

2157

Monsieur Same Lèye,
Commerçant-Transporteur
à la gare de Pétersen,
Dakar-Sénégal
Tél: 77 531 83 98



Fait par:
Alioune Badara Bâ, Auditeur Sénior,
consultant,

LPO 1318 Bus



SOMMAIRE

FICHE SYNOPTIQUE	3
A. CONTEXTE	4
B. JUSTIFICATIF	5
C. PRESENTATION DU PROJET	6
c.1 PRESENTATION DU PROMOTEUR	6
c.2 PRESENTATION DU PROJET	7
c.3 LOCALISATION	8
D. ETUDE DE MARCHÉ	8
d.1 DEMANDE GLOBALE	8
d.2 MARCHÉ CONCURRENTIEL	9
E. ETUDE TECHNIQUE	9
e.1 EVALUATION DES INVESTISSEMENTS	9
e.2 EVALUATION DU BFR (Besoin en Fonds de Roulement)	10
e.3 DESCRIPTIF DES BESOINS	10
e.4 GARANTIES PROPOSEES	11
e.5 MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PROJET	11
F. ETUDE FINANCIERE	11
f.1 SITUATION D'ENDETTEMENT AUPRÈS DES BANQUES ET AUTRES INSTITUTIONS FINANCIÈRES	11
f.2 DONNÉES D'EXPLOITATION	11
f-2-1 Recettes d'exploitation	11
f-2-2 Charges d'exploitation	13
f.3 Compte d'Exploitation Prévisionnel	16
f.4 TEST DE SENSIBILITÉ	17
f.5 SEUIL DE RENTABILITÉ (SR)	18
f.6 ANALYSE DE LA RENTABILITÉ	19
f-6-1 La Valeur Actualisée Nette (VAN)	19
f-6-2 Le Taux de Rendement Interne (TRI)	19
f-6-3 Rentabilité d'exploitation	19
f-6-4 Rentabilité financière des capitaux	20
f-6-5 Rentabilité commerciale	20
G. ANALYSE ECONOMIQUE	20
g.1 CONTRIBUTION DU PROJET A LA V.A NATIONALE	20
g.2 LES EFFETS SOCIAUX DU PROJET	21
H. Tableau d'amortissement de l'emprunt	22
I. Tableau des amortissements techniques	24
J. Tarif des transports	24

FICHE SYNOPTIQUE

Promoteur :	SAME LEYE
Adresse :	Gare de Pétersen
Tél.	77 531 83 98
Projet :	Acquisition bus de transport en commun
Activités :	Transport inter-urbain Dakar - Kaolack
Localisation :	Gare de Pétersen
Forme juridique :	Entreprise individuelle
Coût global du projet :	47 987 445 F CFA
Modalités de financement :	
➤ <i>Emprunt</i>	47 987 445 F CFA
➤ <i>Caution :</i>	10 %
➤ <i>Taux de profit :</i>	11 % et TOB
➤ <i>Durée :</i>	5 ans
➤ <i>Différé :</i>	2 mois
➤ <i>Remboursements mensuels dégressifs :</i>	1 118 144 F CFA
Garanties proposées:	Nantissement du matériel d'exploitation et de son fond de commerce
Valeur actuelle nette :	31 940 510 F CFA
Taux de rendement interne :	25 %
Emplois directs créés :	03

A. CONTEXTE

L'occupation du territoire Sénégal présente un déséquilibre tant sur le plan démographique que sur le plan économique. Ainsi, plus du quart de la population vit en permanence ou pour des raisons professionnelles à Dakar. Deux facteurs essentiels expliquent cette situation : la concentration de l'administration et des industries dans la capitale, la présence du port et de l'aéroport qui en font la principale porte vers l'Europe, l'Amérique, l'Asie et le reste de l'Afrique.

Cela implique de grands mouvements de populations, mouvements urbains et interurbains. C'est pourquoi le gouvernement du Sénégal a mis en place des structures d'appui et d'organisation du secteur du transport. Le parc automobile est dans un processus de renouvellement grâce à la création des sociétés Senbus et Rankhodra. Ainsi, la société "Dakar Dem Dikk" (littéralement Dakar va-et-vient) exploite un parc de bus de qualité variable. Elle a démarré ses activités le 1er janvier 2000, en remplacement de la défunte SOTRAC. Le célèbre car-rapide Renault et le car Mercedes assurent le transport en commun urbain dans les grandes villes, en concurrence avec des bus de "Dakar Dem Dikk". Ils sont progressivement remplacés par des mini-bus de fabrication indienne, assemblés à Dakar, les Tata. A ce jour cette tendance n'existe qu'à Dakar en réponse aux difficultés de déplacement des populations.

Pour voyager dans le pays, le moyen de transport public le plus courant est le car ou taxi-brousse. Voilà maintenant dix ans, une révolution au niveau des transports en commun s'est amorcée. En effet, un moyen de transport différent s'est développé au Sénégal devant la carence de

l'offre du gouvernement. Sous l'impulsion des richissimes marabouts et de grands transports, sont nés les cars « mourides ». Il s'agit de bus tels que nous avons l'habitude d'en voir en Europe (des vieux modèles la plupart du temps). Ces bus accomplissent plutôt les transports sur de longues distances et sur des lignes régulières. L'immense révolution est l'horaire fixe et la possibilité de réservation. Plus confortables que les cars rapides, les Niaga Ndiayes (cars mercédés) ou les taxis brousse, ils sont souvent plus rapides et proposent les prix les plus bas du marché. Il y a pour le moment peu de bus interurbains, et malheureusement cela reste encore un mode de transport marginal. Mais le phénomène ne peut que de développer.

B. JUSTIFICATIF

Le développement touristique et l'urbanisation des capitales régionales ont généré des besoins nouveaux en termes de transport urbain et inter urbain. C'est dans cette optique que le promoteur initie ce projet pour palier à ce déficit du marché par la mise en place d'une Entreprise personnelle de Transport.

Le Sénégal compte environ 4000 kilomètres de routes bitumées qui permettent des voyages rapides entre les différentes capitales régionales du pays. Cependant certaines sont dans un tel état de délabrement que les véhicules préfèrent rouler sur les pistes pour carrioles qui les longent. L'une des plus belles routes est sans aucun doute le tronçon Dakar-Kaolack refait au début des années 2000. Les quelques kilomètres de route qui relie Fatick à Kaolack présentent quelques défauts en certains points. Qu'à cela ne tienne, le

gouvernement du Sénégal sur fonds de financement BAD a entrepris de réfectionner ces parties.

Kaolack est actuellement la deuxième ville du Sénégal de par sa population et de par son importance capitale dans le domaine de l'économie et du transport : la ville est un point de passage obligé pour les pays limitrophes (les deux Guinées, la Gambie, le Mali, le Burkina-fasso). Sa gare routière est le point de départ vers Dakar des populations du Saloum et des passagers en transit.

Initialement conçue pour le transport urbain, la Gare de Pétersen vient aujourd'hui concurrencer la gare routière dite «des Pompiers» (car elle est située près de la caserne !), gare routière officielle de Dakar pour les destinations nationales et internationales.

Ainsi le projet est justifié, d'abord dans sa faisabilité, ensuite par l'expérience et l'engagement du promoteur en la matière. Le projet contribuera aussi à alléger les souffrances des populations en matière de transport inter-urbain et à la lutte contre la pauvreté grâce à la croissance attendue des activités du projet, création d'un emploi durable pour les responsables du bus et relèvement du revenu du promoteur.

C. PRESENTATION DU PROJET

c.1 PRESENTATION DU PROMOTEUR

De retour d'Italie où il avait immigré et vécu pendant près de dix ans, Monsieur Same Lèye, natif de Kaolack, a ouvert un magasin spécialisé dans l'achat et la revente d'habits, de chaussures et surtout de téléphones portables et d'accessoires. Il détient par ailleurs un

c.3 LOCALISATION

Le bus sera essentiellement basé à la gare Petersen d'où le promoteur pilote l'ensemble de ses activités économiques. Cette gare routière est un lieu grouillant toute la journée, un «microcosme cosmopolite» où Sénégalais et étrangers arrivent, partent, transitent, dorment, vendent, se promènent et débattent ! C'est un lieu privilégié pour le commerce et le transport. En effet, les sénégalais rentrant dans leur foyer achètent au dernier moment des cadeaux pour la famille ou des marchandises bon marché qu'ils pourront revendre.

D. ETUDE DE MARCHÉ

d.1 DEMANDE GLOBALE

Les sénégalais sont par essence de grands voyageurs, voyages pour des raisons familiales, voyages pour des raisons professionnelles ou tout simplement voyages pour des raisons de cultes ou de découvertes. Dans chaque ville et village, un site est dégagé officiellement ou non pour être le point de départ et de chute de tout moyen de transport. A Dakar, les gares de Pompiers et Colobane sont officiellement organisées par l'état pour le transport inter-urbain et international. Dans bien des quartiers à fort taux de concentration humaine (comme Grand-Yoff, Ouakam, Pikine), des départs vers l'intérieur (dits horaires) sont organisés par des transporteurs isolés.

Rien que la gare des « Pompiers » enregistre chaque jour plus de 10.000 personnes à l'arrivée ou au départ. A la veille des fêtes telles que la Korité, ce nombre peut doubler voir tripler. On peut estimer, sans craindre d'exagérer, que sur l'ensemble de la région de Dakar,

700.000 à 1.000.000 de personnes empruntent quotidiennement les transports en commun ! C'est dire leur importance.

d.2 MARCHE CONCURRENTIEL

La concurrence est réelle dans ce sous secteur du transport. Elle est constituée des taxis-brousse faciles à remplir (7 places), des mini-bus (18 places) et des cars Niaga Ndiayes (35 à 45 places). Les deux premiers sont certes rapidement contrairement aux cars. Malheureusement ils constituent tous un parc vieux de plusieurs dizaines d'années et sont dans un processus de renouvellement malgré la réticence des transporteurs. Notre avantage concurrentiel résidera en l'état de notre bus, à sa rapidité et sa sécurité, en l'organisation du projet et à la fixité de notre trajet.

E. ETUDE TECHNIQUE

Le coût global des besoins en financement du projet est de 47 987 445 F CFA. Monsieur Lèye sollicite un crédit constitué d'un investissement et d'un fonds de roulement pour la couverture des charges liées au démarrage de l'activité sur une période de cinq (05) mois. Le crédit se décompose ainsi :

e.1 EVALUATION DES INVESTISSEMENTS

Investissements : (Cf. proforma UNITECH MOTORS, tél : 33 853 20 35)

DESIGNATION	PRIX UNITAIRE	MONTANT
BUS TATA	1	39 566 850
Frais de mise en circulation (FMC)		345 000
TOTAL		39 911 850

e.2 EVALUATION DU BFR (Besoin en Fonds de Roulement)

Désignation	Durée	Prix Unitaire	Montant
Assurance	5 ans	1 584 519	7 922 595
Patente	1 mois	3 000	3 000
Vignette	1 an	150 000	150 000
TOTAL B.F.R			8 075 595
TOTAL GENERAL			47 987 445

Le montant total de la requête financière s'élève à: quarante sept millions neuf cent quatre vingt sept mille quatre cent quarante cinq francs CFA (47 987 445 F CFA).

e.3 DESCRIPTIF DES BESOINS

Monsieur Lèye sollicite un crédit d'un montant de 47 987 445 F CFA pour :

- acquérir un bus TATA de 60 places facturable à 39 566 850 F CFA ainsi que les frais de mise en circulation (FMC) y afférents pour 345 000 F CFA, soit un investissement de 39 911 850 F CFA,
- et avoir un fonds de roulement pour le paiement d'une assurance de trois (03) ans et la couverture de quelques charges indispensables à la réussite du projet pour un montant de 8 075 595 F CFA.

Ainsi la présente demande de financement entre dans le cadre de la diversification et la pérennisation des activités du promoteur.

e.4 GARANTIES PROPOSEES

Le promoteur compte proposer le nantissement du matériel nouvellement acquis et son fonds de commerce comme garanties pour le crédit sollicité.

e.5 MODALITÉS DE FINANCEMENT DU PROJET

Le financement devra obéir aux conditions suivantes :

- le taux d'intérêt est de 11 %,
- la durée du crédit est de 5 ans,
- le différé est de 2 mois.

F. ETUDE FINANCIERE

f.1 SITUATION D'ENDETTEMENT AUPRÈS DES BANQUES ET AUTRES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Le promoteur a déjà bénéficié, dans le cadre du programme national de renouvellement des taxis urbains (PNRTU) d'un prêt taxi qu'il est entrain de rembourser.

f.2 DONNÉES D'EXPLOITATION

f-2-1 Recettes d'exploitation

Le projet prévoit des recettes portant sur un (01) aller-retour Dakar-Kaolack sur 29 jours du mois. Il ne sera pas nécessaire d'immobiliser le véhicule pour les besoins de vidange et de lavage. Toutefois, une fois par mois, il sera procédé à l'entretien général du bus.

Pour chaque voyage, nous minimisons le nombre de passagers transportés à la moitié de la capacité de 60 places du bus. En raison du marchandage dans le transport et de la tarification des bagages

transportés, nous fixons le tarif à 2 500 F CFA. Ainsi les recettes mensuelles de croisière seront de :

$$[(2\,500\text{ F CFA} \times 30\text{ passagers}) \times 2\text{ voyages}] \times 29\text{ jours/mois} = 4\,350\,000\text{ F CFA}$$

Soit un chiffre d'affaires annuel de croisière de : $4\,350\,000\text{ F} \times 12\text{ mois} = 52\,200\,000\text{ F CFA}$

- o En considérant que la capacité commerciale annuelle de croisière sera atteinte à la première année de l'exploitation, le chiffre d'affaires de 52 200 000 F CFA représentant 30 passagers par voyage soit 60 par jours.
- o En l'an 2, le projet fonctionnera à 90 % de sa capacité commerciale annuelle de croisière (CCAC), soit un chiffre d'affaires de 46 980 000 F CFA représentant 27 passagers par voyage soit 54 par jours.
- o En l'an 3, il fonctionnera à 85 % de sa CCAC, soit un CA de 44 370 000 F CFA représentant 25,5 passagers par voyage soit 51 par jours.
- o A partir de l'an 4, l'unité atteindra son seuil avec un transport journalier de 45 voyageurs par jour sur 29 jours soit un CA 39 150 000 F CFA.

Les nombres de passagers à transporter par an sont ainsi établis :

Rubriques	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5
Nbre passagers/voyage	30	27	25,5	22,5	22,5
Nombre passagers/jour	60	54	51	45	45
Nbre passagers/mois	1740	1566	1479	1305	1305
Nombre passagers/an	20 880	18 792	17 748	15 660	15 660

f-2-2 Charges d'exploitation

f-2-2-1 Entretien

La durée du bus dépend essentiellement de l'entretien qui en sera fait. C'est pourquoi, le promoteur entend l'immobiliser une fois le mois pour procéder aux contrôles techniques d'envergure : vérifications du moteur et des suspensions. Les vidanges et lavages se feront entre deux voyages. Un montant de 50 000 F CFA est prévu à cet effet. Deux vidanges seront effectuées par mois à raison de 24 000 F (12 000 F par vidange). La norme est d'une vidange tous les 5 000 km. En un mois, le bus aura parcouru :

$$\frac{200 \text{ km}}{\text{Voyage}} \times 2 \frac{\text{voyages}}{\text{jour}} \times \frac{26 \text{ jours}}{\text{mois}} = 10\,400 \text{ km}$$

Le montant global pour l'année est de 600 000 F CFA. Il demeure constant car indépendant de la durée du projet.

f-2-2-2 Grosses réparations

Pour des raisons de sécurité, outre les amortissements qui seront prélevés pour le renouvellement du matériel de l'exploitation (bus), un montant de 500 000 F CFA en l'an 3 et 1 000 000 F CFA à partir de l'an 4 seront dégagés pour procéder à de grosses réparations.

f-2-2-3 Carburant

Nous estimons la consommation à 20 litres/100 km sur une distance journalière de 400 km. Le prix du gasoil est actuellement de 487 F CFA/litre. Les achats de carburants sont

estimés à 19 480 F CFA par voyage soit 38 960 F CFA par jour, 1 129 840 F CFA par mois et 13 558 080 F CFA pour l'an 1. D'une année à une autre, nous avons tenu compte de l'usure du moteur et donc d'une augmentation de la consommation.

Consommation au 100	Consommation par jour	Prix litre	Achats carburant par jour	Achats carburant par an
20	80	487	38 960	13 558 080
22	88	487	42 856	14 913 888
24	96	487	46 752	16 269 696
26	104	487	50 648	17 625 504
26	104	487	50 648	17 625 504

f-2-2-4 Droits de stationnement

Ils sont estimés à 36 000 F CFA par an. C'est une donnée qui ne varie car fixée par l'état.

f-2-2-5 Assurance

La prime d'assurance est estimée à 1 584 519 F CFA par année. Nous aurons une prime de 7 922 595 F CFA pour les cinq ans du projet.

f-2-2-6 Vignette

Elle est annuelle et estimée à 150 000 F CFA par an.

f-2-2-7 Impôts et taxes

Cette rubrique concerne essentiellement la patente estimée à 36 000 FCFA par an.

f-2-2-8 Charges de Personnel

Le personnel du bus sera constitué d'un chauffeur payé 100 000 F CFA et de deux apprentis qui percevront mensuellement 30 000 F

CFA chacun. Le montant des salaires mensuels est de 160 000 F CFA, soit 1 920 000 F CFA pour la 1^{ère} année. En l'an 2, 3, 4 et 5, il sera appliqué une augmentation de 10 %, soit respectivement :

An 1	An 2	An 3	An 4	An 5
1 920 000	2 112 000	2 323 200	2 555 520	2 811 072

f-2-2-9 Dotations aux Amortissements

La dotation annuelle est de 7 982 370 F CFA. Le bus est amorti sur 5 ans.

f-2-2-10 Frais Financiers Cf. tableaux d'amortissement de l'emprunt).

f.3 Compte d'Exploitation Prévisionnel

LIBELLES	ANNEE 1	ANNEE 2	ANNEE 3	ANNEE 4	ANNEE 5
Prestation de services	52 200 000	46 980 000	44 370 000	39 150 000	39 150 000
Charge d'Exploitation CE	16 550 769	17 320 407	19 176 215	21 032 023	21 032 023
Frais d'étude	586 170				
Entretien	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Grosses réparations	0	0	500 000	1 000 000	1 000 000
Carburant	13 558 080	14 913 888	16 269 696	17 625 504	17 625 504
Droits stationnement	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000
Assurance	1 584 519	1 584 519	1 584 519	1 584 519	1 584 519
Patente	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000
Vignette	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Valeur Ajoutée VA (2)	35 649 231	29 659 593	25 193 785	18 117 977	18 117 977
Charge de Personnel	1 920 000	2 112 000	2 323 200	2 555 520	2 811 072
Excédent Brut d'Exploitation EBE (3)	33 729 231	27 547 593	22 870 585	15 562 457	15 306 905
Dotation aux Amortissements	7 982 370	7 982 370	7 982 370	7 982 370	7 982 370
Résultat d'Exploitation	25 746 861	19 565 223	14 888 215	7 580 087	7 324 535
Frais Financiers	5 877 495	4 883 890	3 753 903	2 493 156	1 119 681
Résultat Financier (5)	19 869 366	14 681 333	11 134 312	5 086 931	6 204 854
Résultat des Activités Ordinaires RAO (6)	19 869 366	14 681 333	11 134 312	5 086 931	6 204 854
Impôt sur les sociétés I/S	4 967 341	3 670 333	2 783 578	1 271 733	1 551 213
Résultat Net RN (7)	14 902 024	11 011 000	8 350 734	3 815 198	4 653 640
CASH FLOW	22 884 394	18 993 370	16 333 104	11 797 568	12 636 010
Remboursement Capital	6 289 903	8 346 095	9 311 896	10 389 457	13 650 094
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT NET	16 594 491	10 647 275	7 021 208	1 408 111	-1 014 084
Variation Cumulée de TRESORERIE	16 594 491	27 241 766	34 262 974	35 671 085	34 657 001

f.4 TEST DE SENSIBILITÉ

SAME LEYE - PROJET DE TRANSPORT DAKAR - KAOLACK

Hypothèse : Baisse du chiffre d'affaires annuel de 10% en maintenant stable les charges d'exploitation

LIBELLES	ANNEE 1	ANNEE 2	ANNEE 3	ANNEE 4	ANNEE 5
Prestation de services	46980000	42282000	39933000	35235000	35235000
Charge d'Exploitation CE	16 550 769	17 320 407	19 176 215	21 032 023	21 032 023
Frais d'étude	586 170				
Entretien	600 000	600 000	600 000	600 000	600 000
Grosses réparations	0	0	500 000	1 000 000	1 000 000
Carburant	13 558 080	14 913 888	16 269 696	17 625 504	17 625 504
Droits stationnement	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000
Assurance	1 584 519	1 584 519	1 584 519	1 584 519	1 584 519
Patente	36 000	36 000	36 000	36 000	36 000
Vignette	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Valeur Ajoutée VA (2)	30 429 231	24 961 593	20 756 785	14 202 977	14 202 977
Charge de Personnel	1 920 000	2 112 000	2 323 200	2 555 520	2 811 072
Excédent Brut d'Exploitation EBE (3)	28 509 231	22 849 593	18 433 585	11 647 457	11 391 905
Dotation aux Amortissements	7 982 370	7 982 370	7 982 370	7 982 370	7 982 370
Résultat d'Exploitation	20 526 861	14 867 223	10 451 215	3 665 087	3 409 535
Frais Financiers	5 877 495	4 883 890	3 753 903	2 493 156	1 119 681
Résultat Financier (5)	14 649 366	9 983 333	6 697 312	1 171 931	2 289 854
Résultat des Activités Ordinaires RAO (6)	14 649 366	9 983 333	6 697 312	1 171 931	2 289 854
Impôt sur les sociétés I/S	3 662 341	2 495 833	1 674 328	292 983	572 463
Résultat Net RN (7)	10 987 024	7 487 500	5 022 984	878 948	1 717 390
CASH FLOW	18 969 394	15 469 870	13 005 354	8 861 318	9 699 760
Remboursement Capital	6 289 903	8 346 095	9 311 896	10 389 457	13 650 094
CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT NET	12 679 491	7 123 775	3 693 458	-1 528 139	-3 950 334
Variation Cumulée de TRESORERIE	12 679 491	19 803 266	23 496 724	21 968 585	18 018 251

ADEL-Consulting
Keur Massar

E-mail : adelconsulting@gmail.com

Tel : 77 441 57 41
Parcelles Assainies, Unité 11

f.5 SEUIL DE RENTABILITÉ (SR)

Nombre passagers/an	21 554	21 532	22 157	22 709	21 963
Nombre passagers/mois	1796	1794	1846	1892	1830
Nombre passagers/jour	69	69	71	73	70
Nombre passagers/voyage	35	35	36	36	35
Recettes journalières	103 624	103 521	106 525	109 177	105 593
Recettes mensuelles	2 694 220	2 691 556	2 769 641	2 838 589	2 745 429
Recettes annuelles	32 330 634	32 298 667	33 235 688	34 063 069	32 945 146

Le seuil de rentabilité correspond à la recette minimale à réaliser pour un résultat d'exploitation nul. Cette recette est liée au nombre de voyageurs à transportés. Le tableau en donne le détail.

f.6 ANALYSE DE LA RENTABILITÉ

f-6-1 La Valeur Actualisée Nette (VAN)

Au taux de 10 %, l'actualisation des cash-flow sur la période (5ans) comparée à la mise initiale de 47,987 Millions, donne une différence positive de 39,940 Millions autrement dit le projet de Same Lèye dégage une rentabilité interne, de loin supérieure à un placement sur 3 ans des 47,987 millions de capital, au taux de 10% , (taux moyen de crédit bancaire). Signalons que ce taux est à son tour supérieur au taux moyen de rémunération des dépôts (3 à 6 %) sur la place de Dakar en fin décembre 2007.

Une baisse de 10 % des recettes d'exploitation en maintenant constant les charges d'exploitation donne une VAN de 15,985 millions de F CFA.

f-6-2 Le Taux de Rendement Interne (TRI)

Le taux de rendement interne du projet est de 25 %, taux supérieur au taux d'intérêt de l'emprunt (10 %). Le projet est donc rentable selon le critère du TRI. Les hypothèses posées lors des tests de sensibilité démontrent la rentabilité du projet selon le critère du TRI. En effet, une diminution de 10% du chiffre d'affaires annuel donne un TRI de 14 %, supérieur au taux d'intérêt de l'emprunt (11 %).

f-6-3 Rentabilité d'exploitation

Le projet dégage une rentabilité moyenne d'exploitation de 25 %. Cette rentabilité d'exploitation connaît une diminution continue sur les 5 ans.

TABLEAU D'ANALYSE DE LA RENTABILITE DU PROJET					
	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5
RUBRIQUES					
RENTABILITE D'EXPLOITATION					
résultat d'exploitation/c.a.	0,38	0,31	0,25	0,13	0,16
RENTABILITE FIN. des CAP. INVEST.					
résultat net/capitaux investis	0,41	0,31	0,23	0,11	0,13
RENTABILITE COMMERCIALE					
caf/c.a.	0,53	0,48	0,43	0,33	0,36

f-6-4 Rentabilité financière des capitaux

Le Ratio RESULTAT NET/ CAPITAUX INVESTIS donne une moyenne de 24 % au bout des 5 ans. Autrement dit, chaque franc investis par le promoteur lui rapporte au bout de 5 ans, déduction faite des charges d'exploitation et de l'impôt sur les sociétés, 24 FCFA.

f-6-5 Rentabilité commerciale

Elle décroît de manière continue sur la période en raison des postulats pessimistes posés pour l'étude financière, avec une moyenne de 43 % à la fin des 5 ans.

G. ANALYSE ECONOMIQUE

g.1 CONTRIBUTION DU PROJET A LA V.A NATIONALE

ANNEES	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5
Produits	52 200 000	46 980 000	44 370 000	39 150 000	39 150 000
Services intermédiaires	16 550 769	17 320 407	19 176 215	21 032 023	21 032 023
Valeur Ajoutée	35 649 231	29 659 593	25 193 785	18 117 977	18 117 977

Cumul Valeur Ajoutée	35 649 231	65 308 824	90 502 609	108 620 586	126 738 563
----------------------	------------	------------	------------	-------------	-------------

Au bout des 5 ans d'exploitation, le projet contribuera à la valeur ajoutée nationale une somme de 126 738 563 F CFA.

g.2 LES EFFETS SOCIAUX DU PROJET

Il est prévu une création de:

- ❖ 3 emplois permanents,
- ❖ des emplois indirects (coxeurs, réparateurs, autres intervenants du transport).

Cette création d'emplois permet de lutter contre la pauvreté et agit aussi sur la compétitivité de l'économie nationale. Avec la distribution de revenus, le promoteur contribue à l'économie nationale par l'augmentation de la consommation qui agit sur le niveau de production et donc sur l'emploi. Au moins, 14,244 millions d'impôts seront versés au Trésor public sur la période.

H. Tableau d'amortissement de l'emprunt

TABLEAU D'AMORTISSEMENT EMPRUNT AN 1						
		Emprunt 47 987 445		Durée 36 mois		
		Taux de profit 11% + TOB		Différé 2 mois		
N°	Capital début de période	Principal	Profit	T.O.B	Remb Périod	Capital restant dû
1	47 987 445	-	439 885	74 780	514 665	47 987 445
2	47 987 445	-	439 885	74 780	514 665	47 987 445
3	47 987 445	603 478	439 885	74 780	1 118 144	47 987 445
4	47 383 967	609 010	434 353	73 840	1 117 203	47 383 967
5	46 774 956	614 593	428 770	72 891	1 116 254	46 774 956
6	46 160 363	620 227	423 137	71 933	1 115 297	46 160 363
7	45 540 137	625 912	417 451	70 967	1 114 330	45 540 137
8	44 914 225	631 650	411 714	69 991	1 113 355	44 914 225
9	44 282 575	637 440	405 924	69 007	1 112 370	44 282 575
10	43 645 135	643 283	400 080	68 014	1 111 377	43 645 135
11	43 001 852	649 180	394 184	67 011	1 110 375	43 001 852
12	42 352 673	655 130	388 233	66 000	1 109 363	42 352 673
AN1		6 289 903	5 023 500	853 995	12 167 398	
13	41 697 542	661 136	382 227	64 979	1 108 342	41 697 542
14	41 036 406	667 196	376 167	63 948	1 107 312	41 036 406
15	40 369 210	673 312	370 051	62 909	1 106 272	40 369 210
16	39 695 898	679 484	363 879	61 859	1 105 223	39 695 898
17	39 016 414	685 713	357 650	60 801	1 104 164	39 016 414
18	38 330 701	691 999	351 365	59 732	1 103 095	38 330 701
19	37 638 702	698 342	345 021	58 654	1 102 017	37 638 702
20	36 940 360	704 743	338 620	57 565	1 100 929	36 940 360
21	36 235 617	711 204	332 160	56 467	1 099 831	36 235 617
22	35 524 413	717 723	325 640	55 359	1 098 722	35 524 413
23	34 806 690	724 302	319 061	54 240	1 097 604	34 806 690
24	34 082 388	730 941	312 422	53 112	1 096 475	34 082 388
AN2		8 346 095	4 174 265	709 625	13 229 985	
25	33 351 447	737 642	305 722	51 973	1 095 336	33 351 447
26	32 613 805	744 403	298 960	50 823	1 094 187	32 613 805
27	31 869 402	751 227	292 136	49 663	1 093 026	31 869 402
28	31 118 175	758 113	285 250	48 492	1 091 856	31 118 175
29	30 360 061	765 063	278 301	47 311	1 090 674	30 360 061
30	29 594 999	772 076	271 287	46 119	1 089 482	29 594 999
31	28 822 923	779 153	264 210	44 916	1 088 279	28 822 923
32	28 043 769	786 295	257 068	43 702	1 087 065	28 043 769
33	27 257 474	793 503	249 860	42 476	1 085 840	27 257 474
34	26 463 971	800 777	242 586	41 240	1 084 603	26 463 971
35	25 663 194	808 117	235 246	39 992	1 083 355	25 663 194
36	24 855 077	815 525	227 838	38 732	1 082 096	24 855 077
AN3		9 311 896	3 208 464	545 439	13 065 799	

TABLEAU D'AMORTISSEMENT EMPRUNT AN 1					Suite	
		Emprunt	47 987 445		Durée	36 mois
		Taux de profit	11% + TOB		Différé	2 mois
N°	Capital début de période	Principal	Profit	T.O.B	Remb Périod	Capital restant di
37	24 039 551	823 001	220 363	37 462	1 080 825	23 216 551
38	23 216 551	830 545	212 818	36 179	1 079 542	22 386 006
39	22 386 006	838 158	205 205	34 885	1 078 248	21 547 847
40	21 547 847	845 841	197 522	33 579	1 076 942	20 702 006
41	20 702 006	853 595	189 768	32 261	1 075 624	19 848 411
42	19 848 411	861 420	181 944	30 930	1 074 294	18 986 992
43	18 986 992	869 316	174 047	29 588	1 072 951	18 117 676
44	18 117 676	877 285	166 079	28 233	1 071 597	17 240 391
45	17 240 391	885 326	158 037	26 866	1 070 230	16 355 065
46	16 355 065	893 442	149 921	25 487	1 068 850	15 461 623
47	15 461 623	901 632	141 732	24 094	1 067 458	14 559 991
48	14 559 991	909 897	133 467	22 689	1 066 053	13 650 094
AN 4		10 389 457	2 130 903	362 253	12 882 613	
49	13 650 094	918 237	125 126	21 271	1 064 635	12 731 857
50	12 731 857	926 655	116 709	19 840	1 063 204	11 805 202
51	11 805 202	935 149	108 214	18 396	1 061 760	10 870 053
52	10 870 053	943 721	99 642	16 939	1 060 302	9 926 332
53	9 926 332	952 372	90 991	15 469	1 058 832	8 973 960
54	8 973 960	961 102	82 261	13 984	1 057 348	8 012 858
55	8 012 858	969 912	73 451	12 487	1 055 850	7 042 946
56	7 042 946	978 803	64 560	10 975	1 054 339	6 064 143
57	6 064 143	987 775	55 588	9 450	1 052 813	5 076 367
58	5 076 367	996 830	46 533	7 911	1 051 274	4 079 537
59	4 079 537	1 005 968	37 396	6 357	1 049 721	3 073 570
60	3 073 570	1 015 189	28 174	4 790	1 048 153	2 058 381
61	2 058 381	1 024 495	18 868	3 208	1 046 571	1 033 886
62	1 033 886	1 033 886	9 477	1 611	1 044 974	0
AN 5		13 650 094	956 993	162 689	14 769 775	
TOTAL GENERAL		47 987 445	15 494 125	2 634 001	66 115 571	

I. Tableau des amortissements techniques

VALEUR ACQUISITION=39 911 850

DESIGNATION	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5
Bus TATA	7 982 370	7 982 370	7 982 370	7 982 370	7 982 370

La dotation annuelle est de 7 982 370 F CFA pour une durée de 5 ans.

J. Tarif des transports

Localités	Taxi brousse	Mini Car & Car	Bus
Dakar - Mbour	1 500	1 000	-
Joal	2 000	1 600	-
Thies	1 500	1 000	-
Touba	3 500	-	2 000
Diourbel	2 600	-	1 700
Tambacounda	10 000	7 000	6 000
Kidira	14 000	11 000	9 000
Kaolack	3 300	2 500	-
Fatick	2 500	1 800	-
Rosso	7 500	4 500	-
Richard Toll	7 500	4 500	-
Saint Louis	5 000	3 500	2 800
Louga	3 500	2 000	-
Kaffrine	4 500	3 000	-
Matam	1 500	1 000	-
Bakel	1 400	1 000	-
Ourossogui	1 200	-	-
Ziguinchor	9 000	7 000	-

Localités	Taxi brousse	Mini Car & Car	Bus
Kolda	9 500	8 500	-
Dagana	7 500	5 000	-
Bandioul	5 000	-	-
Bamako (lundi, mercredi, vendredi , samedi)	-	-	25 000
Kayes (mêmes jours)	-	-	-

PROPOSITION ASSURANCE SAM LEYE

1-ASSURANCE AUTO

1- 1 CARACTERISTIQUES DU VEHICULE

- MARQUE : TATA
- TYPE : BUS
- NB PLS : 60
- USAGE : TPV
- PUISSANCE : 19
- VALEUR : 39 911 850
- NOMBRE DE VEHICULES : 01

1-2 Nature et étendue des garanties

NATURE	MONTANT	FRANCHISES
Responsabilité civile	Illimité	Néant
Recours des tiers Incendie	50.000.000	Néant
Défense et recours	500 000	Néant
Incendie/explosion	39 911 850	néant
Vol	39 911 850	36 000
Bris de glaces	500 000	36 000

DETAIL DE LA PRIME PAR GARANTIE EN FCFA

-RESPONSABILITE CIVILE : 744 043

-INCENDIE : 478 942

-VOL : 100 577

BRIS DE GLACES : 100 000

DECOMPTE DE LA PRIME

PRIME NETTE : 1 423 562

TAXE : 142 356

FGA : 18 601

PRIME TTC : 1 584 519

FAIT LE 19/03/2009

