



N°003 - Aout 2022

THE DENKYEM REVIEW

SOMMAIRE

4

Le mot du président

5

Présentation de l'association

6

Ils nous rejoignent !

8

Nos récentes publications

18

Nos interviews

22

Partenariats

23

Activités

25

What's next?



LE MOT DU PRESIDENT

“Dans cette Côte d’Ivoire où est si vive la conscience de la responsabilité de génération en génération, la fierté veut que, chacun de nous laisse, à la génération future, davantage qu’il n’a reçu.”

C'est par cette citation de **SEM Félix Houphouët-Boigny, 1er président de la République de Côte d'Ivoire**, que j'aimerais entamer mon propos.

La raison est simple : elle résume la pensée qui a été la mienne au moment où l'idée m'est venue de **mettre en place ce think tank**.

Fort heureusement, cette idée a rencontré l'assentiment d'autres personnes, qui ont bien voulu s'y associer, et contribuer à en faire une réalité.

Nous y voilà donc ! Le **Denkyem Institute** est né ! Né de la volonté d'un groupe de jeunes ivoiriens talentueux, déterminés, et profondément interpellés par les défis et enjeux auxquels fait face leur pays.

Il ne s'agit pas d'un luxe, mais plutôt d'une prise de conscience que nous définissons comme salutaire compte tenu de notre démographie :

environ $\frac{3}{4}$ des Ivoiriens ont moins de 35 ans.

C'est donc à cette jeunesse de prendre ses responsabilités pour faire bouger les lignes. **Santé, Economie, Education, Justice, Infrastructures**... Autant de sujets cruciaux que nous prendrons plaisir à aborder.

Nous ambitionnons, à terme, d'être un outil stratégique de 1er plan pour notre pays, par la production de rapports de qualité à destination de nos dirigeants, mais aussi par la mise en œuvre de projets à fort impact social au bénéfice de nos concitoyens.

Nous espérons compter sur votre soutien, en vue de mener à bien nos missions.

Que Dieu bénisse la Côte d'Ivoire !
Que Dieu bénisse cette œuvre !

Dr Emmanuel MIAN

PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION

QUI SOMMES-NOUS ?

Le **Denkyem Institute** est un **think tank**, un « **cercle de réflexion** » dont le but est d'élaborer des rapports, analyses et propositions concrètes sur des thématiques variées de politiques publiques, à destination des pouvoirs publics ivoiriens, des sphères politico-économiques mais aussi des citoyens désireux d'en savoir plus sur des sujets passionnants mais assez techniques.

POURQUOI L'APPELLATION «DENKYEM»?

Elle fait référence au **symbole Adinkra du crocodile**, caractérisé par son adaptabilité, capable de vivre dans l'eau, dans des zones marécageuses et sur la terre ferme.



Et pour nous dans le monde dans lequel nous sommes, et face aux nombreuses mutations en cours, seuls les Etats capables de **s'adapter aux contraintes de tous ordres** sauront tirer leur épingle du jeu. C'est ce que nous espérons pour notre pays et c'est ce à quoi nous allons nous atteler.

NOTRE SIGNATURE : "THINK. ACT. REACT."

THINK: Être **force de proposition**. Il ne s'agit pas d'utiliser un ton péremptoire, comme si nous détenions la vérité absolue, indiscutable. Il s'agit plutôt de suggérer des idées, faire **émerger des pistes de réflexions**.

ACT: Plus qu'un "think tank", un **"do tank"**. Nos analyses/rapports doivent avoir un vrai impact sur nos concitoyens. L'objectif est d'arriver à les **faire implémenter** autant que possible.

REACT: Même avec les meilleures prévisions et anticipations, un Etat n'est jamais à l'abri de situations imprévues. Il faut donc être en mesure de **faire face à ces types de contraintes**, en limitant les dégâts au strict minimum.

ORGANISATION

L'Association se compose de :

membres fondateurs;

membres actifs : personnes physiques et morales qui **participent activement au fonctionnement** de l'Association et qui versent une cotisation annuelle. Le montant minimum des cotisations est fixé chaque année par l'Assemblée générale ;

membres associés: Sont Membres associés les personnes physiques **intéressées par les travaux** de l'Association. Elles versent une cotisation annuelle dont le montant minimum est fixé chaque année par l'Assemblée générale.

Les membres actifs sont regroupés autour de deux catégories de pôles en rapport:

avec la **redaction d'articles**

économie - santé - éducation - infrastructures - énergie et développement durable - transformation numérique - justice - relations internationales et diplomatie - agriculture - art et culture

avec les **activités opérationnelles**

communication et événementiel - relations extérieures et partenariats



ILS NOUS REJOignent !

Notre équipe s'est renforcée suite au lancement d'une campagne de recrutement, effectuée selon le nouveau processus de l'association.



Processus de recrutement

Notre processus de recrutement évolue et est maintenant divisé en 3 étapes.

1 Eligibilité

- Être de nationalité Ivoirienne
- Avoir un BAC+4 minimum
- Avoir une expérience ou un intérêt pour le pôle envisagé



2 Candidature

Envoyer votre Curriculum vitae (CV) à l'adresse suivante: elodie.et10@gmail.com

3 Entretien

Rencontre avec deux membres de Denkyem Institute, dont l'un issu du pôle visé par le postulant, pour échanger sur son intérêt et ses motivations pour rejoindre notre association.



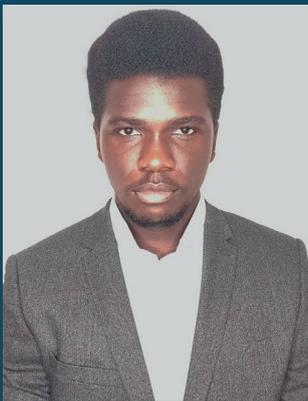


En dernière année de cycle ingénieur en gestion des risques et environnement, Aïssata Imane CISSE est une passionnée de l'économie circulaire et des enjeux du développement durable.

Adeptes de la philosophie Ubuntu, elle est convaincue que le développement des sujets de transition écologique en Côte d'Ivoire, doit passer par l'éducation, la sensibilisation et le partage de belles valeurs.

Elle s'implique comme co-fondatrice du projet le gbêê ecolo, qui se veut être un espace décalé, ludique de sensibilisation de la jeunesse ivoirienne à la protection de l'environnement.

Blogueuse depuis 3 ans, c'est avec un réel enthousiasme qu'elle rejoint l'association, et espère participer à la production de contenus de qualité.



Titulaire d'un master ingénieur d'affaires, AKMEL BEDI est business developer dans une licorne française de la fintech.

Passionné de psychologie, de sociologie, de méthodes d'apprentissage et d'éducation disruptives et de brain hacking, il a participé à plusieurs projets liés à l'apprentissage et à l'éducation notamment le projet READ-IC coordonné par l'ambassade des États Unis en Côte d'Ivoire, en tant que mentor.



Titulaire d'une licence en commerce et administration des entreprises de l'INP-HB, et d'un MBA de la Paris School of Business, Richmond Ndoly COFFI bénéficie d'une riche expérience dans le domaine des

télécommunications et fintechs, avec un scope couvrant présentement une dizaine de pays d'Afrique Subsaharienne.

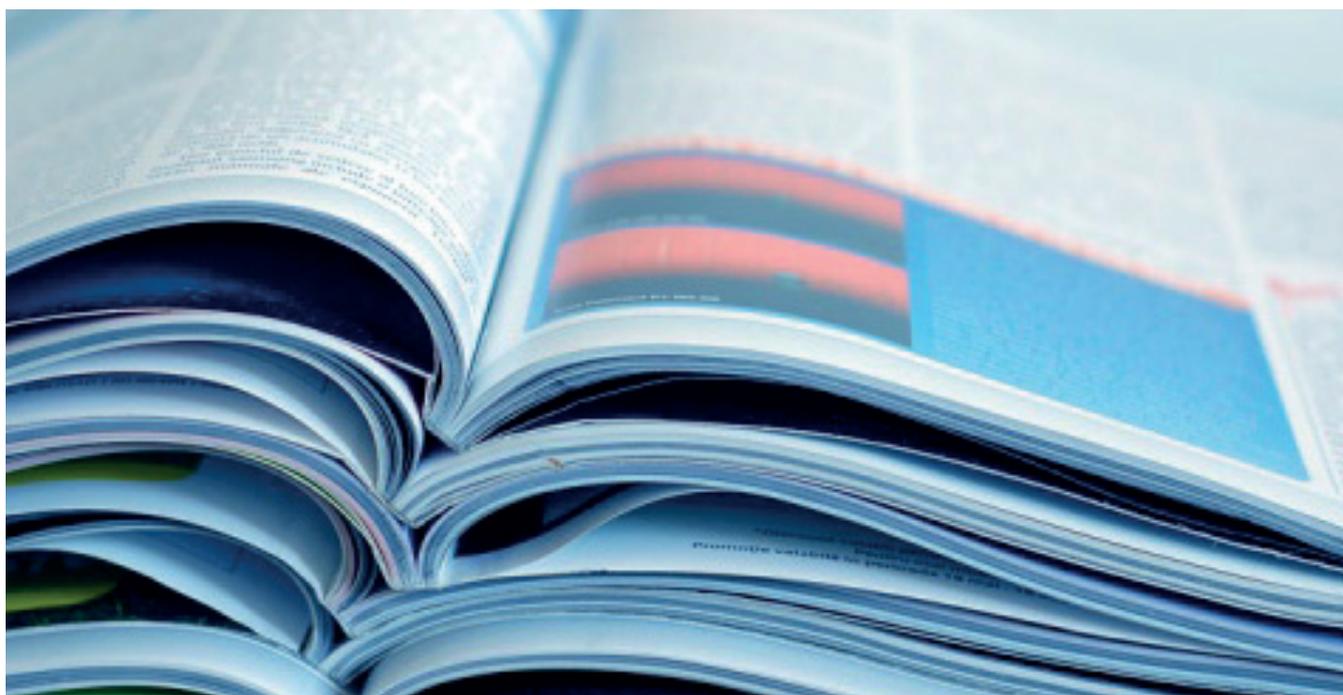
Fervent défenseur de l'implication de la jeunesse en ce qui concerne les problèmes d'acuité auxquels fait face notre pays, il compte prendre une part active aux activités de l'organisation avec un focus sur les thématiques de transformation numérique.



Diplômé d'un master en comptabilité, contrôle, audit et dans le cursus DSCG (diplôme Supérieur de comptabilité et de gestion), Yannick Yao est actuellement Auditeur financier dans une firme internationale d'audit. Il intervient principalement dans le secteur financier et est passionné d'économie.

Il a une attirance pour l'analyse des risques, l'étude de l'impact de décision, l'élaboration de documents analytiques sur les sujets politiques, législatifs et sociaux.

NOS RECENTES PUBLICATIONS



■ *Retrait de Barkhane et Takuba au Mali : Incidences sur le dispositif sécuritaire ivoirien.*

(De Maxime Yoboi, paru le 20 juin 2022)

■ *Autosuffisance en riz : pourquoi la Côte d'Ivoire n'y arrive-t-elle toujours pas ?*

(De Samuel Ahoudjo, paru le 13 juin 2022)

■ *Grossesses en milieu scolaire : des mesures urgentes à envisager*

(De Aly Soumahoro, paru le 30 mai 2022)

■ *Le train pour accélérer les échanges ?*

(De Joël Kouadio, paru le 4 mai 2022)

RETRAIT DE BARKHANE ET TAKUBA AU MALI : INCIDENCES SUR LE DISPOSITIF SÉCURITAIRE IVOIRIEN

De Maxime Yoboi, paru le 20 juin 2022



En octobre 2011, les raids aériens de l'OTAN sur la Libye, en soutien aux rebelles, conduisaient à la capture et à l'assassinat du **Colonel Kadhafi** qui dirigeait le pays depuis le coup d'état de 1969.

Si la fin du régime du Colonel, dont la nature non-démocratique fait peu de doute, est célébrée par ses opposants et les occidentaux, une autre réalité qui en est le corollaire, et qui n'a pas été anticipée dans l'absolu, va vite faire déchanter et constituer une menace pour l'Afrique subsaharienne ainsi que pour l'Europe.

En effet, le chaos engendré par les combats et la circulation des armes de guerre ont fait de la Libye un nid de djihadistes où prospèrent et prolifèrent des groupes militaires de toutes natures et surtout où peuvent s'organiser et s'intensifier avec plus de quiétude des activités de contrebande. Ainsi, les voisins subsahariens de la Libye comme le Niger et le Tchad, dont la sécurité des frontières était déjà poreuse, vont être confrontés à des défis majeurs. Le Mali ne sera pas en reste. Dans les mois suivant la guerre civile libyenne, le Niger et le Mali voient revenir **2 000 à 4 000 soldats touaregs** ayant servi dans l'armée de Kadhafi. Certains rejoignent l'armée malienne mais d'autres contribuent à la formation du Mouvement national pour la libération de l'Azawad (MNLA).



Le nord du Mali fera, dès **Janvier 2012**, l'objet d'un conflit armé : la **guerre de l'Azawad**. Elle opposera l'armée malienne aux rebelles touaregs du MNLA et au mouvement salafiste **Ansar Dine**, alliés à d'autres mouvements islamistes.

Face à la progression des rebelles et avec le risque d'effondrement de l'état malien, la France lance l'opération Serval au Mali le **11 janvier 2013**, pour enrayer la progression des djihadistes. Elle sera

élargie et remplacée en **août 2014** par l'opération Barkhane. **Barkhane** est une opération militaire menée au Sahel et au Sahara par l'Armée française, avec une aide secondaire d'armées alliées, qui vise à lutter contre les groupes armés salafistes djihadistes dans toute la région du Sahel.

Dans l'intervalle, plusieurs pays subsahariens essuient des attaques coordonnées. C'est le cas de la Côte d'Ivoire qui enregistre le premier attentat terroriste sur son territoire dans la **station balnéaire de Grand-Bassam**, au sud du pays, le **13 mars 2016** faisant une vingtaine de morts et une trentaine de blessés. Depuis, le nord du pays essuie, de temps à autres, des frappes djihadistes pour le moment contenues.



En **2020** est lancée aux côtés de Barkhane, La **Task Force Takuba** qui est une force opérationnelle composée principalement d'unités des forces spéciales de plusieurs pays de l'**Union européenne**. Elle est placée sous commandement français et assiste les forces armées maliennes dans les opérations antiterroristes qu'elles mènent dans le pays.



Mais en dépit de la présence de tous ces dispositifs de sécurité, la menace djihadiste est omniprésente et ne semble pouvoir être enrayerée de si tôt en **Afrique subsaharienne**, notamment au Mali, au Niger, au Burkina Faso, au Tchad et en Mauritanie.

Face à cette situation de quasi-impuissance à enrayer la menace terroriste, certains responsables militaires vont conduire des coups d'état pour proposer une alternative au schéma de gouvernement en vigueur avec d'autres axes de priorité. Ce sera le cas au Mali, au Burkina Faso et en Guinée. Au Mali, pays frontalier de la Côte d'Ivoire, les divergences de vue et de principes entre la France et les autorités de transition vont conduire à une crise diplomatique profonde entre les deux pays. Le Mali exigera le

retrait de son territoire des **dispositifs Barkhane et Takuba** ; requête à laquelle les Européens donneront suite le **17 février 2022**, par l'annonce d'un retrait coordonné du pays. L'essentiel des troupes va se replier dans les pays voisins.

Quelles incidences ce retrait pourrait-il avoir sur la stabilité sous-régionale ? Comment la Côte d'Ivoire aborde-t-elle son avenir sécuritaire dans ce contexte ?

Interrogé sur la question, le chercheur, spécialiste des questions sécuritaires au Burkina Faso, **Mahamadou Sawadogo** répond :

« Le retrait de Barkhane va laisser un boulevard pour les groupes armés. Il faut s'attendre à plus de violences, puisque ça va augmenter la perméabilité des frontières. Et ça fait partie de la stratégie de ces groupes terroristes de se jouer des frontières ».

Ce point de vue est partagé par de nombreux observateurs. Pour eux, le vide occasionné par le départ européen pourrait être vite comblé par les groupes terroristes ; le **défait de matériel de renseignement sophistiqué** pouvant mettre l'armée malienne aux abois.

Est-ce vrai, toutefois ?

Deux scénarios sont envisageables avec le retrait des Européens. D'une part, il est à remarquer que l'une des raisons de ce départ est la **présence de Russes** sur le théâtre des opérations maliennes, soldats réguliers et instructeurs pour les uns, paramilitaires ou mercenaires pour les autres. L'expérience de combat des Russes et la livraison d'armes de pointe pourrait aider à **stopper l'avancée djihadiste**. Peut-être les derniers venus réussiront-ils ce que les occidentaux ne sont pas parvenus à faire depuis Serval.



S'il est vrai que le contingent russe n'est pas célèbre pour sa gestion des droits de l'homme, la décision des autorités maliennes d'essayer des remèdes nouveaux contre les maux visiblement intraitables du

pays ne devrait pas être abordée comme une hérésie. Par ailleurs, tout porte à croire, au terme des premiers mois de présence russe, que l'armée malienne maîtrise mieux les opérations sur son territoire.

D'autre part, et tous les subsahariens espèrent que ce ne soit pas le cas, si la nouvelle gestion sécuritaire échoue, le risque de déstabilisation du continent serait énorme. **Huitième plus grand pays de l'Afrique** avec une superficie de **1 241 238 km²**, le Mali est frontalier de la Mauritanie à l'ouest, de l'Algérie au nord-nord-est, du

Niger à l'est, du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire au sud-sud-ouest, de la Guinée au sud-ouest et du Sénégal à l'ouest-sud-ouest. Sa position géographique est donc stratégiquement importante.

La Côte d'Ivoire, par exemple, partage **532 kilomètres de frontière** avec le Mali. Si le pays sombre dans le chaos, non seulement sa chute précipitera celle du Burkina Faso mais aussi les attaques à ses postes frontaliers directs se multiplieront et les infiltrations dans la population civile conduiront à une situation telle que le pays

vivra en état d'urgence pour longtemps. Mais, ceci est le scénario du pire et pour l'instant, rien ne justifie de l'envisager. La Côte d'Ivoire doit juste renforcer son dispositif sécuritaire aux frontières du nord sans panique.

AUTOSUFFISANCE EN RIZ : POURQUOI LA CÔTE D'IVOIRE N'Y ARRIVE-T-ELLE TOUJOURS PAS ?

De Jean Boris Yao-Bi, paru le 11 février 2022



INTRODUCTION

Le riz est un produit stratégique pour l'Afrique de l'Ouest au regard de sa contribution dans la stratégie de sécurité alimentaire. Celui-ci s'est établi au fil du temps dans les habitudes alimentaires des ménages ouest-africains en devenant **l'un des principaux aliments de base** pour la plupart des **430 millions de personnes** vivant en Afrique de l'Ouest et du Centre. En **2018**, la consommation par habitant est estimée à **70 kilos par an** (USDA, 2019).

La crise alimentaire de **2008** a donné de nouvelles perspectives aux filières rizicoles Ouest-Africaines. Des mesures ont été prises par les États afin de porter les productions nationales au niveau de l'autosuffisance en riz. La production de riz a connu une **augmentation de 3,23%** par an entre **2013 et 2017**.

Cependant, même si cette évolution semble être une avancée notable, elle n'aura pas pour le moment réussi à faire sortir la Côte d'Ivoire de la dépendance au riz importé, ni de la vulnérabilité du marché régional aux fluctuations internationales des cours. Quatorze ans après cette crise alimentaire, la production de riz en Côte d'Ivoire peine à suivre le rythme de la consommation intérieure portée par la croissance démographique, l'urbanisation et le changement du régime alimentaire.

La Côte d'Ivoire demeure **l'un des cinq premiers importateurs mondiaux de riz** (USDA, 2021). En 2018, l'importation du riz a atteint son record avec **1,5 millions de tonnes** (ADERIZ, 2021). La crise du Covid-19 et le réchauffement climatique ont également contribué à compliquer la situation.



Pourquoi la Côte d'Ivoire a-t-elle tant de mal à atteindre l'objectif de l'autosuffisance en riz ?

Telle est la question que traite ce papier. L'objectif de ce papier est de faire ressortir des contraintes majeures que rencontre la Côte d'Ivoire dans sa quête d'autosuffisance en riz. Nous utiliserons une approche par la **revue de littérature** en faisant un examen critique des contraintes énoncées dans divers articles et rapports d'études. Après une présentation sommaire de l'évolution des politiques rizicoles en Côte d'Ivoire, nous relèverons certaines contraintes de développement que rencontre ce secteur.

1. ÉVOLUTION DES STRATÉGIES POLITIQUES DE LA FILIÈRE RIZ EN CÔTE D'IVOIRE

1.1 De l'indépendance à la crise de 2008

La gestion de la filière riz en Côte d'Ivoire a été marquée par **5 grandes phases** de l'indépendance à la crise alimentaire de 2008 (Ahoudjo; 2019). La première période, qui commence de **1965** à l'indépendance jusqu'à **1974**, fait référence à l'élaboration

de **programmes d'intensification et de modernisation** de la riziculture irriguée par l'État (Ngaressoum, 2009). Cette politique interventionniste de l'État a vu l'accroissement de la production pour atteindre un niveau d'autosuffisance entre 1977 et 1978 et une **baisse significative des importations** dès 1976 (Bamba; 2020).

Sur la période **1975-1984**, les cours mondiaux du cacao triplent et ceux du café quadruplent. L'État tourne donc ses investissements agricoles vers l'augmentation de la production liée aux **cultures de rente**. À la suite de la chute des cours mondiaux des produits d'exportation, le pays connaît une crise économique sans précédent. Entre 1988 et 1994 l'état se désengage alors progressivement des filières agricoles et l'encadrement est confié à la **Compagnie Ivoirienne pour le Développement des Cultures Vivrières** (CIDV) (Barou, 2013). Par ailleurs, les usines de transformation de riz qui commencent à manquer de stratégie d'approvisionnement et de coordination de leurs activités, tombent en faillite et cessent leurs activités.

La période de **1995 à 2000** est marquée par le début d'un nouveau cycle de croissance pour la Côte d'Ivoire avec la **dévaluation du F-CFA**. Elle se caractérise par le **renchérissement des prix des produits importés**, ce qui a permis au riz produit localement de devenir compétitif (Ngaressoum 2009).



Par ailleurs, la troisième phase du programme d'ajustement structurel marque l'arrivée d'un **grand nombre d'investisseurs étrangers** (Angeline et al, 2007) qui gèrent les activités de production, de transformation, d'importation et de commercialisation. La période de 2001 à 2008 est celle de la **crise militaro-politique**, caractérisée par la désorganisation des systèmes de production, la dégradation et/ou l'abandon des périmètres irrigués et la fermeture de certaines unités de transformation (Ngaressum 2009). Cela a sans nul doute entraîné des répercussions négatives sur la production nationale rizicole et les activités économiques au sein de la chaîne de valeur rizicole.

1.2 Les stratégies de développement du riz en Côte D'Ivoire

Vers **fin 2007** et au cours du premier trimestre de 2008, l'on a assisté à une **hausse des prix du riz** sur le marché international. Le prix du riz thaïlandais sur le marché mondial atteint **1000 USD la tonne**, soit trois fois le prix auquel il était vendu six mois plus tôt (Lançon et al, 2008). L'Afrique subsaharienne a vu sa facture rizicole passer de **moins de 3 milliards de dollars us** en 2007, à **plus de 4 milliards de dollars us** en 2008 (OCDE, 2011).

Cette crise a été une sonnette d'alarme pour les Etats Ouest Africains et en particulier la Côte d'Ivoire qui a établi sa première **Stratégie Nationale de Développement de la filière Riz (SNDR)** en 2008. Cette stratégie avait pour objectif d'accroître la production nationale afin de substituer les importations et rendre la Côte d'Ivoire autosuffisante dans le domaine rizicole en 2012. Du fait de la non prise en compte de certains facteurs déterminants à savoir une insuffisance dans la prise en compte de la riziculture pluviale qui constitue **95% des superficies emblavées**; la non prise en compte de certains maillons de la chaîne de valeur riz notamment la **transformation** et la **commercialisation** (SNDR, 2012), cette première stratégie n'a pas atteint ses objectifs.

Au regard des enjeux et des difficultés de mise en place de la stratégie de 2008, il paraissait primordial de la réajuster en prenant en compte les insuffisances relevées dans la première stratégie (SNDR 2008). C'est donc dans cette optique qu'a vu le jour la deuxième stratégie nationale d'appui au développement de la filière rizicole en 2012 (SNDR, 2012). Cette stratégie ajustée a été conduite en deux modalités :

(i) Une première phase de 2012 à 2016 qui permettrait de couvrir la

totalité des besoins de consommation par la production locale ; (ii) une deuxième phase de 2017 à 2020, de croisière, qui devrait permettre de constituer un stock de sécurité voire de régulation.

La troisième SNDR 2020-2030, approuvée par le **Conseil des ministres le 11 mars 2020**, a pour but de s'appuyer sur les progrès des SNDR précédents tout en corrigeant les faiblesses perçues. Les principaux objectifs de cette SNDR sont :

a) assurer l'autosuffisance de la Côte d'Ivoire en riz de bonne qualité d'ici 2025; et b) faire de la Côte d'Ivoire l'un des plus grands exportateurs africains de riz d'ici 2030.



2. CONTRAINTES ACTUELLES DE LA FILIÈRE RIZ

La littérature cite un grand nombre de contraintes que rencontre le système rizicole en Côte d'Ivoire. Nous les avons catégorisées en deux grands groupes: **les contraintes climatiques et les contraintes institutionnelles**. Le premier fait référence aux risques et incertitudes climatiques liés à la production du riz. Le deuxième fait référence aux contraintes d'ordre **structurel** rencontrées dans la filière riz (gestion des cultures, système de production archaïque, inorganisation des acteurs, mauvaise qualité des semences, faiblesse de la mécanisation, faiblesse des services de vulgarisation, défaillances du marché du riz paddy etc..). Bien que ces contraintes soient d'une importance capitale, nous consacrerons notre analyse à l'échelle de la SNDR. Nous nous concentrerons sur les maillons de la transformation, commercialisation et consommation.

2.1. Transformation

La qualité du riz produit en Côte d'Ivoire dépend fortement de la technologie de fraissage utilisée dans la transformation. Le tableau 1 présente les **quatre types de technologies de fraissage** utilisées en Côte d'Ivoire.

Tableau 1 : Technologies de transformation en Côte d'Ivoire

Type de Technologie	Capacité théorique	Description
artisanal	Moins de 1 T / h	Simple décortiqueuse ou unité compacte et effectuer décorticage blanchiment.
artisanal amélioré	Entre 1 et 2 T / h Mini rizeries	Effectuer la cueillette de pierre, de blanchiment et le classement
Semi-industriel	Entre 2 et 3 T / h	Effectuer le nettoyage, la cueillette de pierre et le blanchiment.
industriel	Entre 3 et 5 T / h	Effectuer le pré-nettoyage, le séchage, le nettoyage, le blanchiment et le classement.

Source : Soullier et Moustier, (2018)

Pour accroître la qualité du riz produit en Côte d'Ivoire, l'État a prévu, par le biais de la SNDR 2016, la mise en place d'unités industrielles pouvant effectuer les opérations de: **pré-nettoyage, séchage, nettoyage, cueillette des pierres, pondération, décorticage, séparation, blanchiment (trois unités), classement et ensachage.**



Il faut cependant noter la difficulté de ces unités à avoir accès à suffisamment de paddy à transformer du fait de leur grande capacité. De façon générale, la quantité de paddy disponible dans les différentes zones de production (au regard des transformateurs déjà en place), ne permet pas à ces unités de fonctionner de façon rentable. Certaines de ces usines n'ont jamais fonctionné par souci d'approvisionnement. C'est par exemple l'unité industrielle de Gagnoa et celle de Yamoussoukro.

Il existe cependant, des acteurs artisanaux (petites et moyennes unités de transformation) déjà en place et ayant des formes de coordinations basées sur la confiance avec les riziculteurs. Près de **80 % du riz paddy** en Côte d'Ivoire est transformé dans les villages, par ces **petits moulins** qui opèrent en grande partie en tant que prestataires de service pour le compte des riziculteurs et de commerçants (World bank, 2019). Par exemple, dans le **projet PRORIL**, le rôle de ces moulins artisanaux est dénaturé et juste réduit à la collecte du paddy. Ces investissements viennent créer une **concurrence déloyale** et exclure de la chaîne ces petits acteurs, qui pourtant détiennent la **majorité du circuit de commercialisation** avec les producteurs traditionnels (95% de la surface cultivée). Ce même problème de sous-estimation du potentiel du secteur de la production traditionnelle a été lié à l'échec de la première stratégie de développement du riz (lire le paragraphe plus haut).

De plus, les difficultés d'approvisionnement des unités industrielles ont créé des possibilités d'importation de riz brut américain pour compléter un secteur de blanchiment national et faire (peut-être) fonctionner les fameuses unités industrielles. Cela pourrait en plus amener le paddy local à être concurrencé par le paddy US.

2.2. Commercialisation

Dans le processus de commercialisation du riz en Côte d'Ivoire, deux types de circuits existent concomitamment: **le circuit du paddy et celui du riz blanchi**. Le paddy est collecté soit par les commerçants grossistes ou les collecteurs, soit par les producteurs. Le commerce du riz blanchi, quant à lui, se fait par deux circuits qui aboutissent au consommateur. Le premier circuit concerne le **riz local**, le deuxième circuit est celui du **riz importé**.

Le riz local a de nombreuses chaînes d'approvisionnement fragmentées et informelles dans lesquelles de petites quantités sont échangées **sans emballage formel**, et l'infrastructure de stockage est beaucoup moins développée. Les mécanismes de financement adéquats pour ces distributeurs ne sont pas non plus très répandus (USDA, 2021). La chaîne d'approvisionnement en riz importé quant à elle, passe principalement par un petit nombre de grands importateurs qui disposent de **vastes entrepôts** et de **moyens de transport** (USDA, 2021).



L'un des enjeux majeurs dans les filières alimentaires en général et dans la filière riz en particulier est celui des coalitions d'acteurs, des rapports de force et les conflits d'intérêt général et intérêts personnels.

2.3. Financement effectif des politiques et sensibilisation sur les attributs du riz local

Un autre problème identifié est l'**incapacité de l'État à financer les activités des stratégies de développement de la**

filrière riz. Par exemple, au cours de la période 2012-2020, seuls **13 % des fonds** nécessaires pour la SNDR 2012 ont été mobilisés (USDA, 2021).

Dans le cadre du **projet de promotion du riz local** en République de Côte d'Ivoire (PRORIL), exécuté dans le centre de la Côte d'Ivoire, une enquête menée auprès des consommateurs dans 3 grandes villes en Côte d'Ivoire a fait ressortir que les consommateurs, bien que connaissant le riz local et qu'une grande partie d'entre eux y ait goûté au moins une fois, ne se rappelaient pas la variété ou la marque du riz qu'ils avaient mangé (PRORIL; 2020).



Cette méconnaissance des variétés locales de riz (pourtant de très bonne qualité) par les consommateurs constitue un frein à leur consentement à consommer le riz local. Un intérêt plus important de la promotion et du marketing des produits locaux, pourrait être efficace en vue de contribuer au développement de la filière riz. Des campagnes de sensibilisation sur la mise à niveau de la qualité du riz local ivoirien peuvent être réalisées dans ce sens.

CONCLUSION

On estime que l'**augmentation annuelle moyenne requise de la production (8%)** sur la période 2011-2025 devrait être deux fois supérieure à celle de la consommation (4%), soit une **augmentation de 74 %** par rapport à 2011, afin d'atteindre l'objectif d'autosuffisance en 2025 (IFRPI, 2014). Jusque-là, l'augmentation moyenne de la production est deçà de cette prévision. Pour vraiment atteindre cet objectif (Paraissant trop ambitieux vu l'état actuel de la chaîne

de valeur), l'une des clés est de **développer une approche Bottom-up** avec la mise à niveau progressive, le financement et le suivi des unités de transformations traditionnelles existantes déjà et le contrôle jeux d'acteurs et conflits d'intérêts. Notre analyse n'est pas exhaustive et peut présenter certaines limites qui pourraient dans le futur être l'objet d'analyses approfondies. Il s'agit principalement de la **sous-estimation de certains maillons clés de la filière dans l'analyse** (fournitures de services, innovations organisationnelles etc...). Par ailleurs, des travaux les jeux d'acteurs dans la filière sont en cours de réalisation et pourront contribuer à éclairer la lanterne des décideurs politiques dans leurs choix.

LIENS ET REFERENCES

Bibliographie

Bulletin d'information statistico-économique du secteur riz en Côte d'Ivoire, Aderiz, Numéro 05-Mars 2021

Ngaresseum. D.K.T., 2009 Evolution de la production et des importations de riz en Côte d'Ivoire de 1965 à 2008. BUPED N° 08/2009 ; Bulletin De Politique Economique Et Développement (BUPED). Cellule D'analyse De Politiques Economiques Du Cires

Lançon. F., Mendez P. V 2008 La flambée des prix mondiaux du riz : crise conjoncturelle ou mutation durable ? Hérodote 2008/4 (n° 131), pages 156 à 17

Soullier G., Moustier P. 2018 Impacts of contract farming in domestic grain chains on farmer income and food insecurity. Contrasted evidence from Senegal. Elsevier Food Policy

USDA, Cote d'Ivoire: Grain and Feed Annual, April 20, 2021, Attaché Report (GAIN)

USDA, Cote d'Ivoire: Grain and Feed Annual, 2020, Attaché Report (GAIN)

USDA, Cote d'Ivoire: Grain and Feed Annual, 2019S, Attaché Report (GAIN)

Webographie

Nouveau record d'importation de riz en Côte d'Ivoire | Commodafrica
<https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12357729.pdf>

SNDR 2012-2020 [Mode de compatibilité] (ondr.ci)
<https://blogs.worldbank.org/fr/nasikiliza/le-riz-source-dopportunités-en-cote-divoire-ndeg4-la-difficile-recherche-de-moulins>

GROSSESSES EN MILIEU SCOLAIRE : DES MESURES URGENTES À ENVISAGER

De Aly Soumahoro, paru le 30 mai 2022



L'année académique 2013-2014 a marqué le début de nombreuses actions menées par l'Etat de Côte d'Ivoire afin de lutter vigoureusement contre le **fléau des grossesses en milieu scolaire**. Si, durant certaines années, les résultats montraient un semblant de signe d'espoir, l'année scolaire 2019-2020 est venue noyer cette lueur d'espoir. En effet, dans l'**annuaire statistique 2020-2021 de la Direction des Stratégies, de la planification et des statistiques**, l'on peut observer un retour à la case de départ avec une **hausse de +4%** (5 255 contre 5 076 en 2013).

DES CHIFFRES QUI NE SUIVENT PAS L'OBJECTIF 0 GROSSESSE

Lors du lancement de la campagne en **2014**, l'objectif fixé était d'**atteindre zéro cas de grossesse en milieu scolaire**. De ce fait, il aurait été intéressant de constater une **baisse notable du nombre de grossesses** d'année en année post-campagne. Hélas, les chiffres sont moins réjouissants. Sur **7 années scolaires** consécutives post-campagne, le nombre moyen de grossesses a été de **4 824**, soit une **baisse moyenne de - 5%**. Avec une telle baisse moyenne, nous pouvons juste constater que nous sommes encore loin de l'objectif.

Sur le graphique ci-dessous, conçu à partir des chiffres publiés par la Direction des Stratégies, de la planification et des statistiques, on observe une **presque stagnation** du nombre de cas de grossesses durant les années post-campagne. Par conséquent, l'on vient à se questionner sur l'efficacité des mesures prises jusque-là par l'autorité ivoirienne.

UNE GRANDE CAMPAGNE DE SENSIBILISATION ET DES MESURES COERCITIVES

Aujourd'hui encore, **parler de sexualité à des adolescents**, voire des pré-adolescents ou des enfants est encore **tabou** dans plusieurs familles. Bon nombre de jeunes de nos jours savent ce qu'ils savent sur la sexualité grâce à la **télé**, à **internet** ou à leurs **amis (es)** qui sont déjà sexuellement actifs. Comme cela se disait,

« **les parents ont démissionné** ». Et c'est en vue d'y remédier et, par voie de conséquence, réussir la lutte contre le fléau des grossesses en milieu scolaire qu'une **grande opération de sensibilisation** a été engagée sur toute l'étendue du territoire national depuis 2014. A cet effet, des **clubs de lutte contre les grossesses et les infections sexuellement transmissibles (IST)** ont été mis en place dans toutes les villes et les établissements qui sont concernés par ce fléau.

Lesdits clubs ont pour vocation de **sensibiliser** au maximum les élèves, les parents d'élèves et les enseignants.



La menace pénale a aussi été brandie à plusieurs reprises contre les auteurs de grossesses, particulièrement les enseignants quand on sait que durant les années scolaires 2014-2015 et 2015-2016, respectivement **75% et 70% des cas de grossesses** concernaient les **jeunes filles âgées au plus de 18 ans**.^[1]

DES AUTEURS DE GROSSESSE IMPUNIS

Si les réformes des récentes années du code pénal ivoirien, notamment celle de 2021, prévoient des **sanctions pénales contre l'atteinte à la pudeur faite aux mineurs**, le constat est que cette loi est peu appliquée **sinon pas appliquée**. En effet une telle loi devrait décourager toute intention de liaison sexuelle avec une mineure. Donc, si elle était appliquée, le nombre de cas de grossesse ne serait pas à **plus de 5 000 en 2020**.

Ce qui pourrait expliquer l'impunité des auteurs, est la **complicité dont font preuve les parents et les victimes**. En effet, en matière pénale, la plainte détermine l'action en justice. Or les victimes et leurs parents portent rarement plainte, préférant régler l'**affaire à l'amiable** avec les familles des auteurs. Dans une société Africaine attachée à la **cohésion sociale**, on cède facilement à ce genre d'opération souvent sous la pression de la communauté lorsque l'auteur vient d'une famille proche ou connaît une famille proche ou connaît une famille qui connaît une famille proche

de celle de la victime.

PLUSIEURS AUTRES CAUSES AU FLÉAU

D'abord, il faut savoir qu'en **2017**, **57% des géniteurs** étaient des **travailleurs informels** et **40%** étaient des **élèves** selon la **Direction de la mutualité des œuvres sociales en milieu scolaire (DMOSS)**. Pendant ce temps, l'éducation nationale décriait les enseignants avec le phénomène de NST, pour « Notes Sexuellement Transmissibles ». Une pratique sévèrement réprimée aujourd'hui qui consiste à **attribuer une bonne note à son élève après l'avoir connue sexuellement**.

Partant de ces chiffres, l'on a pu établir le lien avec la précarité financière. Selon le constat d'un professeur de lycée dans un article du journal Le Monde, dans de nombreuses petites villes ivoiriennes les filles sont livrées à elles-mêmes, loin des parents, **sans soutien financier**. Ce qui les rend quelque peu vulnérables face aux prédateurs sexuels qui portent atteinte à leurs pudeurs contre de l'argent.



Ensuite, Les **vidéos des années récentes**, de jeunes filles en tenue d'école à caractère sexuel ayant fait le tour des téléphones en Côte d'Ivoire, en dit long sur l'usage dont font nos jeunes sœurs de l'internet.

Enfin, l'école ivoirienne ne fait pas rêver. C'est vrai, c'est amer à le dire mais c'est un fait !

Comment peut-on encore faire confiance au système avec la récente descente des Docteurs diplômés dans les rues Abidjanaises pour de l'emploi ? Des Docteurs au chômage ?

Vraisemblablement qu'avec ce genre d'événements, de jeunes filles en proie à la facilité pourraient vite jeter l'éponge et vouloir ressembler à des influenceuses presque-dénudées sur les réseaux sociaux. Ainsi, elles n'auront aucun mal à troquer leurs avenir scolaires contre une vie de gain facile.

DES MESURES URGENTES NÉCESSAIRES

Face à la persistance de ce fléau de grossesse en milieu scolaire dû à plusieurs causes dont certaines élucidées plus haut, il est nécessaire de tuer le mal par la racine. De ce fait, il faudrait en premier lieu, selon nous, inclure, lors des campagnes de sensibilisation, des **séances d'éducation sur les lois protégeant les mineurs** de toute forme d'agression sexuelle et inciter les jeunes filles à ne pas rester passives face à ce fléau. Cela permettra de **punir les auteurs des grossesses** grâce aux plaintes qui seront portées devant les juridictions compétentes et, par voie de conséquence, décourager plus d'un, l'envie de vouloir avoir une relation intime avec une mineure.



Ensuite, la **construction des collèges et lycées de proximité plus près des villages** pour scolariser les jeunes filles près de chez leurs parents et ainsi maintenir leurs repères. Heureusement qu'en 2020, le gouvernement ivoirien avait procédé à la signature de marchés pour la **construction de 60 collèges de proximité** dont

nombreux ont vu le jour en 2021. Il faut donc multiplier ce type d'initiative afin que les habitants de toutes les zones rurales ivoiriennes puissent garder leurs enfants près d'eux afin d'assurer leur éducation. Entre-temps, l'on pourrait organiser les dites jeunes filles issues de modestes familles en cellules d'activités générant des ressources, le tricotage de vêtements d'enfants par exemple. L'objectif étant de les sortir de la précarité financière afin qu'elles ne soient plus des victimes des prédateurs sexuels. Enfin, redorer l'image de l'école. Il est plus qu'impératif que les élèves, tant les filles que les hommes, fassent confiance à l'école ivoirienne. Cela permettra de faire d'une pierre deux coups en évitant à nos jeunes sœurs et frères de faire des choix qu'ils pourront certainement regretter toute leur vie (grossesse indésirée, prostitution, délinquance juvénile, etc.). Alors, pour créer ladite confiance, il est nécessaire de reformer l'école ivoirienne et inscrire cette réforme dans un plan de développement national prenant en compte la **professionnalisation des débouchés scolaires**, en garantissant une **éducation de qualité et de haut niveau** pour l'ensemble de la population ivoirienne. Dans l'environnement compétitif et dynamique des économies modernes, le **capital humain** est la pierre angulaire qui bâtit les grands états. En parallèle à cette réforme, cultiver chez les jeunes la culture du mérite et de l'excellence. Pour y arriver, plusieurs options sont possibles :

- **Mettre le plus possible à la lumière les parcours brillants de leurs camarades élèves avec des récompenses à la hauteur de leurs parcours ;**
- **Les journées d'excellence organisées régulièrement dans les différents DREN du pays ;**
- **Des programmes de mentoring, avec des personnes très inspirantes pour accompagner les élèves lors de leurs cursus académiques. Si possible, que la ou le mentor ait connu des conditions de vie presque similaires à celles de ses mentorés.**

LIENS ET REFERENCES

<https://www.men-dpes.org/views/statistiques-poche/>

https://www.gouv.ci/_actualite-article.php?recordID=4393

<http://afrique.le360.ma/cote-divoire/societe/2017/02/16/9774-cote-divoire-les-grossesses-en-milieu-scolaire-une-equation-encore-irresolue-9774>

https://www.lemonde.fr/afrique/article/2020/02/05/la-cote-d-ivoire-encore-loin-du-zero-grossesse-a-l-ecole_6028508_3212.html

^[1] Les pourcentages ont été calculés à partir des chiffres publiés par la Direction des Stratégies, de la planification et des statistiques

LE TRAIN POUR ACCELERER LES ECHANGES ?

De Joël Kouadio, paru le 4 mai 2022

INTRODUCTION

Les **chemins de fer** ont fait les beaux jours des pays africains dans les années 70 et 80 avec comme **point fort** de la capacité dudit secteur à transporter **d'énormes volumes de marchandises** ou un **nombre important de voyageurs** avec une plus grande efficacité énergétique. Actuellement cette réputation ne se fait plus ressentir et a fortement régressé. Les chemins de fer de certains pays africains en voie de développement (Botswana, Cameroun, Kenya, Madagascar...), peinent encore à passer de leur **ancien statut de sociétés classiques**, tributaires de subventions, à celui d'**entreprises commerciales plus performantes**. Le secteur ferroviaire a été touché par les mêmes entraves que l'on retrouve sous d'autres cieux, laquelle situation est exacerbée par des difficultés d'ordre économique, technologique et institutionnel. Par conséquent, on se retrouve avec des **infrastructures négligées** qui parfois frôlent le point de non-retour, d'où des opérations clairement en deçà du seuil des normes internationales. Les concessions

qui ont fait leur apparition dans les années 90, sous l'impulsion de **bailleurs de fonds**, ont certes stoppé le spectre de disparition qui menaçait de nombreuses lignes ferroviaires, mais elles ont aussi produit des résultats mitigés, notamment quelques échecs et de rares cas de réussite indiscutables principalement en **Afrique du Sud** et en **Afrique du Nord**.

La Côte d'Ivoire n'est aucunement épargnée avec sa ligne à voie métrique unique. Alors qu'il fut un temps où ce réseau était le principal transporteur de passagers et de marchandises dans le corridor, il se heurte de nos jours à une **forte concurrence** provenant des **transports routiers** qui bénéficient de l'**amélioration du réseau routier régional** et de l'apparition d'un nouveau concurrent au **port d'Abidjan** pour le **trafic burkinabé** — le port de Lomé (Togo).

Le principal rôle économique du chemin de fer est aujourd'hui d'**assurer le trafic international de marchandises à l'importation et à l'exportation du**

Burkina (hydrocarbures, conteneurs, engrais, clinker, ciment et coton). Il contribue également pour beaucoup au trafic des produits pétroliers en Côte d'Ivoire et assure le transport international des voyageurs.

1. HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN COTE D'IVOIRE

L'histoire du chemin de fer en Côte d'Ivoire a débuté au **19ème siècle** lors de la période coloniale. L'idée était de trouver un **chemin de connexion entre les colonies** pour le transport des marchandises et des personnes. **Abidjan** fut choisie comme **point de départ pour ce chemin ferroviaire** du fait de son aspect côtier. Le projet de chemin de fer ne reçut point le meilleur accueil dès l'idée de sa construction par les populations autochtones. Le **premier tronçon** long de 79 km fut lancé en **1903**. La décision d'atteindre le **Burkina Faso** ne fut prise qu'en **1919** afin que le pays ait accès à un débouché maritime. Les 1260 km séparant Abidjan et Ouagadougou ont duré environ un **demi-siècle** pour leur construction

(Entre 1905 et 1954).

La création de ce chemin de fer a profité aux différentes localités avec le **développement de l'administration** et la **création de postes administratifs**. Cela a fortement contribué à la création d'organisations économiques, territoriales et logistiques qui sont restées fortes au-delà de la présence des colons.

Désignation des sections	Longueur Km	Date d'exécution
Abidjan- Agboville	82	1903-1906
Agboville- Dimbokro	99	1906-1910
Dimbokro- Bouaké	135	1910-1912
Bouaké- Katiola	55	1919-1923
Katiola- Tatié	117	1924-1928
Tatié- Ferkessedougou	70	1929
Ferkessedougou- Bobo-Dioulasso	228	1929-1932
Abidjan- Wharf de Port- Bouet	11	1930-1931

Tableau 1 : Etapes de la construction du Rail en Côte-d'Ivoire, SEMI- BI- ZAN, La politique coloniale des travaux publics en Côte-d'Ivoire, thèse 3eme cycle 1973, p186

La **gestion et l'exploitation du chemin de fer** étaient sous la coupole d'une entreprise publique binationale dénommée la **Régie des chemins de fer Abidjan-Niger** (la RAN), copropriété de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Cette régie a existé jusqu'en **1989** et fut dissoute pour laisser place à deux entités que sont la **Société ivoirienne des chemins de fer** et la **Société des chemins de fer du Burkina**. Toutefois la création de ces deux nouvelles entités ne réussit pas à résoudre le problème d'essoufflement qu'a subi la RAN. En clair, la RAN faisait face à une dégradation de sa **situation économique et financière** vers les années 1980 malgré quelques efforts d'investissement et de modernisation du service de voyageurs consentis au cours des années. Le constat était : une trop grande importance accordée au trafic des voyageurs, un certain laisser-aller dans la gestion des affaires, un personnel pléthorique et une concurrence routière croissante.

C'est ainsi que le secteur privé fit son entrée dans le secteur ferroviaire pour participer à son amélioration et à sa revalorisation. En 1995, à travers un régime concessionnaire naquit **SITARAIL** pour l'exploitation du réseau pour une **durée de 15 ans**.



Figure 1 : Répartition du capital social de la SITARAIL

La priorité pour cette nouvelle compagnie demeure le transport de marchandises qui a augmenté considérablement avec **900 000 tonnes^[1] transportées** en moyenne par an sur le circuit. Toutefois le transport de voyageurs restait stable avec en moyenne **200 000 voyageurs par an**.



Figure 2 : Evolution du trafic ferroviaire de voyageurs de la SITARAIL



Figure 3 : Evolution du trafic ferroviaire de marchandises de la SITARAIL

La nouvelle compagnie choisit de donner la **priorité aux marchandises** (hydrocarbures, engrais, ciment, ustensiles en plastique...) dont le trafic n'a cessé d'augmenter, avec une moyenne de **900 000 tonnes transportées chaque année**. Le nombre de voyageurs (200 000 par an) est en revanche resté stable, car concurrencé par les transports routiers. Les fidèles du rail sont souvent chargés, mais rarement pressés : commerçants, étudiants ou travailleurs saisonniers, il leur faut en moyenne **trente-deux heures** pour relier les deux villes, quand la route permet de faire le trajet en **dix-huit ou vingt heures^[2]**. A titre d'exemple, le coût du transport routier pour rallier Abidjan à Ouaga est estimé à environ **25000 F CFA^[3]** tandis que le transport ferroviaire facture le même trajet aux alentours de **20000 F CFA^[4]**.

Trois arrêts majeurs ont marqué l'histoire du chemin de fer. Le **19 septembre 2002**, la **crise ivoirienne** provoque l'interruption du trafic et la frontière avec le Burkina Faso se voit fermée jusqu'en juin 2003. Le trafic reprend timidement pour les voyageurs en octobre 2003. Mais en raison de l'insécurité, le trafic est en nette baisse : en 2004, on enregistre une diminution de 50 % comparée aux enregistrements en 2003. En **2010**, à la suite de la **situation post-électorale**, la même situation fut vécue par la SITARAIL : l'arrêt des trains. En **mars 2019**, Abidjan et Ouagadougou avaient interrompu leur liaison du fait de la **maladie à Coronavirus**, qui fut lancée le 08 Juillet 2020 avec le transport des marchandises.

2. ETAT DES LIEUX

En **2001**, il était impossible pour les trains de dépasser les **40km/h** du fait de **l'état des voies**. Alors, dans le cadre de leur rénovation, une étude fut commandée dans la même année afin d'améliorer

la rentabilité. Cette étude proposait de déboursier **8 milliards de F CFA** pour permettre un **voyage de 24 heures** en train et **20 milliards** pour un **voyage de 20 heures**. Des sommes colossales au regard de la faible rentabilité du trafic passager et de l'état des finances de la compagnie. Toutefois **SITARAIL**, concession de **Bolloré Railways**, s'est engagée en investissant **deux milliards de FCFA** en fournissant des **équipements modernes** entre 2019 et 2020 pour ses ateliers de maintenance des locomotives et des wagons d'Abidjan et Bobo, qui ont facilité la réalisation en 2020 d'un volume record d'un million de tonnes de fret.

En **décembre 2017**, des **travaux de rénovation** du réseau ferroviaire, estimés à **260 milliards de francs CFA^[5]**, avaient été lancés par SITARAIL. Au total, SITARAIL prévoyait d'investir **85 milliards** dès la première phase jusqu'en 2021 pour la rénovation du réseau ferroviaire et **70 milliards** pour **l'acquisition** ainsi que la **modernisation des équipements**, locomotives et wagons. Les travaux concernent principalement la réhabilitation de **853 km** de voies et de **50 ouvrages d'art**, la rénovation de **31 gares** et de **4 ateliers** et la modernisation des équipements des ateliers de maintenance. La société entendait ainsi poursuivre les efforts déployés pour augmenter fortement les capacités de transport de marchandises et de voyageurs tout en diminuant les délais d'acheminement entre les deux pays. A ce jour, l'entreprise a confirmé l'investissement de plus de **deux milliards de FCFA^[6]**, dans l'acquisition d'équipements modernes pour ses ateliers de maintenance des locomotives et des wagons d'Abidjan et Bobo-Dioulasso.

Toutefois le **31 Mars 2022**, le **groupe Bolloré**, propriétaire de SITARAIL a confirmé son rachat à 100% par le **groupe MSC** (Mediterranean Shipping Company)^[7] à travers un contrat de cession des activités portuaires et logistiques détenues en Afrique. Le rachat est estimé à **5,7 milliards d'euros**, soit environ **3 744 milliards de francs CFA** dont la conclusion est prévue au plus tard à la fin du premier trimestre 2023.

Cela pourrait donc expliquer le **ralentissement des investissements de SITARAIL**. Actuellement, l'**actionariat** de SITARAIL est constitué de **SOFIB (67 %)**, de **l'Etat Ivoirien (15 %)**, de **l'Etat Burkinabè (15 %)** et du **personnel (3 %)**.

3. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE

L'impact estimé de SITARAIL de **2010** à **2020** est de **80%** d'économies de **coût de transport**, **17%** d'économies de **carburant** et **2%** de **réduction des émissions de CO2**. Toutefois, le secteur ferroviaire dans son développement fait

ressurgir deux points majeurs. En premier lieu, le **nombre d'opérations financées** par les bailleurs depuis quelques années montre relativement peu d'investissements dans le secteur ferroviaire par rapport à d'autres infrastructures telles que le secteur des infrastructures routières.



Figure 1 : Investissement Dans les différents secteurs en côte d'ivoire, 2015

En second lieu, le chemin de fer est présenté comme une nécessité du fait de sa **facilitation à l'exploitation des richesses naturelles** (minières, agricole...) du pays. Des initiatives sont actuellement prises par le gouvernement et des bailleurs pour mettre en œuvre de nouveaux projets. Et cela s'aperçoit par des actions de promotion, de lobbying et de financement des infrastructures ferroviaires de plusieurs acteurs privés.

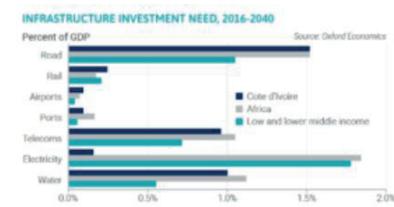


Figure 2 : Les besoins en investissements par secteur, 2016-2040

Il demeure nécessaire d'affiner notre compréhension notamment sur les bases du **secteur de l'exploitation ferroviaire**, le **mode de financement** et d'élaborer des **évaluations solides, stratégiques et objectives**, notamment au stade de l'identification et de la préparation des projets. L'obstacle à la facilitation de ces processus pourrait s'expliquer par faute de **compétences avérées** et d'une **excellente connaissance des chemins de fer modernes**.

Aussi, certains paramètres doivent être mis en exergue concernant le secteur du ferroviaire. Dans le cadre de moyens et longs parcours, le chemin de fer demeure en majorité compétitif pour le transport des marchandises mais est à la traîne pour les courtes distances. Toutefois, sa viabilité est basée sur la **disponibilité de volumes de marchandises élevés** ; il s'agit d'une **activité commerciale** à volumes élevés dont les marges bénéficiaires sont infimes. Les transports routier et ferroviaire sont

compétitifs et complémentaires, puisque la compétitivité porte sur les longs parcours. Le transport routier a tendance à être plus compétitif sur la **«dernière ligne droite»**. Dans ce sens, en Côte d'Ivoire, la **petite taille** du réseau ferroviaire est l'une des principales raisons qui pourrait expliquer sa **faible présence sur le marché du transport**.

L'infrastructure ferroviaire requiert des activités continues d'exploitation et de maintenance. Le **rendement** du chemin de fer est fortement dépendant de **l'état des infrastructures et du matériel roulant**. Le transport ferroviaire de marchandises et le transport des voyageurs par les rails sont des activités qui diffèrent l'une de l'autre. La majeure partie des projets d'infrastructures ferroviaires dans le monde entier exigent de **fortes subventions** pour assurer la viabilité des projets. Ces subventions devraient faire ressortir les avantages économiques, sociaux et écologiques liés aux chemins de fer comparés aux autres moyens de transport. Également, la participation des intervenants indiqués au capital du concessionnaire améliore l'efficacité des projets dans le cadre de PPP.

2. PROPOSITION DE SOLUTIONS/ PERSPECTIVES

La Côte d'Ivoire a besoin de **chemins de fer performants et compétitifs**. Il est constaté que les performances des concessions ferroviaires sont contrastées. D'un côté, elles ont permis une **productivité accrue** du personnel et des actifs, des gains de parts de marché pour les services de fret, une **diminution globale des subventions publiques** et une **meilleure viabilité financière**. De l'autre, elles n'ont pas apporté le niveau d'investissement privé initialement envisagé ni les améliorations qualitatives attendues des services aux voyageurs.

De plus, l'espoir de voir les concessions financièrement viables à long terme sans le financement des pouvoirs publics ne s'est pas concrétisé. Et cela est bien visible avec le cas de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Des politiques et stratégies devront être mises en place par les autorités étatiques et le secteur privé pour assurer une bonne évolution du secteur ferroviaire qui demeure un pion non négligeable dans le domaine du transport.

Il s'agirait en premier lieu d'**améliorer la performance des concessions**. Le principe proposé est de laisser à la charge de l'exploitant **l'entretien** et le **renouvellement du matériel roulant** et **l'entretien des voies ferrées**. L'Etat devrait intervenir pour le financement du renouvellement des voies contre un partage des bénéfices.

En second lieu, il faudrait envisager d'**adapter les différentes infrastructures aux besoins réels**. Les chemins de fer ont peu évolué depuis l'époque coloniale souffrant d'un **déficit d'investissement et de maintenance**.

Et cela engendre des prix de revient à la tonne élevés qui réduisent la compétitivité de ce mode de transport. L'idée demeure de consacrer les moyens disponibles au renforcement du réseau sans attendre la mise aux normes internationales. Cela revient à renforcer la voie ferrée en gardant les écartements métriques actuels lors des réhabilitations pour être à mesure de supporter les investissements et attirer des bailleurs de fonds qui ne semblent pas intéressés par des investissements lourds pour une mise aux normes internationales. Cela pourrait se faire bien évidemment dans la mesure du possible.

En dernier lieu, **l'engagement de l'Etat** doit être renforcé. La participation de l'Etat demeure indispensable pour le financement des infrastructures. Quel que soit le mode de privatisation choisi, sa participation financière est nécessaire. L'Etat pourrait même **projeter des investissements sur de longues durées** dépassant les périodes des concessions. L'Etat doit également s'assurer de l'obligation d'information du concessionnaire envers les autorités et imposer chaque année des audits financiers et opérationnels des contrats de concession qui seront financés par les redevances. Par ailleurs, l'Etat a prévu un **nombre conséquent de projets pour le secteur ferroviaire** dont certains ont connu des progressions.

Nom du projet	Coût	Détails
Construction, financement et exploitation de la ligne 1 du métro d'Abidjan	656 Milliards FCFA	Construction d'un système de transport ferroviaire urbain et suburbain de 37,5 km de type métro, et qui desservira la ville d'Abidjan sur l'axe nord-sud reliant la commune d'Anyinwa à celle de Port-Bouët (jusqu'à l'aéroport Félix Houphouët-Boigny) en 20 Stations. Le projet utilisera les emprises actuellement utilisées par la ligne de train Abidjan-Ouagadougou. Le projet sera intégré aux systèmes de transports urbains existants, avec les lignes de rabattements qui seront desservies à la fois par la SOTRA et les « <i>wör-wör</i> ».
Construction Et Exploitation De La Ligne De Chemin De Fer Ouagadougou - Nié - Sikasso - Bougouni	80 Milliards FCFA	Le projet est une partie du vaste projet de liaison ferroviaire entre le Mali et la Côte d'Ivoire qui constitue un embranchement de la voie ferrée existante à partir de la ville de Ouagadougou, en Côte d'Ivoire, jusqu'à Bougouni. Ce projet est un maillon clé du corridor Trans-saharien. Il assurera le raccordement des capitales du Sénégal, du Mali, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso par un réseau ferroviaire dont la zone d'attraction rayonne sur une distance de 2 954 km et facilitera les mouvements des hommes et des biens dans la sous-région.
Construction Du Chemin De Fer Minéralier (San-Pedro - Man - Toubou - Odiénié - Bougouni)	500 Milliards FCFA	Réalisation d'une liaison ferroviaire entre le Port de San-Pedro et le Mont Nimba, en passant par les sites de gisements de nickel de Biankouma-Toubou et du Mont Kihoya, en Côte d'Ivoire et les sites des gisements de fer de la Guinée.

Tableau 3 : Les projets en vus par le ministère des transports

LIENS ET REFERENCES

Sites Internet
 – BROU, Konan Alain. Mémoire Online [En ligne]. Konan Alain BROU, 2007. Disponible sur : https://www.memoireonline.com/12/10/4152/m_Le-chemin-de-fer-dans-leconomie-ivoirienne-1960-19802.html
 – Ngueypa, Romuald. Agence Ecofin [En ligne]. Mediamania Sarl, 10 juillet 2020. Disponible sur :

<https://www.agenceecofin.com/homepage/0907-78346-cote-divoire/burkina-faso-le-chemin-de-fer-abidjan-ouagadougou-est-rouvert-a-la-circulation>

– Foussata Dagnogo, Olivier Ninot et Jean-Louis Chaléard, EchoGéo [En ligne]. Pôle de recherche, 2012. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/echogeo/13131>

– WIKIPEDIA [En ligne]. Wikimedia, 2022. Disponible sur : <https://fr.wikipedia.org/wiki/SITARAIL>

– A.K.-G. Jeune Afrique [En ligne]. Jeune Afrique, 10 juin 2003. Disponible sur : <https://www.jeuneafrique.com/122746/archives-thematique/petite-histoire-du-chemin-de-fer/>

– Bolloré Transport & Logistics [En ligne]. Bolloré Transport & Logistics, 31 Mars 2022. Disponible sur : <https://www.bollore-transport-logistics.com/medias/actualites/le-groupe-bollore-a-conclu-le-31-mars-2022-un-accord-avec-le-groupe-msc-pour-la-cession-de-bollore-africa-logistics>

– Proparco, Groupe AFD [En ligne]. Proparco, Groupe AFD, Mars 2011. Disponible sur : <https://www.proparco.fr/fr/ressources/quel-role-du-secteur-privé-dans-le-developpement-du-rail-africain>

– Ministère des Transports [En ligne]. Ministère des Transports, 22 Février 2022. Disponible sur : <https://www.transports.gouv.ci/projets/secteur-ferroviaire>

– Roland Pourtier, « Les chemins de fer en Afrique subsaharienne, entre passé révolu et recompositions incertaines », Belgeo [En ligne]. Belgeo, 10 décembre 2013. Disponible sur : <https://journals.openedition.org/belgeo/11266>

– Brigitta Mitchell et Karim-Jacques Budin, « Transport en Afrique Note technique No. 13 », SSATP [En ligne]. SSATP, Banque Mondiale, 31 Mai 1998. Disponible sur : <https://www.ssatp.org/fr/publication/la-concession-dexploitation-du-chemin-de-fer-abidjan-ouagadougou>

– COMITÉ DE CONCERTATION ETAT/SECTEUR PRIVÉ, CCESP [En ligne]. CCESP, 2019. Disponible sur : <https://www.ccesp.ci/actualites/secteur-ferroviaire-de-grands-projets-annonces-par-le-gouvernement-ivoirien>

– Ministère des Transports [En ligne]. GOUV CI, 04 Janvier 2016. Disponible sur : http://www.initiative-ppp-afrique.com/Afrique-zone-franc/Pays-de-la-zone-franc/Cote-d-Ivoire/Projets-PPP_et_https://www.gouv.ci/_ministere-une.php?recordID=177&p=37

Livres

– Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC, Les Infrastructures ferroviaires en Afrique. BAD, 2015. 207p. Disponible sur : https://knowledge.uclga.org/IMG/pdf/Les_infrastructures_ferroviaires_en_afrique.pdf

– Vasile Nicolae Olievski, « Transport Ferroviaire : Schéma d'analyse pour améliorer la performance du rail

en Afrique subsaharienne ». SSATP, Banque Mondiale, Mars 2013. 95p. Disponible sur : <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/16557/786720NWPOFRENOBox0379842B0PUBLIC0.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

[1] <https://www.bollore-transport-logistics.com/medias/communiqués-de-presse/SITARAIL-modernise-ses-ateliers-de-maintenance-ferroviaire>

[2] <https://www.jeuneafrique.com/122746/archives-thematique/petite-histoire-du-chemin-de-fer/?article=LIN08063petitfedn0>

[3] <http://tcv-sa.com/>

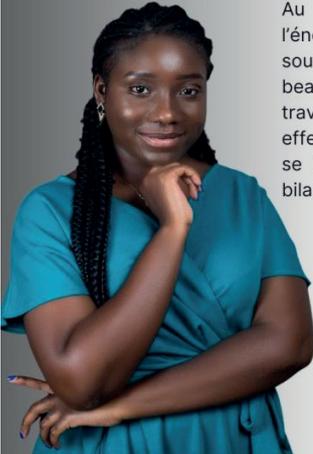
[4] <https://www.petitfute.com/v55630-bobo-dioulasso/c1122-voyage-transports/c1145-avion-bateau-bus-train-taxi-parking/c1151-train/1190910-SITARAIL.html>

[5] <https://www.bollore-transport-logistics.com/medias/actualites/sitarail-lance-les-travaux-de-modernisation-du-chemin-de-fer-reliant-la-cote-divoire-et-le-burkina-faso>

[6] <https://www.bollore-transport-logistics.com/medias/communiqués-de-presse/sitarail-modernise-ses-ateliers-de-maintenance-ferroviaire>

[7] <https://www.bollore-transport-logistics.com/medias/actualites/le-groupe-bollore-a-conclu-le-31-mars-2022-un-accord-avec-le-groupe-msc-pour-la-cession-de-bollore-africa-logistics>

INTERVIEW AVEC Mme GOME



THE DENKYEM INTERVIEW
N°5

“
Au niveau des politiques sur l'accès à l'énergie et à l'éducation en CI et dans la sous-région, je pense qu'il y'a encore beaucoup de choses à faire... il faut travailler sur la mise en application effective des politiques déclinées et ne pas se limiter à les écrire pour produire des bilans fictifs. Il faut plus de concret...”

Grâce W. KPAN
"Energy for all" advocate

- Research Engineer at ENERGY CAPITAL AND POWER
- Co-founder and President of LIGHT-ON
- Multiple distinctions for her fight for the climate: AfdB, changemaker, Climate Investment Funds (CIF)

denkyeminstitute.org @denkyem_institute    

Et si on commençait par les présentations ?

Je m'appelle Gràce Naomi Gomé, ingénieure en génie énergétique, diplômée de l'INP-HB et de l'X-Polytechnique.

Pouvez-vous nous en dire plus sur Light On ?

Light On est une association à but non lucratif que j'ai cofondée avec deux amis. Notre association fait la promotion des métiers du développement durable en Afrique de l'Ouest et plus particulièrement en Côte d'Ivoire, au Burkina et un peu au Sénégal.

Le Salon de l'Energie et du Développement Durable (SEDD), dont vous êtes à l'origine et qui s'est déroulé l'année dernière, a été un franc succès. Quelles en ont été les motivations ? Entrevoyez-vous une autre édition ? Si oui, à quelle échéance ?

Nous avons remarqué qu'il y avait plusieurs

plateformes d'investissement, plusieurs salons qui abordaient différentes thématiques dont l'énergie. Mais ces initiatives n'étaient pas portées par les Africains, et en particulier les jeunes.

C'est ainsi que nous avons voulu réaliser un évènement produit par des Africains et pour des Africains.

Nous comptons dupliquer le Salon de l'énergie et du développement durable. La prochaine édition est prévue pour 2023. Donc bientôt, nous commencerons les communications autour de l'évènement.

On vous retrouve cette année sur le Kid' Tour, une initiative dans le domaine de l'éducation, donc bien différente des questions d'accès à l'énergie. Quel bilan à ce stade du projet ?

Light On n'est pas une association seulement axée sur l'énergie. Comme je l'ai précédemment indiqué, nous faisons la promotion des métiers du développement durable et de l'accès à l'éducation de qualité pour tous.

Ces objectifs que nous nous sommes fixés sont en parfaite adéquation avec les Objectifs de Développement Durable (ODD) .

En effet, comment pourrions-nous parvenir à un développement dit durable si toutes les populations n'ont pas reçu une éducation de qualité, qui permet de soutenir justement le développement du pays.

Afin de mener à bien le Kid' Tour, qui pour cette édition se déroule dans la région du Tonkpi, nous avons rencontré des acteurs majeurs de l'éducation, tels que les DREN (Direction Régionale de l'Education Nationale) et le cabinet du ministre de l'Enseignement et de l'Education nationale, mais aussi les enseignants, éléments clés du dispositif.

Entre autres actions, nous avons organisé une

levée de fonds pour acquérir des livres et les offrir dans les écoles de la région du Tonkpi où pour la plupart, il y a un manque criard de matériel didactique. Et nous pouvons dire que pour cette première édition, cela se passe plutôt bien.

Pourquoi avoir fait le choix de Denkyem Institute comme partenaire sur ce projet ?

Pourquoi avoir choisi de Denkyem Institute? Parce que nous aimons la qualité des études faites par Denkyem. Ce sont des réflexions pertinentes et pragmatiques. Ainsi, nous nous sommes associés pour bénéficier de leur expertise en termes de production d'articles. Et vu que chez Light On, nous sommes beaucoup plus opérationnels sur le terrain, cette collaboration avec Denkyem Institute fut aubaine. L'autre raison est que nous adorons collaborer avec d'autres initiatives de jeunes Africains. Nous croyons que la force est dans l'union et surtout l'union de la jeunesse.

Quel regard portez-vous sur les politiques publiques menées en Côte d'Ivoire sur les secteurs de l'éducation et de l'accès à l'énergie ? Pensez-vous que nous sommes sur une bonne trajectoire ?

Je dirais encore du chemin. Certes, beaucoup de choses qui ont déjà été faites, mais il est clair que cela demeure insuffisant. Il faut des politiques encore plus efficaces, et surtout s'assurer de leur suivi et de leur bonne application sur le terrain.

Je pense cependant que nous sommes sur une bonne trajectoire, notamment si l'on fait une analyse comparative d'avec la situation d'il y a 15 ou 20 ans.

Comment vous projetez-vous dans les 5 ans à venir ?

En ce qui concerne Light on, on se voit un peu plus grand. Donc de la maturité dans les projets, dans les moyens, dans le déploiement des activités, que ce soit le SEDD ou le Kid' Tour.

Et pour ma part, dans cinq ans, je me vois toujours chercher à plaider pour les sujets qui me tiennent à cœur, comme l'accès à l'énergie, à l'électricité,

l'accès à l'éducation et pourquoi pas la santé. La santé est le troisième secteur qui me passionne notamment la question de l'accès à des soins de qualité pour les populations en Afrique et plus particulièrement en Afrique de l'Ouest et en Côte d'Ivoire.

Votre mot de fin ?

Merci à Denkyem Institute d'avoir pensé à moi pour cette interview. Je suis à la fois surprise et reconnaissante pour cette lucarne. C'est très encourageant de voir que ce qu'on fait intéresse d'autres personnes qui ont envie aussi de faire bouger les lignes à leur niveau. On espère pouvoir collaborer sur d'autres projets.

INTERVIEW AVEC M. KOUADIO



INTERVIEW DE LA SEMAINE

“

La jeunesse est motivée pour participer au développement de notre pays et je pense que l'Etat nous observe de près dans nos démarches. Ne relâchons pas et continuons à travailler pour montrer le meilleur de nous.

”

Joël KOUADIO

- Cost Controller chez PFO AFRICA CI
- Resp. des Programmes chez Green Ivory
- Spé. Infrastructure de Transport chez Denkyem Institute
- Mandela Washington Fellow 2022



denkyeminstitute.org

@denkyem_institute



Et si on commençait par les présentations ?

Je suis Joel Kouadio, Ivoirien. J'ai fait mes classes secondaires au Lycée Scientifique de Yamoussoukro et je suis titulaire d'un diplôme d'Ingénieur de conception des Travaux Publics (ENSI) de l'Ecole Supérieure des Travaux Publics, partie intégrante de l'INPHB. Je détiens également le « Certified Associate Project Management » (CAPM) octroyé par le Project Management Institute (PMI). J'ai pratiquement 4 ans d'expérience dans le domaine des infrastructures et de l'environnement. Après avoir fait un tour à la Banque Mondiale à Dakar au Sénégal, j'ai rejoint depuis fin 2019, PFO AFRICA CI à Abidjan.

Tu as rejoint l'aventure Denkyem dès le début. Qu'est-ce qui t'a motivé ?

Ma motivation se retrouve pleinement dans le crédo de Denkyem Institute : Think. Act. React. L'idée de se retrouver dans un groupe de jeunes d'horizons divers avec des profils variés dont l'idée générale est de participer activement aux

propositions de stratégies et de politiques, demeure une aubaine. J'ai donc décidé de faire partie de ce bateau de jeunes concitoyens prêts à être forces de proposition. C'est une opportunité pour à la fois mieux faire comprendre à la population les actions gouvernementales et impliquer plus de jeunes sur ces questions. Aussi, les actions sur le terrain au-delà de la rédaction d'articles à travers le Denkyem TgM Encounter et des projets à venir, ont renforcé ma volonté de faire partie de ce Think Tank.

C'est donc une initiative à saluer que je recommande vivement aux jeunes et que j'invite à rejoindre.

En plus de Denkyem, tu es également membre d'une autre association, Green Ivory. Peux-tu nous en dire un peu plus sur cet engagement ?

Green Ivory est une ONG présente depuis 2017 en Côte d'Ivoire et qui intervient sur les sujets liés à la protection de l'environnement, l'amélioration du cadre de vie de la population et à la sensibilisation des ivoiriens sur les impacts de leurs actes sur l'environnement, en partageant toutes les alternatives de l'écocitoyenneté.

J'y intervins en tant que Program Manager avec comme responsabilité la définition, la coordination et la gestion de l'ensemble des projets répondant aux objectifs mentionnés ci-dessus. Notre dernier projet demeure « Les Sentiers Verts » (Phase pilote) et dont la phase globale est en cours d'élaboration. L'objectif est d'optimiser l'engagement de 1000 jeunes à travers le renforcement de leur compréhension et de leur capacité d'actions face aux défis climatiques, jusqu'en 2025, en Côte d'Ivoire.

Félicitations pour ta récente sélection en tant que Mandela Washington Fellow 2022 (YALI 2022). Pourquoi avoir postulé à ce programme en particulier et en quoi consiste-t-il? Comment s'est déroulé le processus de sélection ?

Merci de me donner l'opportunité d'en parler. D'abord, l'Initiative pour les jeunes leaders africains (YALI) est une initiative phare du gouvernement des États-Unis, lancée par l'ancien Président des États-Unis, Barack Obama, pour investir dans la prochaine génération de leaders africains. Le YALI a trois principales composantes que sont le Mandela Washington Fellowship, les Centres régionaux de leadership et le YALI Network. Le Mandela Washington Fellowship (MWF) est le programme phare du YALI et permet à 700 jeunes leaders de tous les pays d'Afrique subsaharienne de se rendre aux États-Unis chaque année pour 6 semaines afin de renforcer leurs compétences en leadership et leurs réseaux pour accélérer leur carrière, renforcer la gouvernance démocratique, stimuler la croissance économique et la prospérité, et améliorer la paix et la sécurité en Afrique.

La sélection pour le programme ouvre généralement en Août et se fait en deux phases majeures : Le remplissage d'un formulaire en ligne comprenant six (6) essais obligatoires suivi par les phases d'interview pour les meilleurs profils retenus après lecture des essais par un comité indépendant. Si vous passez ces deux étapes, vous êtes alors retenus pour le programme. Le processus de sélection se fait obligatoirement en anglais.

Alors, pourquoi ai-je postulé ? De par mon engagement à développer chez les jeunes une meilleure connaissance et compréhension des actions pour un meilleur développement d'infrastructures de qualité et durables en Côte d'Ivoire, et étant convaincu que la jeunesse a tous les moyens pour contribuer au développement du pays, j'ai décidé d'appliquer à ce prestigieux programme.

Ce programme me permettra, premièrement, d'être en contact avec des praticiens du domaine du management public d'universités de renom et d'en apprendre davantage sur leurs cultures et leurs stratégies dans le secteur du management public. Deuxièmement, la diversité de la cohorte permettra des échanges bénéfiques par la découverte des approches de la gestion publique dans les autres pays et l'opportunité de partager mon expérience ivoirienne.

Nous sommes 15 Ivoiriens sélectionnés pour ce programme et je serai à Wayne State University en Juin 2022, à Detroit dans le Michigan, pour un fellowship sur le Leadership in Public Management.

Les compétences et les connaissances acquises dans le cadre du programme seront indispensables dans mon activité professionnelle et dans mes activités de volontariat à travers une meilleure compréhension de la gouvernance, de l'évaluation, de la finance et des politiques publiques.

Comment te projettes-tu dans les 5 années à venir ?

L'objectif global pour les cinq (5) prochaines années est de faire évoluer ma stratégie et pouvoir engager le maximum de personnes dans ma lutte pour une jeunesse orientée développement durable. A travers ma Newsletter sur le développement des infrastructures, mon implication dans Denkyem Institute et Green Ivory, je compte impacter 3000 jeunes sur la compréhension des actions de développement des infrastructures et faciliter notre implication dans les prises de décision.

Un mot de fin ?

La jeunesse est motivée pour participer au développement de notre pays et je pense que l'État nous observe de près dans nos démarches. Ne relâchons pas et continuons à travailler pour montrer le meilleur de nous. A travers Denkyem Institute et Green Ivory, nous l'avons compris et les actions que nous menons en sont la preuve. Ça reste un plaisir de pouvoir être au cœur de ces différentes initiatives et je profite pour inviter les jeunes à nous rejoindre dans l'aventure.

Merci de t'être prêté au jeu !



Nous avons le plaisir de vous annoncer notre partenariat avec le REPAE, réseau professionnel des alumni de l'ESATIC, référence ivoirienne de la formation dans les domaines des technologies de l'information et de la communication.

Ce partenariat a pour principal objectif de produire des rapports/notes/analyses dans les domaines du numérique et des télécommunications à destination des pouvoirs publics et des sphères politico-économiques de Côte d'Ivoire, en s'appuyant sur le pool d'experts des deux organisations.

ACTIVITES

THE DENKYEM TGM ENCOUNTER



The poster features the Denkyem Institute logo (Think. Act. React.) and the TgMaster University logo (UNIVERSITE DE TGM). The main title is 'ENTREPRENEURIAT ET ENGAGEMENT SOCIAL ET POLITIQUE'. The guest is 'DELAS N'DRI', Co-founder / CEO of WILYZ and Co-founder of KAMTAR. The event is on 'VENDREDI 20 MAI 2022' from '18:00 - 20:30' at 'TgMaster University, non loin de la Pharmacie Saint Bernard'. Social media handles for @denkyem_institute are listed with icons for Facebook, Instagram, LinkedIn, and Twitter.

La 1ère édition de The Denkyem TgM Encounter s'est déroulée le vendredi 20 mai dernier avec comme invité, M. Délas N'DRI, Co-founder et CEO de Wilyz Côte d'Ivoire.

L'évènement qui avait pour thème « entrepreneuriat et engagement social et politique en Côte d'Ivoire » a eu lieu dans les locaux de la TgMaster University, dirigée par M. Achille KOUKOU, par ailleurs membre du comité directeur de Denkyem Institute.

Les échanges, fort enrichissants, se sont tenus en présence d'un auditoire composé de personnes aux profils variés (entrepreneurs, cadres, étudiants, journalistes...), que nous tenons à remercier.



THE DENKYEM TGM ENCOUNTER



Après The Denkyem Review, The Denkyem Interview, The Denkyem TgM Encounter, nous avons le plaisir de vous présenter The Denkyem Roundtable.

Il s'agit d'une plateforme dont l'objectif est de mieux expliciter, approfondir les articles produits par le Think Tank.

Pour ce 1er numéro, Aly Ousmane SOUMAHORO, auteur de l'article intitulé «grossesses en milieu scolaire: des mesures urgentes à envisager», était accompagné des autres membres de notre pôle éducation en vue de débattre du sujet.

THE DENKYEM MEET UP



Parce qu'il y a un temps pour tout, après l'effort, le réconfort!

Les vendredi 22 et samedi 23 juillet, Denkyem Institute a organisé The Denkyem Meet Up.

Réservé aux membres, cet événement est destiné à renforcer les liens et par ricochet favoriser le networking.

THE DENKYEM ROUNDTABLE



Le riz s'est établi au fil du temps dans les habitudes alimentaires des ménages ouest-africains, devenant l'un des principaux aliments de base pour les populations.

La Côte d'Ivoire n'échappe pas à cette situation. Problème cependant: le pays importe une quantité significative de cette denrée devenue pourtant essentielle.

Comment expliquer ce phénomène dans un pays de tradition agricole, qui ne manque pas de ressources pour y pallier?

C'est le sujet abordé par The Denkyem Roundtable N°2 avec nos experts.

WHAT'S NEXT?

Denkyem Institute est une **association** jeune, mais ambitieuse et résolue à atteindre ses objectifs.

Dans cette optique, de nombreuses initiatives seront bientôt lancées : **conférences, débats, actions sociales...**

Le **recrutement** se poursuivra tout au **long de l'année**, en vue d'attirer dans nos rangs les meilleurs **experts** possibles.

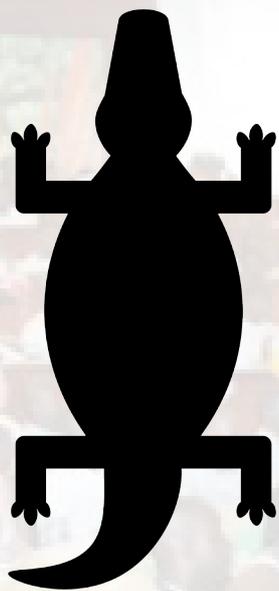
La mise en place de **partenariats** solides, en termes de **financement**, de **recherche** et **formation** fera également l'objet d'une attention particulière.

Nous vous invitons à nous suivre via :

www.denkyeminstitute.org

Denkyem Institute    

A bientôt !



**DEN
KYEM**
institute

**Think. Act.
React.**