

Réguler le secteur des VTC pour une croissance inclusive

Construire un cadre réglementaire équilibré pour la
mobilité numérique

Résumé

—

Janvier 2026



Téléchargez le livre blanc

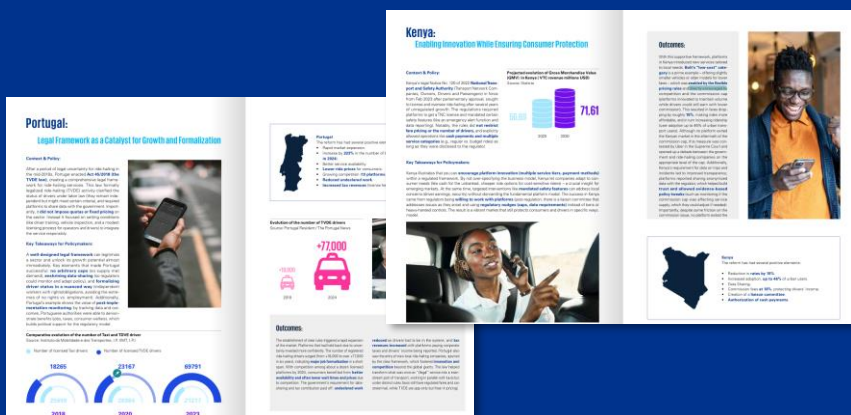


INTRODUCTION

Contexte et objectif

Ce livre blanc a été élaboré par KPMG pour analyser comment différents modèles réglementaires façonnent l'écosystème du VTC selon les régions.

Cette présentation propose une **synthèse de l'étude complète**. Elle offre aux décideurs publics, aux régulateurs et aux acteurs du secteur une **vision comparative des approches réglementaires** mondiales, de leurs **impacts économiques et sociaux**, ainsi que **des enseignements clés pour les marchés émergents**.



Message clé

Le Livre blanc met en évidence la manière dont une **régulation équilibrée** peut favoriser l'innovation, protéger les consommateurs et permettre une croissance durable de la mobilité numérique dans les économies en développement comme dans les économies avancées

Portée de l'étude

Les équipes de KPMG ont mené une analyse approfondie couvrant :

- **Plus de 25 pays** en Afrique, en Amérique latine et en Europe;
- L'examen des législations nationales, des régimes fiscaux et des cadres de autorisations;
- Des évaluations de l'impact économique sur les conducteurs, les plateformes et les recettes publiques.





Table des matières

- 01** LA RÉVOLUTION DU VTC
- 02** IMPACTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX
- 03** LE DILEMME POLITIQUE
- 04** APPROCHES RÉGLEMENTAIRES
- 05** ÉTUDES DE CAS
- 06** BOÎTE À OUTILS DE POLITIQUES PUBLIQUES
- 07** CONCLUSION

LA RÉVOLUTION DU VTC

En 15 ans, la technologie a transformé une simple course de taxi en un réseau mondial de mobilité

Le VTC a débuté comme un simple service basé sur une application, puis est rapidement devenu un pilier de la mobilité urbaine moderne.

Des plateformes telles qu'Uber, Bolt, Yango et DiDi ont connecté en temps réel des millions de conducteurs et de passagers, transformant en profondeur les déplacements urbains.

190 Md\$+

Taille du marché en 2024

80+

Pays où les plateformes comblent des lacunes de mobilité

8-10%

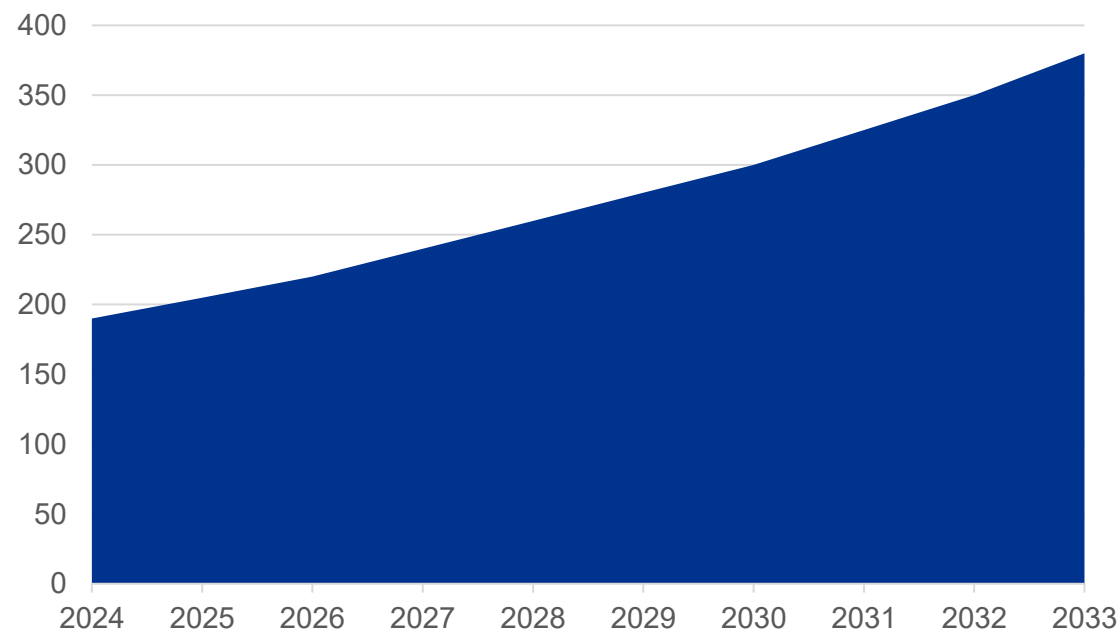
Croissance annuelle estimée du marché mondial

Jusqu'à

30%

du trafic urbain est généré par la recherche de places de stationnement, un phénomène que les trajets à la demande et le partage de courses contribuent à réduire

Projection du marché mondial de VTC - 2024-2033 (US\$M)



IMPACTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

À mesure que la technologie s'est diffusée, ses impacts sociaux se sont renforcés — faisant de la mobilité un moteur d'inclusion et de revenus.

Le VTC a redéfini la mobilité en transformant à la fois les opportunités économiques et l'accès social. Il a offert de **nouvelles sources de revenus** à des milliers de conducteurs, **formalisé des activités** longtemps exercées dans l'informel, et introduit des outils numériques renforçant la **transparence et la contribution fiscale** dans l'ensemble de l'écosystème des transports.

Parallèlement, il a facilité l'**accès a des opportunités de revenus**, à l'**éducation** et aux **services essentiels** dans les zones mal desservies. Les femmes en ont particulièrement profité : en Amérique latine, plus d'une sur deux évoque un accès plus sûr à l'emploi, et des initiatives à Mendoza et Montevideo ont fortement accru leur participation comme conductrices.

Dans des pays comme l'Égypte, le Portugal et le Mexique, des cadres réglementaires clairs ont permis aux plateformes de **soutenir les objectifs publics** grâce à la **fiscalité automatisée**, au **suivi de la sécurité** et à une **meilleure disponibilité des services**, intégrant ainsi le VTC aux systèmes de mobilité modernes.



260%+

Le nombre de conducteurs titulaires d'un permis est passé de 18 265 à 66 000 entre 2018 et 2023 au Portugal

150K+

Emplois créés suite à la loi sur le VTC de 2018 en Égypte

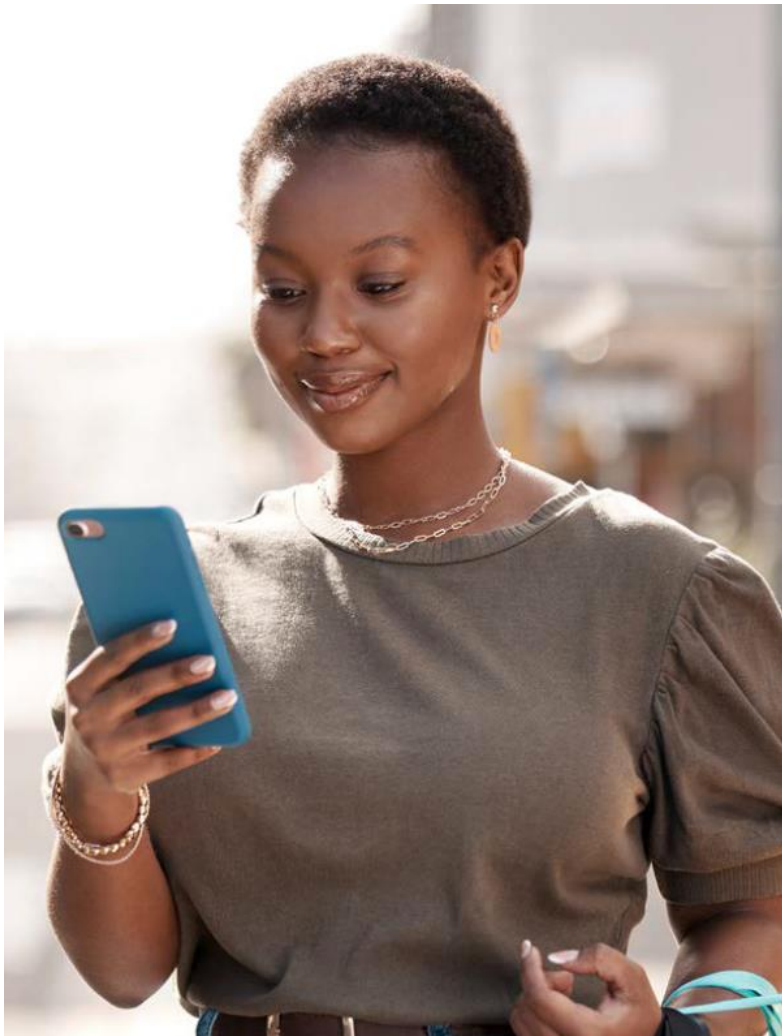
1M+

Opportunités de revenus générées par Yango dans 13 pays africains

Pour mieux comprendre comment ces impacts se traduisent dans la vie quotidienne, examinons ce que représente le VTC pour une personne comme Afia — une professionnelle de 32 ans vivant à Accra.

IMPACTS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX

Illustration à travers le trajet quotidien d' Afia : comment le VTC a redéfini la mobilité au quotidien



Impact du VTC sur la vie quotidienne d' Afia

Afia, 32 ans, vit à Accra (Ghana) et travaille comme assistante marketing dans le centre-ville. Elle ne possède pas de voiture.

Pour se rendre au travail, elle devait emprunter deux minibus partagés (« trotros »). Chaque trajet impliquait une attente de 15 à 20 minutes dans une station bondée en bord de route.

Désormais, grâce à des plateformes comme Yango et Bolt, Afia peut réserver un conducteur certifié directement depuis son téléphone et profiter de **trajets quotidiens plus courts et plus sûrs**, grâce à une **optimisation des itinéraires** et à une **meilleure disponibilité des conducteurs**.

Aspect	Avant le VTC : « Le labyrinthe des longs trajets domicile-travail »	Aujourd'hui : « La mobilité au bout des doigts »
Temps de trajet	↑	↓
Sécurité	Taxis / conducteurs informels	Conducteurs certifiés
Paiement	Paiement uniquement en espèces	Paiement en espèces ou sans espèces
Fiabilité du service	Disponibilité réduite la nuit et pendant la saison des pluies	Haute disponibilité
Autonomisation	Utilisateur passif	Utilisateur acteur de sa mobilité

LE DILEMME POLITIQUE

Les gouvernements doivent adopter l'innovation sans perdre le contrôle

À l'échelle mondiale, les régulateurs ont dû s'adapter à une nouvelle réalité : conducteurs indépendants, tarification numérique et plateformes transfrontalières, incompatibles avec les anciennes lois. Le véritable enjeu n'était pas de savoir s'il fallait réguler, mais de définir comment le faire.

1

Le choc de l'innovation

Lorsque les premières applications de VTC sont apparues dans des villes comme Nairobi, Buenos Aires et Accra, les régulateurs ont été pris de court :

- Des véhicules sans plaques de taxi transportaient des passagers ;
- Les tarifs étaient entièrement numériques ;
- Les conducteurs étaient des « partenaires » non salariés ;
- Les paiements franchissaient instantanément les frontières ;

Les réglementations traditionnelles sur les taxis, rédigées des décennies plus tôt, n'avaient pas de place pour le GPS, les algorithmes ou les plateformes numériques. Pourtant, ces nouveaux services ont été adoptés par le public bien plus rapidement que les gouvernements n'ont pu adapter leurs réponses.

2

La fracture des intérêts

Les gouvernements ont rapidement compris qu'ils faisaient face non pas à une entreprise, mais à **un nouvel écosystème économique**.

- **Les consommateurs appréciaient la fiabilité et la transparence ;**
- **Les conducteurs valorisaient la flexibilité mais craignaient l'instabilité ;**
- **Les syndicats de taxis exigeaient l'équité ;**
- **L'administration fiscale y voyait une source de recettes fiscales inexploitées ;**
- **Les régulateurs redoutaient une perte de contrôle de l'espace public.**

Pris entre ces intérêts divergents, les décideurs publics ont hésité - incertains de devoir interdire, réglementer ou attendre

3

Le dilemme politique émerge

Le débat a rapidement dépassé la question du transport pour devenir un enjeu de **gouvernance de l'innovation** :

- Le VTC doit-il être traité comme un taxi ou comme un service entièrement nouveau ?
- Les conducteurs doivent-ils être salariés ou travailleurs indépendants ?
- Les plateformes doivent-elles collecter les impôts automatiquement ou laisser cette responsabilité aux individus ?

Les gouvernements naviguaient entre deux impératifs :

- **Soutenir les opportunités économiques, et**
- **Protéger l'intérêt public.**

15%

Le plafond de commission (2022) en **Tanzanie** a conduit Uber à suspendre ses opérations ; les services n'ont repris qu'après l'ajustement de la réglementation

Au **Japon**, la rigidité du cadre des permis de taxi a freiné le VTC **pendant des années**

1:30

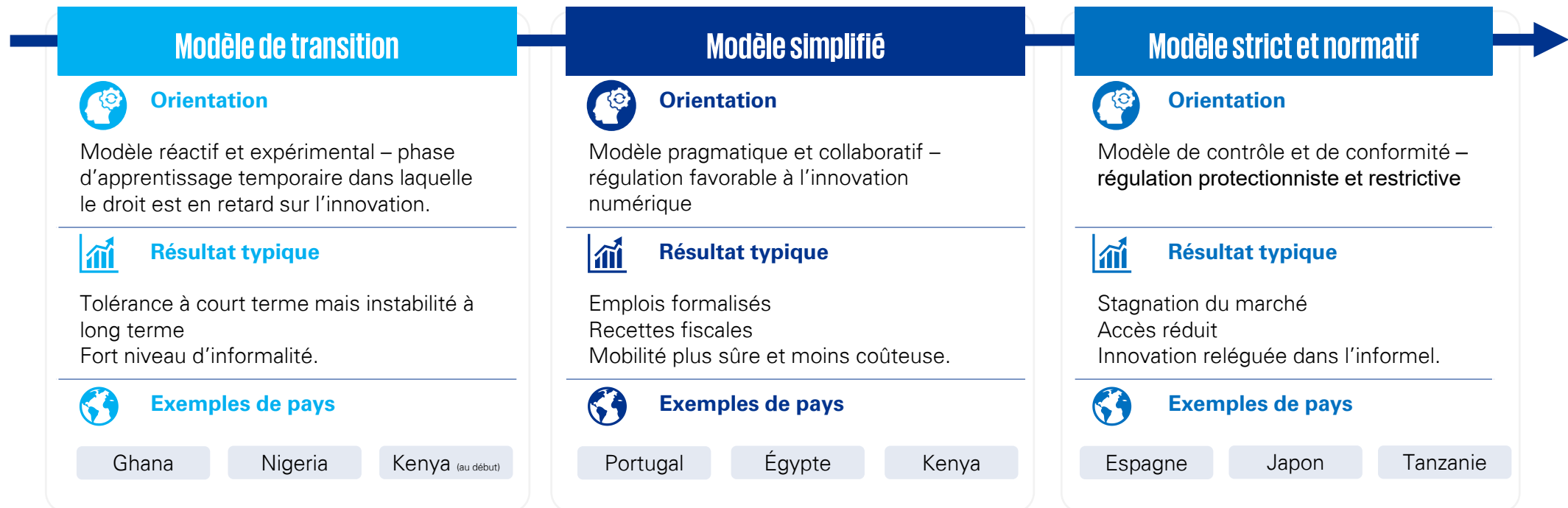
En **Espagne**, la règle du « 1 véhicule de VTC pour 30 taxis » a fortement restreint l'offre, suscitant pénuries et protestations

APPROCHES RÉGLEMENTAIRES

À travers le monde, trois modèles de régulation définissent le cadre du VTC

À mesure que le VTC s'est développé, les gouvernements ont adopté des réponses très diverses. Certains ont privilégié la prudence et le report, d'autres ont opté pour la collaboration, tandis que quelques-uns ont choisi un contrôle strict.

Ces choix se sont cristallisés en **trois modèles réglementaires distincts**, chacun présentant un équilibre spécifique entre innovation, protection et valeur publique.



Examinons plus en détail chacun de ces modèles : leur émergence, leurs résultats et les enseignements tirés.

APPROCHES RÉGLEMENTAIRES

Les modèles de transition sont souvent une expérimentation politique nécessaire, mais instable par nature

Modèle de transition
Orienté expérimentation

Contexte et caractéristiques typiques

Dans les premières années du VTC, les gouvernements faisaient face à un dilemme clair : l'innovation était déjà là, mais pas la législation.

Plutôt que d'interdire un phénomène encore mal défini, beaucoup ont opté pour une **tolérance temporaire**, via des projets pilotes, des autorisations locales informelles ou des protocoles d'accord.

😊 Points forts



Lancement rapide sur le marché en attendant une réglementation formelle



Flexibilité initiale, favorisant l'innovation et l'entrée sur le marché



Collecte de données empiriques avant la conception de règles permanentes

😞 Faiblesses



Incertitude juridique tant pour les plateformes que pour les conducteurs



Tensions avec les opérateurs traditionnels (taxis, autorités locales)



Capacités limitées de supervision et d'application pour les régulateurs

Au fil du temps, la nécessité d'un cadre structuré est apparue — les pays ont dû évoluer vers des dispositifs plus stables

APPROCHES RÉGLEMENTAIRES

Les modèles simplifiés illustrent comment une régulation intelligente peut transformer l'innovation en valeur publique

Modèle simplifié Orienté facilitation

Contexte et caractéristiques typiques

À mesure que l'expérience s'est accumulée, certains gouvernements ont compris que l'enjeu n'était pas de contrôler la mobilité numérique, mais de l'**intégrer**.

Ils ont choisi de construire des systèmes réglementaires **proportionnés, numériques et collaboratifs**.

Ces **modèles simplifiés** combinent des règles claires avec une supervision technologique, créant un cadre dans lequel l'innovation peut se développer tout en servant les objectifs publics.

Leur succès repose sur leur **pragmatisme réglementaire** : ils reconnaissent que les écosystèmes numériques évoluent plus rapidement que les processus administratifs et construisent, non pas des règles figées, mais des **cadres capables d'apprendre**.

😊 **Points forts**



Croissance rapide du marché et création d'emplois formels



Innovation et investissement privé



Amélioration de l'accès à la mobilité dans les zones mal desservies



Collecte fiscale efficace grâce à des mécanismes numériques

😞 **Faiblesses**



Nécessité d'une capacité institutionnelle suffisante pour le suivi numérique et l'itération des politiques

Loin d'une déréglementation, cette approche relève d'une régulation intelligente, qui reconnaît les fournisseurs de services numériques comme des acteurs légitimes de l'écosystème de mobilité.

APPROCHES RÉGLEMENTAIRES

Les modèles stricts et normatifs tentent de contrôler l'innovation, au risque de la marginaliser

Modèle strict et normatif Orienté conformité et contrôle

Contexte et caractéristiques typiques

Dans certains marchés, la réponse réglementaire a pris une forme plus radicale. Face aux risques de perturbation ou sous la pression politique des acteurs en place, les gouvernements ont instauré des **cadres restrictifs ou protectionnistes**.

Ces modèles cherchent à conserver le contrôle par le plafonnement des autorisations, les restrictions tarifaires ou l'exclusivité locale. Peu adaptables, ils reposent sur des règles figées alors que le secteur évolue rapidement.

Le résultat : **l'innovation se déplace vers d'autres marchés.**

😊 Points forts



Protection à court terme pour les entreprises de taxi traditionnelles

😞 Faiblesses



Croissance du marché plus faible et accès limité des consommateurs aux services



Découragement de l'innovation et de l'investissement



Rareté artificielle de l'offre, entraînant une hausse des tarifs



Retour à l'informalité ou sortie des plateformes du marché

Après avoir défini les trois modèles réglementaires, nous nous tournons maintenant vers des preuves concrètes — en examinant comment différentes approches se sont déroulées dans 31 pays et 17 études de cas approfondies

ÉTUDES DE CAS

Les cas étudiés dans le cadre de ce livre blanc

31

Pays évalués

17

Études de cas
approfondies

5

Régions
géographiques

3

Modèles
réglementaires

Europe (10)

Finlande
Portugal
France
Pays-Bas
Pologne

Allemagne
Suède
Royaume-Uni
Estonie
Espagne



Amérique latine (8)

Mexique
Brésil
Chili
Pérou
Bolivie

Argentine
Uruguay
Colombie



Afrique (11)

Ghana
Côte d'Ivoire
Sénégal
Égypte
Tanzanie
Zambie
Éthiopie

Kenya
Nigeria
Ouganda
Afrique du Sud



Asie (1)

Japon



Amérique du Nord (1)

États-Unis



Sur la base des enseignements tirés de ces études de cas, la section suivante présente les leviers de politique publique permettant de bâtir des écosystèmes de mobilité inclusifs et favorables à l'innovation.

Le cas de la Côte d'Ivoire

Une décennie de transformation : de l'informel à la structuration numérique (2016-2026)



1



AVANT 2016 Transport sous tension

- Hégémonie des taxis compteurs (chers) et communaux (vétustes)
- Solutions informelles telles que les "Woro-Woro" et les "Gbakas"
- Tarification opaque et insécurité perçue
- Offre inadaptée à la classe moyenne

2



2016 – 2017 La rupture digitale

- Arrivée d'Uber à Abidjan : choc technologique
- Prix fixes, traçabilité et paiement dématérialisé
- Adoption massive par les jeunes cadres

3



2017 – 2019 Croissance & conflits

- Friction avec les taxis traditionnels
- Grèves et accusations de concurrence déloyale
- Création d'un écosystème informel de flottes

4



2019 – 2022 Choix d'un modèle strict et normatif

- Reconnaissance officielle de l'activité VTC (décret No. 2021-860 de 2021)
- Début de régulation :
 - Droit de autorisation élevé : 20 millions FCFA
 - Normes sur l'âge des véhicules (<5 ans)
- Transition vers une professionnalisation

5



2020 – 2024 Maturité & diversité

- Multiplication des acteurs (Yango, Heetch, locaux)
- Offres segmentées (Premium, Corporate)
- Intégration fiscale et data
 - Plateformes : 18 % de TVA sur leur part du GMV + impôt sur les bénéfices
 - Propriétaires : 4% sur le montant des courses
 - Conducteurs : pourcentage de leurs revenus

6



AUJOURD'HUI Enjeux & avenir

- Croissance rapide surtout à Abidjan
 - ~+5,88%/an
 - ~ USD 42.50 million en 2025
- MAIS réglementation qui contraint fortement les acteurs (conducteurs, propriétaires de flottes, plateformes)
 - Départ d'Uber en fin 2025

BOÎTE À OUTILS DE POLITIQUES PUBLIQUES

Vue complète des propositions disponible 

Transformer les enseignements en leviers : ce que les gouvernements peuvent faire dès aujourd'hui pour construire des écosystèmes de mobilité inclusifs et prêts pour l'innovation

P1

Modèle de transition Ministère des Transports

Gain à court terme

- Introduire un **système de autorisation simple et centralisé** pour les opérateurs de VTC, avec des **frais faibles** et une **émission numérique**.
- Éviter les **quotas restrictifs** et les règles de type « **retour au garage** »
- S'assurer que les **plateformes et les chauffeurs** puissent s'enregistrer à l'**échelle nationale** via un **processus unifié**.

Régulation des marchés

Numérisation

P2

Supervision numérique et sécurité Autorité de régulation des transports

Gain à court terme

- Exiger des plateformes qu'elles partagent des données sur les **incidents de sécurité**
- Imposer des **fonctionnalités de sécurité intégrées aux applications** (boutons d'alerte, suivi GPS, vérification d'identité) comme standard
- Assurer la supervision via des **audits numériques** plutôt que des inspections manuelles.

Numérisation

Gouvernance

P3

Fiscalité intelligente Ministère des Finances

Gain à moyen terme

- Mettre en place un **système de taxation basé sur les revenus**, dans lequel les plateformes agissent comme **agents de retenue** pour les chauffeurs
- Appliquer des **taxes faibles et uniformes par trajet (0,5–1 %)**
- Collecter la **TVA uniquement sur les commissions des plateformes**

Gouvernance

Politique budgétaire

P4

Protection des travailleurs hybrides Ministère du Travail

Gain à long terme

- Introduire des **protections flexibles** sans requalification complète en salariés
- Permettre aux chauffeurs de rester **travailleurs indépendants** tout en bénéficiant d'une couverture de protection sociale minimale.

Gouvernance

Inclusion sociale

P5

Innovation et inclusion sur mesure Ministère de l'Économie Numérique

Gain à court terme

- Soutenir des **innovations adaptées aux contextes locaux** (paiements en espèces lorsque la bancarisation est faible, VTC à deux ou trois roues, services réservés aux femmes...)
- Encourager l'**électrification progressive des flottes** via des exonérations fiscales ou des subventions.

Régulation des marchés

Inclusion sociale

P6

Investissement direct étranger et stabilité Ministère de l'Économie

Gain à long terme

- Renforcer la confiance des investisseurs grâce à des politiques prévisibles de rapatriement des capitaux et à la stabilité monétaire.
- Proposer des **incitations ciblées** afin d'attirer des plateformes internationales tout en encourageant les **partenariats avec les PME locales et les opérateurs de flottes**.

Gouvernance

Politique budgétaire

CONCLUSION

Ce que montrent les preuves comparatives

Au cours de la dernière décennie, les gouvernements ont emprunté des trajectoires très différentes pour réguler le VTC, allant de la tolérance temporaire à un contrôle restrictif.

L'analyse comparative présentée dans ce livre blanc montre que la réussite d'une régulation repose sur la capacité à **trouver le bon équilibre**, non seulement dans la définition des objectifs, mais aussi dans la conception de règles capables de les atteindre.

Les trois modèles observés dans cette étude reflètent trois attitudes distinctes :

- **Les modèles transitionnels** permettent l'apprentissage, sans offrir de sécurité à long terme ;
- **Les modèles stricts et normatifs** offrent du contrôle, mais souvent au détriment de l'accès aux services, de la création d'emplois et de la visibilité fiscale ;
- **Les modèles simplifiés**, fondés sur la clarté, la supervision numérique et la collaboration, démontrent le potentiel le plus élevé pour transformer l'innovation en valeur publique

Bien qu'aucun modèle unique ne soit universel, les données suggèrent qu'une régulation proportionnée et fondée sur les données est la plus à même de convertir l'innovation en valeur publique durable.

L'analyse comparative menée dans ce livre blanc montre que la régulation peut être un catalyseur pour le développement de la mobilité numérique.

La tâche des régulateurs est d'**affiner ces cadres pour qu'ils apportent non seulement de l'ordre, mais aussi des opportunités** — pour les conducteurs, les usagers et les villes.

« La technologie peut provoquer des ruptures, mais c'est la réglementation qui détermine si ces ruptures deviennent un progrès »

L'analyse comparative suggère que les modèles réglementaires simplifiés tendent à générer des résultats positifs plus constants



Emploi formel plus élevé

Une réglementation proportionnée conduit à une plus grande formalisation des emplois et à des opportunités de revenus durables



Fiabilité accrue des services

La supervision numérique améliore la qualité et la satisfaction des usagers



Transparence fiscale renforcée

Les paiements numériques et le reporting des plateformes augmentent la conformité et les recettes

TÉLÉCHARGEZ LE RAPPORT COMPLET



Téléchargez le livre blanc



Ride-Hailing

Construire un cadre réglementaire équilibré pour la mobilité numérique

KPMG. Make the Difference.
KPMG. Pour Faire la Différence.

Decembre 2025

Portugal:

le cadre juridique comme catalyseur de la croissance et de la formalisation

Contexte et politique :

Après une période d'incertitude juridique au milieu des années 2010, le Portugal a franchi en faveur d'un cadre clair avec la promulgation de la loi 45/2018, dite la TVDE. Cette réforme a créé un régime juridique complet pour le ride-hailing, légalisant formellement l'activité, précisant le statut des chauffeurs (indépendants soumis à certaines obligations) et imposant aux plateformes de partager leurs données avec le gouvernement. Contrairement à d'autres approches plus restrictives, la loi n'a pas fixé de quotas ni imposé de tarifs réglementés. Elle a plutôt mis l'accent sur des conditions proportionnées telles que la formation des chauffeurs, l'inspection des véhicules et un processus d'octroi de permis relativement accessible pour les opérateurs et les conducteurs, afin d'intégrer durablement le service dans le paysage des transports.

Points clés pour les décideurs

Le cas portugais démontre qu'un cadre juridique bien conçu peut rapidement régénérer un secteur et libérer son potentiel. Trois éléments se sont avérés déterminants : l'absence de plafonds arbitraires, qui a permis à l'offre de suivre la demande ; l'obligation de partage des données, qui a renforcé la capacité de suivi et d'adaptation des politiques publiques ; et une approche nuancée du statut des conducteurs, qui leur conserve la flexibilité du travail indépendant tout en introduisant certaines obligations et protections. Enfin, le suivi post-réforme a joué un rôle clé : en s'appuyant sur les données transmises par les plateformes, les autorités ont pu mettre en évidence les bénéfices du modèle – création d'emplois, recettes fiscales accrues, satisfaction des usagers – consolidant ainsi le soutien politique et social à la réforme.



Evolution comparative du nombre de chauffeurs de taxi et de VTC

Source: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.)



50 Ride-Hailing : construire un cadre réglementaire équilibré pour la mobilité numérique

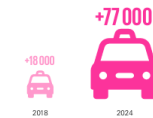
Portugal

La réforme a eu plusieurs effets positifs :

- Expansion rapide du marché
- Augmentation de 223 % du nombre de chauffeurs licenciés (passant de 18 000 en 2018 à 77 000 en 2024)
- Amélioration de la disponibilité des services
- Bases des prix des courses pour les consommateurs
- Intensification de la concurrence (13 plateformes opèrent dans le pays)
- Réduction du travail non déclaré
- Augmentation des recettes fiscales

Evolution of the number of TVDE drivers

Source: Portugal Resident / The Portugal News



Résultats

L'instauration de règles claires a rapidement débouqué la dynamique du marché. Les plateformes, jusque-là hésitantes, ont commencé à investir et à se développer en toute légalité. Le nombre de chauffeurs de VTC agréés est passé de 18 000 à plus de 77 000 en six ans, signifiant une formalisation massive de l'emploi dans un délai court. D'ici 2026, une douzaine de plateformes devrait présenter sa licence, générant une forte concurrence qui bénéficiera aux consommateurs sous forme de temps d'attente plus courts et de prix compétitifs. Du côté de l'État, l'événement de partage des données et de conformité fiscale a porté ses fruits : le travail non déclaré a reculé,

les plateformes ont commencé à payer l'impôt sur les sociétés et les revenus des conducteurs sont devenus déclarés et taxés. En parallèle, de nouvelles entreprises locales ont émergé, profitant de la clarté réglementaire pour concurrencer les grands acteurs mondiaux, ce qui a entraîné l'innovation et diversifié l'offre. La loi a donc réussi à transformer un service perçu comme « légal » en une composante normale du transport urbain, coexistait avec les taxis sous des règles distinctes : les taxis conservent le droit au street-hail et des tarifs régulés, tandis que les TVDE fonctionnent exclusivement par application avec une libre tarification.

51 Ride-Hailing : construire un cadre réglementaire équilibré pour la mobilité numérique



Contactez-nous

Meissa TALL

Associé Opérations

KPMG France

mtall@kpmg.fr

Patrick AMOUZOU

Associé IP/IT

KPMG France

pamouzou@kpmgavocats.fr

Carlos DE SOUZA

Associé Technologie

KPMG Côte d'Ivoire

carlosdesouza@kpmg.ci

kpmg.fr

Les informations contenues dans ce document sont d'ordre général et ne sont pas destinées à traiter les particularités d'une personne ou d'une entité. Bien que nous fassions tout notre possible pour fournir des informations exactes et appropriées, nous ne pouvons garantir que ces informations seront toujours exactes à une date ultérieure.

Elles ne peuvent ni ne doivent servir de support à des décisions sans validation par les professionnels ad hoc. KPMG S.A. est le membre français de l'organisation mondiale KPMG constituée de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »). KPMG International et ses entités liées ne proposent pas de services aux clients. Aucun cabinet membre n'a le droit d'engager KPMG International ou les autres cabinets membres vis-à-vis des tiers. KPMG International n'a le droit d'engager aucun cabinet membre.

© 2025 KPMG Côte d'Ivoire, société anonyme d'expertise comptable et de commissariat aux comptes, membre ivoirien de l'organisation mondiale KPMG constituée de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »). Tous droits réservés. Le nom et le logo KPMG sont des marques utilisées sous autorisation par les cabinets indépendants membres de l'organisation mondiale KPMG.