (chauffeurs, apprentis, manutentionnaires). En Côte d'Ivoire, les chauffeurs professionnels doivent désormais suivre une formation initiale minimale (FIMO) et posséder un permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule. Le Code du travail s'applique pour leur contrat : horaires, heures supplémentaires, repos obligatoires (important pour éviter la fatigue au volant). Le non-respect des temps de repos a été identifié comme cause majeure d'accidents, d'où des contrôles sporadiques. Il y a également l'aspect sécuritaire : toute entreprise de transport de personnes est responsable du contrôle d'alcoolémie et de l'état de santé de ses conducteurs. Il faut donc intégrer dans vos coûts les visites médicales annuelles obligatoires et éventuellement des formations sécurité.

Fiscalité et taxes spécifiques :

Sur le plan fiscal général, une entreprise de transport est soumise à l'impôt sur les sociétés (25 %) comme toute entreprise, ainsi qu'à la TVA (18 %) sur les prestations facturées. Toutefois, pour encourager le secteur, des régimes d'exonération existent via le Code des Investissements. La Côte d'Ivoire offre un Code des investissements incitatif qui octroie des avantages fiscaux et douaniers pour les projets d'investissement approuvés dans des secteurs prioritaires. Le transport figure parmi les secteurs éligibles (considéré comme service essentiel).

Concrètement, si vous investissez, 500 millions FCFA dans une flotte de camions en créant une société locale, vous pouvez obtenir pendant 5 à 8 ans des allégements d'impôts (réduction de l'IS de 50 % voire exemption totale les premières années selon la zone d'implantation) et surtout une exonération de droits de douane à l'importation pour vos véhicules. Cela change la donne, car les droits de douane et TVA à l'import sur un camion neuf avoisinent 50 % du prix ! Avec une exonération, vous économisez énormément sur votre investissement initial. Le CEPICI (Centre de Promotion des Investissements) dispose d'un guichet diaspora qui accompagne dans l'obtention de ces avantages ; sa représentante a rappelé en 2024 que la diaspora bénéficie pleinement du Code incitatif et des exonérations fiscales associées. Athari Advisors, en partenariat avec le CEPICI, pourra vous assister pour monter votre dossier d'agrément au Code des investissements afin de maximiser vos avantages.

Taxe et réglementation VTC : Comme évoqué, le gouvernement a récemment formalisé le statut des VTC. Depuis la loi de finances 2023, une taxe de 4% est prélevée sur chaque course VTC via les applications, reversée au Trésor. Les chauffeurs VTC doivent également s'enregistrer et payer une contribution (un peu comme les taxis paient une patente annuelle). Pour vous, investisseur possédant une flotte VTC, cela signifie intégrer ces prélèvements dans votre modèle financier. Cependant, ces montants restent modestes et surtout ils s'accompagnent d'une reconnaissance officielle de l'activité, ce qui est positif pour son développement encadré.

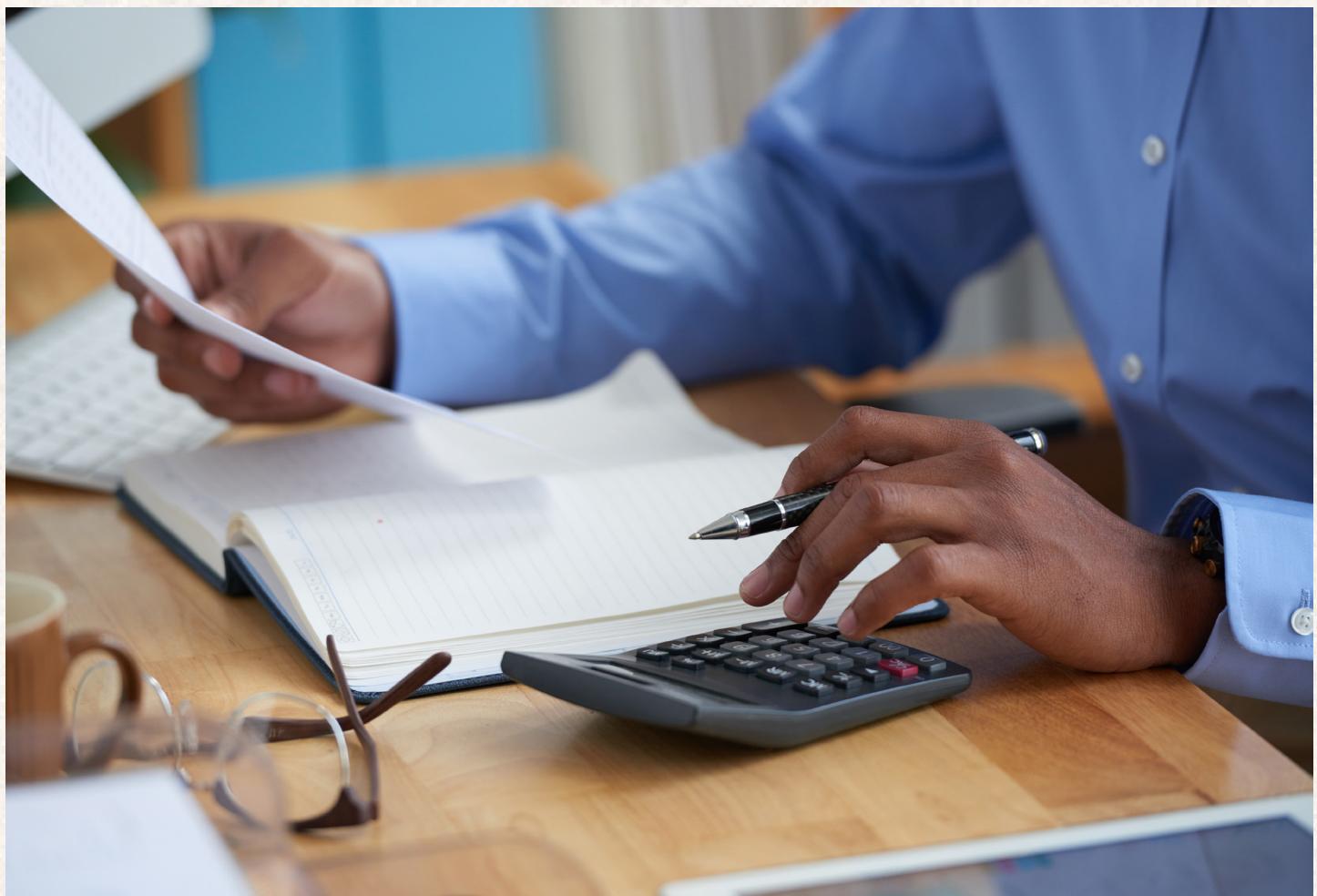
- Coûts du carburant et subventions : Le carburant est un poste de dépense crucial. Bonne nouvelle : la Côte d'Ivoire, grâce à sa raffinerie (SIR) et une politique de stabilisation des prix, affiche un prix du carburant relativement maîtrisé par rapport aux pays voisins. En 2025, le litre de gasoil tourne autour de 715 FCFA (et l'essence ~855 FCFA), des tarifs quasiment stables sur l'année grâce à une légère subvention publique.

Le gouvernement ajuste mensuellement les prix dans une fourchette, mais a évité les chocs sévères malgré la volatilité mondiale. Il n'y a pas de détaxe spécifique du carburant pour les professionnels (contrairement à certains pays européens), mais certains gros consommateurs peuvent négocier des tarifs B2B avec les distributeurs. À noter : un investisseur qui planterait son activité en zone franche logistique (par exemple dans le futur port sec de Ferkessédougou) pourrait éventuellement bénéficier d'un statut exonérant la TVA sur le carburant consommé sur place – à vérifier selon les dispositions du Code des Douanes. De plus, il existe des discussions pour promouvoir le gaz naturel pour véhicules (GNV) ou l'énergie solaire pour la recharge de futurs véhicules électriques, avec des incitations potentiellement à venir (mais rien de concret encore). Pour l'instant, prévoir l'évolution du coût carburant (qui peut remonter à 800+ FCFA/L si les subventions baissent) fait partie des éléments à modéliser prudemment dans votre plan financier.

Assurances et responsabilités : Toute activité de transport requiert des assurances professionnelles. L'assurance RC (Responsabilité Civile) est obligatoire pour chaque véhicule. Il est vivement conseillé de souscrire des assurances "tous risques" pour les véhicules neufs (d'autant que les accidents ne sont pas rares) et une assurance marchandises transportées quand vous faites du fret (couvre la cargaison de vos clients en cas de dommages ou vol). Les primes d'assurance en Côte d'Ivoire restent raisonnables (quelques % de la valeur du véhicule par an pour tous risques). Intégrez-les bien dans vos coûts. D'un point de vue légal, en cas d'accident grave, la responsabilité de l'entreprise de transport peut être engagée si une faute (négligence d'entretien, temps de repos non respecté imposé au chauffeur, etc.) est prouvée. Il faut donc mettre en place un système de gestion de la sécurité (formations, contrôle de l'état des véhicules, etc.) – cela peut par ailleurs vous faire bénéficier de réductions sur les primes d'assurance.

L'environnement réglementaire ivoirien offre un cadre de plus en plus structuré et incitatif. L'État veut assainir le secteur (lutter contre l'informel et les pratiques dangereuses) tout en attirant des investissements, notamment de la diaspora, pour moderniser l'outil de transport. C'est un équilibre positif : si vous respectez les règles et visez la qualité, vous serez soutenu. Les incitations fiscales et douanières sont un véritable atout compétitif pour monter un projet, et Athari Advisors saura actionner ces leviers pour vous (nous avons

l'habitude de collaborer avec le CEPICI et les ministères sur ces sujets). Naviguer la paperasse locale peut sembler ardu vu de l'étranger ; mais avec les bons partenaires, vous bénéficiez d'un fast-track administratif vous permettant de démarrer dans les meilleures conditions. Notre conseil : dès la conception du projet, intégrer ces aspects réglementaires et fiscaux pour construire un business plan réaliste et optimisé – c'est exactement dans ce cadre que nous pouvons vous accompagner.



Risques & réalités du terrain : Défis, concurrents informels et solutions d'atténuation

Comme tout investissement, se lancer dans le transport en Côte d'Ivoire comporte son lot de risques et de défis opérationnels. Mieux vaut les connaître pour mieux s'y préparer et les mitiger. Nous avons dressés pour vous les principales réalités du terrain auxquelles s'attendre, ainsi que des pistes de solutions pour chacune d'elles :

Entretien et durabilité des véhicules :

Les conditions d'exploitation sous climat tropical humide, sur routes parfois dégradées, mettent les matériels à rude épreuve. Pneus crevés, suspensions abîmées, systèmes de frein à surveiller – la maintenance peut devenir un gouffre financier si elle n'est pas bien planifiée. Risque : Immobilisation prolongée d'un camion en panne = manque à gagner. Atténuation : Ne pas lésiner sur la qualité initiale des véhicules (mieux vaut un camion un peu plus cher mais robuste et avec service après-vente local qu'un engin bon marché sans suivi). Mettre en place un programme de maintenance préventive rigoureux, avec un stock de pièces de rechange critiques. Former les chauffeurs à la mécanique de base pour déceler et remonter les soucis dès l'apparition. Enfin, contractualiser avec un atelier agréé ou un mécanicien de confiance peut accélérer les réparations. Envisager de géolocaliser et équiper les camions de capteurs (température moteur, pression huile) connectés qui alertent en temps réel permet d'anticiper certaines pannes.

Gestion des chauffeurs et main d'œuvre :

"Pas de bon transport sans bons chauffeurs". Le secteur souffre d'un déficit de conducteurs qualifiés, et ceux en place sont souvent sollicités par plusieurs employeurs. Risque : Turn-over élevé, vols de carburant ou d'équipement par du personnel peu scrupuleux, accidents causés par imprudence ou fatigue. Atténuation : Soigner le recrutement et la fidélisation. Offrir des conditions attractives (salaire stable, primes de performance non arbitraires, temps de repos respectés, assurance santé si possible). Instaurer une culture d'entreprise où le chauffeur se sent valorisé (par ex, réunions mensuelles, mise en avant des "meilleurs chauffeurs du mois" sans accident ni retard). Pour prévenir les vols de carburant, très fréquents,

l'usage de cartes carburant nominatives et de jauge électroniques anti-siphonnage est recommandé. Installer des GPS traceurs dans les camions permet aussi de détecter les détours suspects. Concernant la sécurité routière, organiser des formations régulières (conduite économique, gestion du stress, secourisme routier) et équiper les véhicules de limiteurs de vitesse ou d'alcootests anti-démarrage peut sauver des vies. Un investisseur de la diaspo peut apporter son expérience internationale pour professionnaliser la gestion RH d'une flotte, ce qui deviendra un avantage concurrentiel énorme sur les acteurs informels.

État des infrastructures & retards :

Malgré les progrès, certaines routes secondaires restent en mauvais état, surtout en saison des pluies (nid-de-poule, éboulements). Les embouteillages à Abidjan aux heures de pointe ajoutent de l'incertitude dans les délais de livraison. Risque : Retards dans les opérations, pénalités éventuelles si engagement de délai non tenu, usure prématurée du matériel. Atténuation : Toujours prévoir des marges de temps dans les plannings d'acheminement. Mieux vaut annoncer une livraison en 3 jours et la faire en 2, que l'inverse. Sur les axes critiques, tenir un réseau de relais d'information (via une association professionnelle ou ses propres employés répartis) pour être informé en temps réel des problèmes (ex : pont coupé, accident bloquant la route) et dévier si possible. Investir dans des véhicules adaptés : par exemple, pour des zones rurales, choisir des camions 4x4 ou des pickups tout-terrain qui supporteront mieux les routes boueuses. Enfin, l'option d'une assurance "retard" peut être étudiée avec votre assureur pour couvrir d'éventuelles pénalités de vos clients si retard non imputable (c'est rare localement, mais négociable pour gros contrats).

Concurrence informelle et prix cassés :

Dans le transport ivoirien, l'informel est roi depuis toujours – c'est le fameux système "maga" où chacun peut charger ses marchandises ou passagers sans licence, moyennant un arrangement. Même si la volonté de formalisation est là, de nombreux acteurs continuent d'opérer sans structure légale, avec des coûts moindres (pas d'impôts, véhicules surchargés, normes ignorées). Risque : Se faire concurrencer sur les prix, notamment sur des routes secondaires ou des segments comme le transport inter-villages où les minicars informels dominent. Atténuation : Plutôt que de lutter frontalement sur le prix (difficile de battre un concurrent qui ne paye ni taxes ni assurances), misez sur la différenciation par la qualité et la fiabilité. Un client professionnel préférera payer 10 % de plus un transport qui respecte ses horaires et garantit l'intégrité de la marchandise qu'économiser un peu et courir des risques. Il faut donc communiquer sur vos atouts : véhicules récents (donc moins de panne), traçabilité (GPS, rapports d'étape au client), service client 24/7, etc. D'autre part, jouer la carte de l'alliance : intégrer des syndicats ou associations de transporteurs permet de parler d'une seule voix aux autorités pour pousser à plus de contrôles contre l'informel. Ces associations aident aussi à s'autoréguler (par exemple, tarification plancher pour éviter la guerre des prix destructrice).

Fluctuation du coût du carburant et change :

Bien que stable récemment, le prix des carburants reste dépendant des cours mondiaux. Une crise internationale peut faire bondir le prix à la pompe de 20 % en quelques mois, rognant les marges. Risque : Housse brute des coûts d'exploitation, non répercutable immédiatement sur les clients liés par contrat. Atténuation : Inclure dans vos contrats de transport long terme des clauses d'ajustement carburant (indexation du tarif au-delà d'un seuil de variation du gasoil, ce qui est une pratique courante dans les contrats internationaux). Constituer un fonds de réserve en période favorable (quand le carburant est bas) pour amortir les chocs temporaires. Envisager la diversification énergétique pour le futur (moteurs gaz, hybrides) afin de réduire la dépendance

pétrolière – certes balbutiant aujourd'hui, cette stratégie peut devenir payante sur le long terme. Concernant le change, l'ancrage à l'euro du FCFA réduit le risque (la parité est fixe), donc pas d'inquiétude majeure de ce côté.

Risques de sécurité et assurances :

Sur la route, les accidents, vols de cargaison ou même actes de banditisme routier (phénomène de "coupeurs de route" autrefois fréquent la nuit) peuvent survenir. Risque : Perte matérielle, blessure de personnel, image ternie auprès des clients. Atténuation : Éviter au maximum les circulations de nuit dans les zones isolées (ou les faire en convoi). Former les chauffeurs aux réflexes de sécurité (ne pas résister en cas d'agression, avoir un téléphone d'urgence). Côté assurance, bien assurer les marchandises transportées en déclarant les valeurs réelles, et prendre des contrats avec extension "vol à main armée" si disponible. Mettre en place un système de tracking non seulement GPS mais aussi éventuellement des scellés électroniques sur les portes de camion, pour dissuader les vols de marchandise en cours de route. Enfin, avoir un réseau local (gendarmeries, autorités) sur vos axes réguliers aide à réagir vite en cas d'incident.

En soulignant ces risques, il ne s'agit pas de peindre un tableau noir, mais d'être lucide et proactif. La bonne nouvelle est que chaque risque a ses parades. En anticipant et en intégrant ces paramètres dans votre modèle, vous ferez la différence face à un concurrent moins préparé. Athari Advisors, vous aidera , à concevoir une checklist de bonnes pratiques pour sécuriser les opérations sur le terrain. Nous pourrons vous mettre en relation avec des fournisseurs d'équipements télématiques pour surveiller votre flotte, ou avec des cabinets de recrutement spécialisés pour trouver de bons managers locaux qui appliqueront vos standards. Le maître-mot est "formalisation" : plus vous professionnalisez votre activité (contrats écrits, process internes, audits), plus vous réduisez l'incertitude. Et c'est précisément en cela que la diaspora a un rôle à jouer : importer du professionnalisme et de la rigueur acquise à l'étranger pour structurer un secteur local qui en a soif.



Innovation & startups : Le digital au service du transport ivoirien

Le secteur du transport ivoirien n'échappe pas à la vague d'innovation technologique qui transforme l'Afrique. Des jeunes entreprises locales et régionales proposent des solutions ingénieuses pour digitaliser, optimiser et "disrupter" les modes de transport traditionnels. Passons en revue quelques-unes de ces innovations clés qui ouvrent de nouvelles perspectives, et comment vous pourriez en tirer parti en tant qu'investisseur.

Plateformes numériques de mise en relation (fret et mobilité) : À l'image des VTC pour les particuliers, des startups ivoiriennes ont développé des plateformes pour le fret. Kamtar est l'un des pionniers : fondée en 2018, cette startup connecte via une appli web les clients ayant des marchandises à transporter et un réseau de 1 000+ transporteurs inscrits (motos, tricycles, camionnettes, camions). Le tout avec géolocalisation du véhicule, assurance intégrée et commission (10-15 %) prélevée par la plateforme. Kamtar a déjà réalisé plus de 1 000 transactions allant de la livraison informelle aux contrats avec Bolloré. D'autres comme Kobo360 (d'origine nigériane) prévoient de s'implanter en Côte d'Ivoire pour digitaliser le cabotage de conteneurs et les liaisons portuaire. Ces outils réduisent le vide, améliorent la transparence des prix et donc augmentent la rentabilité du secteur. En investissant, vous pourriez soit intégrer votre flotte à ces plateformes (pour maximiser son taux d'utilisation), soit carrément investir au capital de ces startups logistiques prometteuses. Le potentiel de croissance est énorme étant donné la taille du marché sous-exploité – l'Afrique de l'Ouest attend encore son "Uber du camion" et des acteurs comme Kamtar ou Kobo360 sont en lice pour le devenir.

Gestion connectée de flotte (telematics) : La télématique, c'est l'utilisation de capteurs et de l'IoT (Internet of Things) pour suivre en temps réel les véhicules. En Côte d'Ivoire, de plus en plus d'entreprises équipent leurs camions de GPS trackers pour suivre les itinéraires, mesurer la consommation de carburant, détecter les freinages brusques ou excès de vitesse. Des sociétés comme Trackit ou GeoTracking CI fournissent ce genre de solutions clé en main aux transporteurs. Cela permet par exemple de géo-clôturer un trajet (alerte si le camion sort de sa route prévue), ou de recevoir un SMS si le véhicule reste arrêté trop longtemps hors point de livraison (signe d'anomalie). Couplée à des logiciels de gestion de flotte (Fleet Management System), la télématique aide à optimiser les tournées,

programmer la maintenance (notification quand tel camion atteint 10 000 km depuis la dernière vidange), et réduire les coûts de 5 à 15 % en éliminant détours, vols de carburant, etc. Un investisseur avisé pourra équiper dès le départ sa flotte avec ces outils, et même monétiser cette capacité : en offrant à ses clients un accès web pour suivre leurs livraisons en temps réel – gage de sérieux et argument commercial. Sur le plan startup, on peut envisager d'accompagner le développement d'une solution locale intégrée (peu de transporteurs ivoiriens traditionnels sont informatisés, il y a donc un marché pour des logiciels simples de gestion des commandes, facturation et suivi, adaptés en français et aux réalités du pays).

Applications mobiles et services innovants : Outre les grandes plateformes, une kyrielle d'applications plus spécialisées apparaissent. Livo est une appli lancée en 2023 qui vise à "Uberiser" la livraison de colis pour particuliers, en mettant en relation des livreurs indépendants et des personnes ayant un objet à envoyer au sein de la Ville d'Abidjan. MonChauffeur est une startup qui propose des chauffeurs professionnels à la demande (pour conduire votre propre voiture lors d'une soirée, évitant de prendre le volant fatigué). Saloodo! (de DHL) teste en Afrique de l'Ouest une plateforme de groupage de fret international qui pourrait inclure la Côte d'Ivoire pour optimiser le fret export/import des PME. On voit même poindre des idées d'auto-partage : partage de véhicules entre particuliers via appli quand l'un n'en a pas l'usage (ce modèle type Getaround n'est pas encore actif, mais la jeune pousse CaroFleet y réfléchit). Ces innovations, certaines balbutiantes, dessinent le transport de demain : plus collaboratif, plus flexible. En tant qu'investisseur, rester connecté à cet écosystème startup est précieux. Athari Advisors organise régulièrement une veille technologique et peut vous mettre en relation avec ces innovateurs locaux.

Pourquoi ne pas imaginer par exemple un partenariat entre votre future société de transport et une startup tech pour co-développer une solution dédiée (une appli de réservation de bus pour les villages, ou un système de "covoiturage" de fret entre PME d'une même région) ? La diaspora, de par sa double culture, est bien placée pour faire le pont entre la tech internationale et son adaptation locale.

FinTech & facilitation de paiement : Un des obstacles classiques dans le transport informel était le paiement (ex : un client à l'intérieur du pays qui doit payer un transporteur d'Abidjan, comment fait-il ? En liquide risqué, ou en mandat coûteux). Aujourd'hui, l'essor du mobile money (Orange Money, MTN MoMo, Wave et Moov Money) change la donne : on peut payer un chauffeur de camion par simple transfert téléphonique. Des fintech locales proposent même des services d'escrow (compte séquestre) : le client dépose l'argent, qui n'est débloqué au transporteur que lorsque la livraison est confirmée. Cela crée de la confiance et encourage plus de transactions. En parallèle, pour les VTC et taxis, des solutions de wallet électronique se développent pour limiter le cash et sécuriser les recettes des chauffeurs. Yango a lancé sa YangoPay, un porte-monnaie mobile pour que les usagers préparent leurs courses et que le chauffeur n'ait pas à manipuler d'argent la nuit. Sur le fret international, la blockchain commence à intéresser les douanes pour tracer les conteneurs et documents. Un investisseur ne va pas créer sa fintech de paiement, mais doit tirer parti de ces facilitations : ainsi, votre entreprise pourra régler son carburant via des cartes prépayées ou appli mobile acceptée dans tout le pays, fini les avances en espèces aux chauffeurs et la compta opaque.

Énergie et véhicules alternatifs : Bien

qu'encore émergent, notons quelques initiatives tournées vers l'innovation verte. Solar Taxi (initiative venue du Ghana) a manifesté son intérêt pour l'ouest africain : il s'agit de scooters et véhicules électriques adaptés à l'Afrique, rechargés par énergie solaire. En Côte d'Ivoire, l'entreprise Zeci a expérimenté l'import de quelques motos électriques et installé des bornes de recharge solaire dans le nord du pays pour électrifier la logistique légère sans dépendre du réseau. Un autre projet pilote est l'introduction de bus électriques sur une ligne test à Abidjan, avec l'appui d'un fournisseur chinois. Même si ces technologies ne seront pas mainstream avant plusieurs années (coût plus élevé, réseau de recharge encore insuffisant), elles commencent à entrer dans le paysage. Un investisseur ayant une fibre écologique pourrait se positionner en précurseur, en convertissant progressivement une partie de sa flotte utilitaire à l'électrique, profitant ainsi d'image positive et potentiellement de subventions futures. D'autant plus que la Côte d'Ivoire vise à atteindre 42 % d'énergie renouvelable d'ici 2030, ce qui augure d'un contexte favorable à la mobilité électrique. Sur l'innovation énergétique toujours, mentionnons l'utilisation du gaz naturel pour camions : la société ivoirienne Green Energy planche sur des kits de conversion diesel/GNV pour les bus. Tout cela reste au stade de test, mais en surveillant ces tendances, on peut dégager un avantage de pionnier.

Athari Advisors reste à l'affût de ces évolutions : nous pourrons vous conseiller sur les meilleurs partenaires technologiques et intégrer une dimension innovante à votre business plan, afin que votre investissement ne soit pas juste "un transporteur de plus", mais un acteur de nouvelle génération, agile et performant.



Athari Advisors : Votre copilote vers la réussite !

Se lancer dans un projet de cette envergure, depuis l'étranger, peut sembler complexe. C'est là qu'Athari Advisors entre en jeu en tant que copilote expérimenté sur votre route entrepreneuriale. Notre cabinet, fort d'une maîtrise complète du secteur et des acteurs locaux, a pour mission d'épauler les investisseurs de la diaspora à chaque étape, du concept initial jusqu'au premier voyage inaugural de vos véhicules – et au-delà. Concrètement, voici comment nous pouvons vous accompagner :

Étude de marché sur mesure : Avant de foncer moteur allumé, il faut une carte routière précise. Nos équipes réaliseront pour vous des études de marché pointues sur le secteur du transport en Côte d'Ivoire. Quelle est la demande réelle sur la ligne Abidjan-Korhogo ? Combien de concurrents opèrent déjà ? Quel est le tarif moyen de la tonne-kilomètre vers le Mali ? Quelle est l'évolution prévue du parc automobile dans telle région ? Nous collecterons les données terrain, interviewerons des acteurs locaux, et analyserons les statistiques (douanes, AGEROUTE, Banque mondiale, etc.) pour vous fournir un diagnostic clair des opportunités et des niches à exploiter. Vous aurez ainsi une vision 360° du marché, atout indispensable pour affiner votre stratégie.

Business plan & modélisation financière : Forts de ces données, nous vous aiderons à bâtir un business plan solide. Combien de véhicules acheter ou louer ? Faut-il démarrer progressivement ou attaquer d'emblée avec une flotte conséquente ? Quel financement mettre en face (fonds propres, emprunt bancaire, leasing) ? Nos experts financiers modéliseront différents scénarios dans des tableaux prévisionnels dynamiques. Vous pourrez tester l'impact d'une hausse du carburant de +20 %, ou d'un taux d'occupation plus faible, sur la rentabilité. Nous calculerons votre ROI attendu, le point mort (combien de courses/jour ou contrats/mois pour couvrir les coûts), et le cash-flow mois par mois. Ce business plan, aux standards internationaux, vous servira non seulement de feuille de route, mais aussi de document de référence pour lever des fonds si nécessaire. De plus, Athari Advisors peut vous mettre en relation avec des banques locales, ou des fonds d'investissement.

Structuration juridique & conformité : La création d'entreprise, l'obtention des licences, les contrats... autant de démarches administratives qu'il faut mener correctement pour éviter les mauvaises surprises juridiques. Notre service

juridique, en partenariat avec des cabinets locaux, se chargera de toutes les formalités. Enregistrement de votre société auprès du CEPICI (Centre de Promotion des Investissements) – qui peut se faire en moins de 3 semaines, affiliation à la Caisse de retraite, obtention de votre agrément transporteur ou de la carte professionnelle de transport. Nous rédigeons également les contrats types dont vous aurez besoin : contrats de travail des chauffeurs (conformes au Code du travail ivoirien), conditions générales de transport à faire signer aux clients, contrats de location de véhicules si vous optez pour du leasing, etc. Notre but est de vous fournir un cadre légal sécurisé où chaque partie prenante connaît ses droits et obligations, protégeant ainsi vos intérêts. De plus, nous vous conseillons sur la forme juridique optimale : SARL, SA, succursale d'une holding à l'étranger... en fonction du régime fiscal le plus avantageux et de votre stratégie de développement.

Partenariats clés (fournisseurs, véhicules)

Grâce à notre réseau en Côte d'Ivoire et dans la sous-région, nous vous mettrons en relation avec les bons partenaires opérationnels. Besoin d'acheter des véhicules ? Nous sollicitons pour vous des devis auprès de concessionnaires fiables (SOCIDA, RIMCO Motors, Toyota CFAO, Tractafrik pour les camions Mercedes, etc.) en négociant des remises flotte. Si vous préférez le leasing (location longue durée avec option d'achat), nous approcherons les sociétés de leasing locales qui peuvent financer vos camions/véhicules en étalant le paiement sur 3-5 ans, ce qui allège votre besoin de départ. Pour le recrutement, nous disposons d'un réseau local de chauffeurs expérimentés avec bon dossier (via le Ministère du Transport qui gère le fichier des permis à points, on peut vérifier le passé d'un conducteur). En termes de fourniture de carburant, nous pouvons faciliter un accord avec un distributeur pétrolier (Total, Vivo Energy...)

pour des cartes carburant professionnelles avec facture mensuelle, simplifiant votre logistique. Athari Advisors s'attache à construire tout l'écosystème autour de votre projet, afin que vous n'avanciez pas seul dans la jungle des fournisseurs – nous jouons le rôle de chef d'orchestre en alignant tous les acteurs nécessaires à votre réussite.

Implantation opérationnelle & suivi : Une fois le projet sur les rails (ou sur les roues devrions-nous dire), nous restons à vos côtés dans la phase critique du lancement opérationnel. Nous pouvons détacher un consultant sur place les premiers mois pour épauler votre directeur local, mettre en place les systèmes de reporting, et résoudre les problèmes de démarrage (il y en a toujours

– retards de livraison de matériel, formalités douanières, etc.). Nous assurerons un suivi régulier via des points hebdomadaires, l'analyse des premiers KPI (indicateurs de performance), et nous vous aiderons à ajuster la trajectoire si besoin (si un segment n'est pas aussi porteur que prévu, nous réfléchissons ensemble pour le réorienter, ou pour intensifier les efforts marketing). Athari Advisors, via notre réseau de cabinets comptables partenaires peut également gérer pour vous certains aspects de back-office en continu : tenue de la comptabilité, déclarations fiscales, paie des employés, etc. Vous pourrez ainsi vous concentrer sur la stratégie et le développement, pendant que nous gérons l'intendance.



En route vers le succès – prêts à démarrer ?

CHERS MEMBRES DE LA DIASPORA, CHERS INVESTISSEURS,

La Côte d'Ivoire vous tend la main. Le secteur du transport, en pleine mutation, n'attend que des talents comme vous pour révéler tout son potentiel. De l'acquisition de minibus à la création de plateformes de mobilité ou d'entrepôts logistiques, chaque initiative peut avoir un impact transformateur sur les territoires.

La route du succès existe – nous l'avons balisée pour vous tout au long de cette newsletter – il ne tient qu'à vous de l'emprunter.

Aujourd'hui, les conditions sont réunies pour agir : fiscalité attractive, accompagnement dédié à la diaspora, stabilité économique. Le moment est idéal pour revenir, entreprendre, et surtout impacter. Chez Athari Advisors, nous sommes prêts à vous accompagner dans cette aventure. Contactez-nous pour un rendez-vous stratégique personnalisé, en présentiel ou en visioconférence. Cette première consultation est entièrement gratuite.

E-mail : infos@athari-as.com / Tel : (+225) 0759 956 898

BRÈVE

*Ouverture de l'AFRICA CEO
FORUM à Abidjan depuis ce lundi
12 Mai 2025*



SOCIÉTÉ



Ce mercredi matin, à Strasbourg, le Dr Denis Mukwege, lauréat du Prix Nobel de la paix et du Prix Sakharov, a livré devant les eurodéputés un discours poignant sur la situation dramatique en République Démocratique du Congo (RDC). Reconnu mondialement pour son combat en faveur des victimes de violences sexuelles, le médecin congolais a dénoncé l'indifférence de la communauté internationale face à « l'une des crises humanitaires les plus graves de notre époque », qualifiant le conflit congolais de « guerre négligée et oubliée par le monde occidental ».

Des chiffres qui font froid dans le dos

Dans une intervention marquée par la gravité des faits exposés, le Dr Mukwege a rappelé que six millions de personnes ont déjà perdu la vie dans ce conflit meurtrier, tandis que 26 millions de

Congolais vivent aujourd'hui en insécurité alimentaire. Plus de 7,8 millions de déplacés internes errent à travers le pays, fuyant les violences. Le gynécologue a également révélé une statistique bouleversante : une femme est violée toutes les quatre minutes en RDC, symbole d'une guerre où le corps des femmes est devenu un champ de bataille.

Une situation critique dans l'est du pays

Le Dr Mukwege a attiré l'attention sur la détérioration de la situation dans les provinces du Nord-Kivu et du Sud-Kivu, où des villes stratégiques comme Goma et Bukavu sont tombées sous le contrôle des rebelles du M23, qu'il accuse d'être soutenus par le Rwanda. Il plaide pour une négociation internationale élargie, estimant que seule une approche concertée pourrait conduire à une paix durable.

Société

RDC : Le Dr Denis Mukwege alerte le Parlement européen sur l'urgence humanitaire dans l'Est du Congo

Mukwege est également revenu sur les négociations récentes entre Kigali et Kinshasa, ainsi que sur un accord de principe signé fin avril à Washington sous l'égide des États-Unis.

Bien qu'il ait salué cette initiative, il a exprimé ses inquiétudes concernant l'opacité des dispositions économiques de cet accord, en particulier sur la gestion partagée des ressources naturelles congolaises, telles que le cobalt et le tantale, minerais stratégiques pour les industries technologiques.

Une mise en garde contre les risques de nouveaux conflits

Le médecin a averti que toute tentative de co-gestion des ressources entre deux pays encore en conflit risquait d'alimenter de nouvelles tensions, si les questions de justice et de responsabilité n'étaient pas clairement posées. « Il est inconcevable de demander à deux États qui comptent des millions de morts sur la conscience de gérer ensemble des ressources sans parler d'abord de vérité et de justice », a-t-il martelé.



ECLAIR CONSULTING

la langue au service de l'influence africaine

En savoir plus :
<https://eclairconsulting.net/>

(+225) 27 22 20 41 68 |
(+225) 07 87 59 89 97
info@eclairconsulting.net

Immeuble Juridis /
Riviera Palmeraie route
Y4 Abidjan , Abidjan ,
Côte d'Ivoire

Société

Église catholique : Le cardinal Robert Prevost élu pape sous le nom de Léon XIV

Le 8 mai 2025, à 16h09 UTC, la fumée blanche s'est élevée au-dessus de la chapelle Sixtine, annonçant l'élection d'un nouveau pape après deux jours de conclave. Le cardinal américain Robert Francis Prevost a été choisi pour succéder à François, décédé le 21 avril. En devenant Léon XIV, il entre dans l'histoire comme le premier pape originaire des États-Unis.

Un pape aux racines et à l'expérience internationales

Âgé de 69 ans, Robert Prevost est reconnu pour son écoute, sa capacité de dialogue et son sens de la synthèse. Né à Chicago, il revendique des origines françaises, italiennes et espagnoles. Missionnaire pendant près de vingt ans au Pérou, il y a exercé une intense activité pastorale avant d'être nommé archevêque-évêque émérite de Chiclayo. Créé cardinal en 2023 par le pape François, il a gravi les échelons de la Curie romaine, notamment comme préfet du dicastère des évêques, un poste stratégique qui lui a permis de jouer un rôle central dans les nominations épiscopales à travers le monde.

Considéré comme une voix modérée et conciliatrice, il s'est rapidement imposé comme l'un des favoris parmi les cardinaux nord-américains, tout en bénéficiant d'un soutien plus large au sein du collège électoral.



Un pape de proximité et d'écoute

Dès ses premières déclarations, Léon XIV a rappelé sa vision d'une Église proche du peuple, fidèle à l'esprit du concile Vatican II. En 2024, il déclarait déjà : « Un évêque ne doit pas être un petit prince assis dans son royaume, il doit marcher avec son peuple, partager ses joies et ses souffrances. » Une vision pastorale qu'il entend désormais porter au plus haut niveau de l'Église catholique.

Il a également réaffirmé l'urgence pour l'Église de ne pas céder au repli, en soulignant que « nous ne pouvons pas nous arrêter, nous ne pouvons pas revenir en arrière ». Léon XIV souhaite une Église capable de parler aux jeunes, d'écouter les plus pauvres et de s'engager face aux défis contemporains.

Des positions assumées et parfois controversées

Contrairement à certains prélats américains, Léon XIV ne s'est jamais aligné

sur les positions les plus conservatrices de l'Église des États-Unis. Il a publiquement critiqué l'administration Trump sur les questions migratoires, rappelant que « Jésus ne nous demande pas de hiérarchiser notre amour pour les autres ». Ces prises de position lui ont valu des critiques dans les milieux conservateurs, certains le qualifiant, à tort ou à raison, de « pape marxiste » ou de « pape woke ».

Un choix de nom porteur de sens

En choisissant de s'appeler Léon XIV, il rend hommage à Léon XIII, pape de 1878 à 1902, célèbre pour son encyclique Rerum Novarum, qui a posé les bases de la doctrine sociale de l'Église. Pour Geneviève Delrue, spécialiste des religions, ce choix de nom est hautement symbolique, traduisant une volonté d'inscrire son pontificat dans la continuité d'un engagement pour la justice sociale et l'attention aux plus vulnérables.

Mian Agency

**SERVICES DE
RELATIONS
PUBLIQUES ET
COMMUNICATION**

Mian Media

Inform & Engage Africa



Hamaniè

Contactez-nous

 emmanuel.mian@mianmedia.com

 (+33) 7 55 89 00 81

 (+225) 07 08 734 964

Suivez nous sur :



Visitez le site internet
www.mianmedia.com