



Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion



CESAG

Master en Banque et Finance

MBF

Année académique 2014-2015

Option: Marchés Financiers et Finance d'Entreprise

Projet Professionnel

**MODALITES DE FINANCEMENT D'UNE SOCIETE PRIVEE DE
TRANSPORT SCOLAIRE A OUAGADOUGOU: Wak'at ni Laafi
Transport**

Présenté par

Seybatha Vanessa Diane NACRO

14ème promotion

Sous la supervision de :

Aboudou OUATTARA, PhD

Enseignant en Finance de Marché
au PMBF – CESAG

Dakar, juin 2015

DEDICACE

Je dédie ce document à mon père **DAHOUDA NACRO** et à ma mère **LEONTINE ZOUNDI** pour leurs sacrifices et leur soutien inconditionnel durant toute ma formation au CESAG.

REMERCIEMENTS

Nos sincères remerciements :

Au **Seigneur DIEU** Tout Puissant sans qui nous n'aurions pu produire ce rapport ;

Au Directeur Général du Centre Africain d'Etudes Supérieure en Gestion, Monsieur **Boubacar BAIDARI** pour ce qu'il a fait et continu de faire pour le programme du Master en Banque et Finance ;

A Monsieur **Aboudou OUATTARA**, enseignant en Finance de Marché au Programme Master en Banque et Finance pour avoir accepté de consacrer une grande partie de son temps à l'encadrement de ce document ;

A l'**African Capacity Building Foundation (ACBF)**, pour le soutien financier durant cette année de formation ;

A Monsieur **Alain KENMOGNE SIMO**, Coordonnateur du Programme Master en Banque et Finance pour ses précieux conseils durant la formation ;

A Madame **Chantal Délia OUEDRAOGO**, Assistante du Programme Master en Banque et Finance pour sa disponibilité durant la formation ;

A tout le corps professoral et administratif du Programme Master en Banque et Finance ;

A ma grande mère **Marie SANKARA** pour toutes ses prières à mon égard ;

A mes mamans **Odile SANKARA** et **Nafissatou NACRO** pour leur soutien durant toute ma formation au CESAG ;

A mon très cher **Abdoul Zafar Kalil MAIGA** pour sa présence et son soutien pendant les moments difficiles ;

A mes frères et sœurs ainsi que toute ma famille ;

A toute la promotion « MBF 14 » pour avoir fait de cette année scolaire une si belle expérience.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

AFD : Agence Française de Développement
AUSCG : Acte Uniforme Relatif aux sociétés Commerciales et aux GIE
BCE : Banque Centrale Européenne
BCEAO : Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest
BOA: Bank Of Africa
CBC : Conseil Burkinabé des Chargeurs
CBI: CORIS Bank International
CCIA : Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat
CCVA : Centre de Contrôle de Véhicules Automobiles
CESAG : Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion
CGES : Cellule de Gestion Environnementale et Sociale
CNSR : Comité National pour la Sécurité Routière
CNTRV-B : Syndicat National des Transporteurs Routiers de Voyageurs du Burkina
DGR : Direction Générale des Routes
DGTTM : Direction Générales des Transports Terrestres et Maritimes
FAPE : Fonds d'Appui à la Promotion de l'Emploi
FNF : Fonds National de Financement
GIE : Groupement d'Intérêt Economique
MATD : Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation
MED : Ministère de l'Economie et du Développement
MFB : Ministère des Finances et du Budget
MITH : Ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat
OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique
OHADA : Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
OTRAF : Organisation des Transporteurs Routiers du Faso
PASEC-T : Programme d'Ajustement Structurel
PIB : Produit Intérieur Brut
PROPARCO : Promotion et Participation pour la Coopération économique
PST 2 : Programme Sectoriel des Transports 2
RCCM : Registre du Commerce et du Crédit mobilier
SA : Société anonyme
SARL : Société à Responsabilité Limitée

SCADD : Stratégie de Croissance Accélérée et de Développement Durable

SCS : Société en Commandite Simple

SNC : Société en Nom Collectif

SOTRACO : Société de Transport en Commun de la ville de Ouagadougou

SOTRAO : Société de Transport Alpha Oméga

TTC : Toutes taxes Comprises

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

UCRB : Union des Chauffeurs Routiers du Burkina

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

:

CESAG - BIBLIOTHEQUE

LISTE DES TABLEAUX ET FIGURES

Tableaux

Tableau 1 : Tableau comparatif pour le choix de la forme juridique	23
Tableau 2: Opportunités et menaces de Wak'at ni Laafi Transport.....	29
Tableau 3 : Les produits de Wak'at ni Laafi Transport	31
Tableau 4: Tarif des services de Wak'at ni Laafi Transport	36
Tableau 5: Evolution des ressources Humaines de Wak'at ni Laafi Transport sur les cinq premières années	41
Tableau 6 : Frais de constitution	44
Tableau 7 : charges d'exploitation	45
Tableau 8 : Acquisition des immobilisations brutes de Wak'at ni Laafi Transport.....	46
Tableau 9 : Trésorerie d'exploitation de Wak'at ni Laafi Transport (en millier de francs).....	46
Tableau 10 : Budget de trésorerie après financement (en millier de francs).....	48
Tableau 11 : Chiffre d'affaire prévisionnel.....	49
Tableau 12 : Analyse de la rentabilité du projet.....	50
Tableau 13 : Liste des établissements visités	64
Tableau 14 : Tableau des avantages et inconvénients des formes juridiques	66
Tableau 15 : Besoin en fonds de roulement net global	68
Tableau 16 : Bilan prévisionnel de Wak'at ni Laafi transport	69
Tableau 17 : Compte de résultat prévisionnel de Wak'at ni Laafi Transport	70
Tableau 18 : Tableau Financier des Ressources et Emplois (TAFIRE).....	71
Tableau 19 : Budget de trésorerie prévisionnel de Wak'at ni Laafi Transport	72

Figures

Figure 1 : Evaluation des effectifs dans les établissements.....	15
Figure 2 : Intérêt par rapport à un partenariat entre l'établissement et la société	15
Figure 3 : Niveaux de coopération envisageables	16
Figure 4 : Appréciation d'une offre de transport collectif scolaire	16
Figure 5 : Montants mensuels minimum qu'ils sont prêt à investir pour 2 voyages et pour 4 voyages et courbes de demande	17
Figure 6 : Evaluation de la distance entre l'école et la maison	18
Figure 7 : Moyens de déplacement des élèves	18
Figure 8 : Proposition d'une offre de transport collectif par l'établissement fréquenté	18
Figure 9 : Appréciation d'une offre de transport scolaire	18
Figure 10 : Parcours de dessertes des Collèges Saint Jean-Baptiste de La Salles et du Lycée Phillipe Zinda Kaboré – Parcours 01	32
Figure 11 : Parcours de dessertes des Collèges Saint Jean-Baptiste de La Salles et du Lycée Phillipe Zinda Kaboré – Parcours 02	33
Figure 12 : Parcours de dessertes du groupe scolaire Sainte Colette et de l'école privé ATI– Parcours 01	34
Figure 13 : Parcours de dessertes du groupe scolaire Sainte Colette et de l'école privé ATI– Parcours 02.....	34
Figure 14 : Parcours de desserte du lycée Technique de Ouagadougou - Parcours unique	35
Figure 15 : Organigramme de Wak'at ni Laafi Transport.....	39
Figure 16 : Résultat prévisionnel	50

SOMMAIRE

Dédicace	i
Remerciements	ii
Liste des sigles et abréviations	iii
Liste des tableaux et figures	v
Sommaire	vi
INTRODUCTION GENERALE.....	1
Chapitre 1 : Environnement du transport terrestre de la ville de Ouagadougou	5
I. Etat des lieux de l'offre de transport dans la ville de Ouagadougou.....	5
II. Cadre institutionnel et règlementaire	10
III. Analyse de l'offre et de la demande	13
Chapitre 2 : Organisation et moyens nécessaires à l'offre de service de transport scolaire privé	20
I. Présentation de la société Wak'at ni Laafi Transport	20
II. Positionnement stratégique et marketing de Wak'at ni Laafi Transport.....	24
III. Plan des ressources humaines et techniques Wak'at ni Laafi Transport.....	37
Chapitre 3 : Coût, modalités de financement, rentabilité et risques du projet	44
I. Evaluation du cout de la mise en place du projet.....	44
II. Besoin de financement du projet.....	45
III. Modalités de financement, rentabilité et risques du projet.....	47
CONCLUSION GENERALE	53
BIBLIOGRAPHIE	54
ANNEXES	56
ANNEXE A : OUTILS ET SYNTHÈSE DE L'ETUDE DE LA DEMANDE.....	57
ANNEXE B : FORMES JURIDIQUES DES SOCIETES	65
ANNEXE C : ETATS FINANCIERS PREVISIONNELS.....	67
TABLE DES MATIERES	73

INTRODUCTION GENERALE

Le rôle du transport est essentiel dans le développement économique. La maîtrise de l'espace par la construction d'un réseau fiable de transport routier, aérien, ferroviaire ou fluvial conditionne une meilleure circulation des personnes, des biens et des services. Ces différents modes de transport contribuent au développement économique d'un pays par la création d'emplois directs (transporteurs, gestionnaires, manutentionnaires, etc.) et indirects (assurances, emballage, entretien, agent de voyage, transitaire) et par diverses activités qui en découlent. En milieu urbain, l'organisation du transport revêt un caractère particulier. La ville et les transports sont indissociables, car elle suppose un besoin de mobilité pour la résidence, le travail, les achats et les loisirs. L'évolution démographique et l'évolution spatiale (étalement urbain) se traduisent dans l'espace par l'ampleur et l'amplitude des déplacements. Une des conditions de développement d'une ville est la qualité des transports. Ainsi, les divers modes contribuent à façonner les paysages urbains actuels, variables d'une ville à une autre ou d'un pays à un autre.

Au Burkina Faso, le secteur du transport est particulièrement un besoin crucial de la population, tant pour les biens que pour les déplacements des individus. Dans la ville de Ouagadougou, les déplacements se font avec des moyens de locomotion privés et individuels, en raison de la défaillance de l'offre publique du service de transport. Ainsi, le nombre des véhicules, deux et quatre roues, connaît une augmentation régulière. Cela se justifie à la fois par l'accroissement de la population et par une importation massive des véhicules motorisés ; il s'en suit, des risques d'accidents et des encombrements liés à la circulation.

La ville de Ouagadougou s'est toujours démarquée par le nombre important d'engins à deux roues qui la sillonnent. Il s'agit du moyen de transport qui connaît le plus de succès avec un parc estimé à six-cent mille (600 000) motocyclettes¹. Cependant, cette offre est confrontée à quelques insuffisances à savoir qu'elle n'est pas accessible à toutes les couches de la population. En plus du prix, la maintenance et la fourniture en carburant de ses engins coutent relativement cher aux Ouagalais. A cela, il faut ajouter le problème de l'insécurité routière qui est une préoccupation de la ville. Selon un rapport de la Brigade Nationale des Sapeurs-Pompiers, en 2012, le nombre de victime de la route s'élevait à trois mille seize (3016) individus parmi lesquels deux cent quarante-cinq (245) enfants et adolescents dont l'âge est

¹<http://www.lesburkinamiens.ca/www.lesburkinamiens.ca/OUAGADOUGOU.html>

compris entre zéro et quinze ans (0 et 15 ans) et deux mille dix-huit (2018) jeunes dont l'âge est compris entre seize et trente-cinq ans (16 et 35 ans). Cela signifie que la tranche « jeune » a connu le plus grand nombre de victimes, soit 75% du total. Les accidents impliquant les deux roues ont engendré le plus grand nombre de victimes de la circulation routière soit 34,94%. La méconnaissance du code de la route par les usagers est l'une des principales causes de l'insécurité routière dans la ville de Ouagadougou. En effet, tout le monde s'achète un moyen de locomotion à deux (02) roues.

Les parents, de plus en plus affairés pour dégager du temps afin d'accompagner et récupérer leurs enfants à la sortie de l'école, leur offrent des motocyclettes pour se rendre aux cours, mais sans que ses derniers ne soient inscrit dans une auto-école pour apprendre le code de la route. Cette solution est la seule envisageable vue qu'il n'existe pas de société de transport en commun privée ou publique spécialisée dans le transport scolaire et que la société de transport en commun publique existante ne dispose pas d'une flotte suffisante pour desservir toute la ville. En effet, la Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO) ne dessert que 9 lignes avec seulement trente-trois (33) bus. Cela pose des problèmes aux usagers qui se plaignent sans cesse des retards accusés par le bus. Retards qui peuvent aller jusqu'à deux heures de temps. Ces insuffisances favorisent un temps soit peu l'insécurité routière et expose les plus jeunes usagers des routes c'est-à-dire les élèves et étudiants à des dangers plus qu'évidents. Il faut noter aussi que le parc de la SOTRACO est plutôt fourni en bus de petites capacités (50 places) qui ont l'inconvénient d'être très vite saturé. Cette situation est défavorable aux élèves qui sont pourtant nombreux à emprunter ce moyen de locomotion.

Quant aux "taxis verts" qui sont également des moyens de transport collectifs, ils sont très peu nombreux dans la ville de Ouagadougou. Ils n'ont pas de trajectoires prédéfinies ; celles-ci sont définies par rapport au sens dans lequel voyagent les passagers déjà embarqués. Ce moyen de locomotion n'est donc pas adapté au transport des jeunes élèves et étudiants. C'est de ces constats que nous est venue notre idée de projet professionnel dont le thème est : « modalités de financement d'une société privée de transport scolaire à Ouagadougou : Wak'at ni Laafi Transport ».

La principale motivation de notre projet professionnel est de répondre à la question suivante : quel est le coût et les modalités de financement de la mise en place d'une offre de service de transport scolaire privée à Ouagadougou?

L'objectif global de l'étude est d'évaluer le coût et de proposer le meilleur moyen de financement pour la création d'une offre de service de transport scolaire privée. Les objectifs spécifiques seront de :

- présenter l'opportunité d'une offre de service de transport scolaire privée dans la ville de Ouagadougou ;
- présenter l'organisation et les moyens nécessaires à la mise en place de l'offre de service envisagée;
- présenter les projections financières de l'activité, son niveau de rentabilité et les modalités de financement.

La création d'une offre de service adaptée au transport scolaire aura pour intérêt de proposer aux parents d'élèves une alternative autre que celles offertes par l'achat d'engins à deux roues ou par les transports en commun existants. Ainsi, notre projet trouve son intérêt dans la définition des conditions de la mise en place d'un tel service pour la ville de Ouagadougou. Il revêt donc un intérêt pour la ville de Ouagadougou et au-delà pour le Burkina Faso. Il a aussi un intérêt pour les usagers (les élèves et étudiants) et leurs parents.

Le rapport de notre projet a vocation à enrichir la bibliothèque du CESAG par un cas pratique qui se veut le plus proche de la réalité possible d'un business plan pour la création d'une société. Il servira de repère pour les autres étudiants qui seraient intéressés par la conduite d'un travail de fin de formation sur un thème similaire. En outre, par le sérieux que nous comptons y mettre, il constituera une vitrine de la qualité de la formation reçue au programme Master en Banque et Finance ; puisqu'il permettra au lecteur d'y voir les capacités que confère aux auditeurs les enseignements dispensés dans ce cycle de formation.

Sur un plan personnel, ce projet devra nous permettre de renforcer nos capacités dans la conception d'un projet de création d'entreprise avec accent sur l'identification des moyens humains, matériels et financiers nécessaires à sa mise en œuvre et la mise en place d'une simulation financière crédible. Il nous permettra également de remplir l'une des conditions nécessaires à l'obtention du Master en Banque et Finance qui est la production et la soutenance d'un rapport de projet professionnel.

La production de notre rapport s'appuiera sur une méthodologie en deux grandes étapes : la collecte des données et la simulation financière de la société. Durant la première étape, nous effectuerons des recherches documentaires sur les modalités de financement, sur

l'environnement du transport au Burkina Faso. Nous administrerons des questionnaires aux écoles ciblées et aux parents d'élèves afin d'étudier la demande de transport scolaire à Ouagadougou. Nous nous intéresserons également à quelques établissements d'enseignement et société privée au Sénégal qui proposent une offre de transport scolaire aux élèves afin d'apprécier de façon pertinente l'organisation de cette offre de service et nous en inspirer dans la conception du plan de mise en œuvre et dans l'évaluation des ressources nécessaires.

L'ensemble des observations et des données collectées nous permettront d'effectuer des simulations financières de la société qui permettra d'identifier son besoin de financement et les modalités les plus adaptées à son financement.

Afin de mener à bien notre étude, nous avons présenté notre plan de la manière suivante : la présentation de l'environnement du transport terrestre à Ouagadougou en chapitre 1, ensuite nous avons présenté l'organisation et les moyens nécessaires à la société Wak'at ni Lafi Transport en chapitre 2, et enfin nous avons en chapitre 3 présenté le coût et la rentabilité du projet.

Chapitre 1 : Environnement du transport terrestre de la ville de Ouagadougou

Les transports urbains sont un élément indispensable à la croissance et au développement économique dans les villes. Principaux vecteurs d'intégration socioéconomique, ils sont le préalable à la facilitation des échanges et à la circulation des biens et des personnes. Une des caractéristiques du transport urbain à Ouagadougou est le développement d'une offre basée sur les moyens de déplacements individuels. Ce système de déplacement génère des externalités négatives en termes d'accidents sur la voie publique et de pollution de l'air. Ces deux phénomènes sont les conséquences, entre autres, de l'état de la voirie, de l'évolution du parc d'engins, de l'augmentation de l'âge moyen des véhicules particuliers et de la congestion.

Dans ce chapitre, nous discutons l'opportunité d'une offre de transport scolaire privée à Ouagadougou. Pour y parvenir, nous présentons d'abord un état des lieux de l'offre de transports dans la ville de Ouagadougou. Ensuite, nous discutons du cadre réglementaire. Nous terminons par une analyse de la demande de transport scolaire privé.

I. Etat des lieux de l'offre de transport dans la ville de Ouagadougou

A Ouagadougou, l'offre de transports est composée des transports individuels et collectifs. Elle soutenue par un réseau de voiries. Il s'agit dans cette section de présenter l'environnement du transport en général dans la ville de Ouagadougou. Les acquis, les réalisations et les problèmes spécifiques aux transports urbains y seront développés.

1. La voirie urbaine

On distingue trois types de voirie :

- une voirie principale ou primaire qui regroupe l'ensemble des prolongements des routes nationales à l'intérieur de la ville. Il s'agit des routes par lesquelles on pénètre dans la ville et qui supportent la majeure partie du trafic urbain ;
- une voirie secondaire, beaucoup plus resserrée, reliant les différents quartiers de la ville qui est raccordée au réseau primaire; et
- une voirie tertiaire formée par l'ensemble des rues qui desservent l'intérieur des quartiers.

La voirie primaire de Ouagadougou est relativement satisfaisante. Les rues qui la composent sont en effet majoritairement bitumées et sont donc carrossables. La voirie secondaire est moins satisfaisante puisque les rues qui la composent sont en majorité non bitumées et

connaissent souvent un état de dégradation avancé. La voirie tertiaire est seulement de bonne qualité dans le centre de la ville et dans certains quartiers modernes comme Ouaga 2000. Par contre, elle est de très mauvaise qualité dans le reste de la ville, particulièrement dans les quartiers périphériques.

La longueur totale de la voirie de Ouagadougou est estimée à près de 2024² km et 121 carrefours sont équipés de feux tricolores dont 114 fonctionnels. Les voies bitumées représentent seulement 176 km soit un peu moins de 10% de la longueur totale du réseau de voirie. Le reste du réseau est constitué de rues en terre souvent dégradées dont la praticabilité reste limitée et varie en fonction des saisons. En effet, si pendant la saison sèche ces rues sont relativement carrossables, en saison des pluies, elles connaissent souvent un état de dégradation poussé et sont peu ou pas praticables. Des portions ou même des quartiers entiers se trouvent ainsi isolés du reste de la ville et inaccessibles pour certaines interventions. Outre l'insuffisance de voies carrossables ou praticables en toute saison, les voies sont étroites. En plus, seules quelques grandes artères disposent de bandes ou de pistes cyclables.

Ces derniers temps, la commune a fait des efforts dans le bitumage et l'équipement des voies en feux tricolores avec le soutien de l'Agence Française de Développement. On a également assisté à la construction de trois échangeurs dans la ville afin de faciliter les déplacements des populations. Cependant, il faut avouer que beaucoup reste à faire. En effet, la plupart des voies restent en terre battue et non entretenues. En ce qui concerne les voies bitumées, nous avons les voies à double sens qui sont en nombre très limité et les voies à sens unique, plus nombreuses. Le problème est que ces dernières font à peine sept mètres de largeur, charriant les usagers dans tous les sens comme les voies à double sens. Elles n'ont donc de sens unique que de nom. Or, les usagers de la route sont très nombreux, rendant ces voies encombrées en permanence.

2. Les transports individuels

Il s'agira ici d'aborder les différents modes de transport existant dans la ville de Ouagadougou. Nous parlerons notamment des engins à deux roues et la voiture privée.

2.1. Les deux roues

Il faut distinguer les deux-roues motorisés des non motorisés (bicyclettes). Deux-roues à moteur et bicyclettes se caractérisent par leur souplesse d'utilisation, puis par leur relative rapidité. Si le développement de l'usage des deux roues, qu'ils soient motorisés ou non, est

² http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers13-07/010039431.pdf

probablement d'abord une réponse à la carence en transport collectifs, il n'en reste pas moins que des facteurs d'ordre socio-culturel, mais aussi économique, semblent expliquer la prédominance de ceux-ci à Ouaga.

Plusieurs concessionnaires se partagent le marché "ouagalais" de la mobylette. La Société Industrielle du Faso (SIFA), autrefois pionnière dans le montage des cycles et motocycles, n'existe plus sur le marché. Elle a perdu le monopole et la concurrence rude a entraîné sa disparition. CFAO Burkina, MEGAMONDE, OMA SENISOT, KAIZER etc. sont les nouveaux grands concurrents sur le marché local. Ils proposent de nouvelles motos et cycles. Le succès des JC, Sanili, OMAHA, Jianshe et autre est en partie dû à leur accessibilité du fait de leur prix relativement bas. Ce qui n'est pas le cas pour le prix d'une Yamaha vendue par CFAO Burkina, équivalant à celui de deux OMAHA par exemple. Dans un environnement économique marqué par la paupérisation, le choix des burkinabé n'est pas toujours orienté vers la qualité du produit dans ce cas-ci, car si une Yamaha a la réputation de tenir longtemps, ce n'est pas toujours le cas de certaines nouvelles motos qui inondent le marché.

L'aspect pratique, la rapidité par rapport à la marche à pieds, ainsi que le poids des habitudes acquises, sont autant d'atouts qui justifient le choix des deux-roues de la part d'une large majorité de la population. Toutes ces raisons ont sans conteste contribué à développer le marché des deux-roues et surtout à entretenir le goût des populations pour ce mode de transport. Cependant, l'inexistence de contraintes réglementaires pour les moins de 50 cm³ et leur inapplication pour les plus de 50 cm³ (assurance, permis de conduire) sont tout autant des facteurs qui rendent dangereuses l'acquisition et l'utilisation des engins à deux-roues. Il faut également souligner le côté souvent non pratique de ces engins en périodes d'intempéries.

2.2.La voiture privée

Encore considérée comme un bien de luxe, la voiture privée est à Ouagadougou comme ailleurs dans les villes africaines le mode de transport des personnes aisées donc minoritaires. Grâce aux concessionnaires, ceux qui ont un pouvoir d'achat peuvent s'offrir facilement des véhicules neufs.

Le Centre commercial Patarbyende qui vend des marques chinoises comme Chery et Zx Auto propose des prix compris entre 5 et 25 millions. MEGAMONDE commercialise la marque Tenga. Diacfa Automobile vend les marques Mitsubishi, Nissan, Renault, Renault Trucks, Land Rover et Honda. Il y a d'autres concessionnaires qui offrent également aux Burkinabè la possibilité de s'offrir des véhicules neufs et de profiter des nouveautés du marché de l'automobile. La Société de distribution et de représentation de marques (SODIREM) et la

Société d'équipement pour l'Afrique et le Burkina (SEAB) commercialisent d'autres marques plus rares.

Cependant, les prix élevés de ces véhicules neufs poussent une grande majorité des burkinabè à se tourner vers l'acquisition de voitures d'occasion. En effet, après la dévaluation du F CFA en 1992, le marché des véhicules d'occasion a connu un boom extraordinaire. Le prix du neuf étant passé du simple au double, devenant du coup inaccessible au budget du Burkinabè moyen. Les amateurs de voitures se sont rabattus sur celles de moindre coût, communément appelés "France au revoir" ou "CT dévalué". Ces véhicules sont convoyés depuis l'Europe (France et Belgique principalement) et parviennent au Burkina via les ports de Lomé (le plus grand centre de diffusion), de Téma, d'Accra, d'Abidjan et de Cotonou.

Ce phénomène a contribué à une augmentation considérable du parc automobile. Les Ouagalais donc désireux de se procurer une voiture d'occasion peuvent s'adresser à des revendeurs spécialisés en la matière ou se rendre directement aux différents ports plus hauts cités afin de s'occuper eux même du transit de leur véhicule.

3. Les transports collectifs

Le système de transport collectif actuel dans la ville de Ouagadougou peine à satisfaire la demande de déplacements en terme de couverture spatiale, de qualité et de sureté de desserte. Il intervient dans un contexte caractérisé par une importante demande de moyens transport individuel et un problème de congestion au niveau du réseau de la voirie primaire, un étalement spatial de la ville et des problèmes de gestion de l'opérateur public de transport en commun, ainsi que des difficultés de financement de mise à niveau, d'extension et de modernisation des voiries urbaines.

3.1. Le taxi

Environ deux-mille (2000)³ taxis circulent dans la ville de Ouagadougou mais leur état pose problème. En effet, ce sont des véhicules vétustes, admissibles à la casse mais la situation de pauvreté voire de misère fait qu'ils continuent toujours de circuler. Il s'agit des véhicules verts qui sillonnent la ville. C'est un transport collectif donc emprunté par plusieurs personnes en même temps, si tout le monde prend la même direction bien entendu. Il arrive alors qu'en indiquant sa destination au chauffeur, celui-ci refuse car il dessert une tout autre destination. Le prix standard de la course varie autour de deux-cent (200) FCFA à trois-cent (300) FCFA

³ Rapport du directeur de la police municipale de Ouagadougou sur la problématique du transport et de la sécurité routière dans la ville de Ouagadougou 2010

par personne la journée, puis de quatre-cent (400) FCFA à six-cent (600) FCFA par personne le soir. A cette catégorie, il faut ajouter les "taxis compteur" qui depuis quelques mois ont commencé à s'installer. Beaucoup plus onéreux que les "taxi verts" traditionnels ils sont disponibles sur commande et plus adaptés pour les déplacements des touristes.

3.2. La Société de Transport en Commun de la ville de Ouagadougou (SOTRACO)

A l'origine, c'était la Régie Nationale De Transport En Commun (1984 -1996) qui assurait le transport en commun par bus dans la ville de Ouagadougou. Ensuite, elle a évolué pour devenir la Société de Transport Alpha et Omega (SOTRAO) (1996-2002). Aujourd'hui, elle porte la dénomination de Société de Transport en Commun de Ouagadougou (SOTRACO)⁴. Il s'agit d'une société anonyme, avec un capital de 800 millions de francs CFA détenu à 15% par la commune de Ouagadougou et à 85% par des actionnaires. Elle a pour principales missions de promouvoir l'émergence d'une offre de transport public urbain, d'améliorer la mobilité des populations de la ville, de renforcer la sécurité routière urbaine, d'améliorer l'environnement urbain par la réduction de la pollution générée par les transports individuels et de soulager les zones et axes congestionnés par une meilleure répartition et utilisation de l'espace public urbain. Le réseau de la SOTRACO couvre 30% du territoire communal correspondant à environ quatre-vingt-quatorze (94) kilomètres. Elle offre neuf lignes avec dix (10) terminus dont deux (2) terminus centraux et huit (8) terminus périphériques⁵.

Les bus circulent tous les jours de :

- 5 heures 30 minutes à 21 heures 30 minutes les jours ouvrables et le samedi ;
- 7 heures à 20 heures 30 minutes les dimanches et jours fériés;
- 5 heures 30 minutes à 20 heures 30 minutes pendant les vacances scolaires.

La SOTRACO offre aux usagers deux possibilités de transport : des tickets simples pour la course et des cartes d'abonnement. Elle loue aussi ses bus pour des voyages particuliers. La société compte au total cinquante-cinq (55) bus dont seulement trente-trois (33) sont opérationnels.

Malgré ces efforts consentis, la SOTRACO reste confrontée à de nombreuses difficultés. Il s'agit, entre autres, de l'obsolescence des techniques de gestion du système de transport, du manque de moyens financiers en raison du tarif social appliqué, de l'insuffisance du parc

⁴ <http://www.docstoc.com/docs/127582306/YODA-Exo?rience-SOTRACO>

⁵ Idem

autobus, du nombre élevé des deux roues motorisés, de l'absence d'un plan de déplacement, de l'étalement de la ville de Ouagadougou et de l'insuffisance de l'information aux usagers.

Après avoir fait l'état des lieux de l'offre de transport urbain de la ville de Ouagadougou essentiellement constitué par la voirie, les transports individuels et les transports collectifs nous nous penchons à présent sur le cadre institutionnel et réglementaire.

II. Cadre institutionnel et réglementaire

Cette section sera dédiée à la présentation des dispositions réglementaires, des organisations professionnelles du secteur du transport à Ouagadougou, et des conditions d'accès à la profession de transporteur.

1. Dispositions réglementaires

Le secteur des transports est régi par le décret n° 326 / PRESITP du 16 septembre 1966 qui très tôt, a fixé, au Burkina, le règlement applicable en matière de transports en commun de personnes, de transports de personnes par voitures déplacées ou taxis collectifs, de transports de personnes par voitures de louages ou taxis ordinaires, de transports mixtes, et de transports de marchandises. Le décret exige, avant toute exploitation de véhicule affecté au transport en commun ou au transport public de marchandises, une autorisation du Ministre chargé des transports.

Plusieurs textes et accords nationaux, sous régionaux et internationaux réglementent les transports au Burkina Faso. Au plan national, le texte de base est le ZATU⁶ N°ANVI 023/CNR/TRANS du 6 février 1987. L'article 2 de ce texte précise que des KITI⁷ déterminent les modalités d'application du ZATU au niveau de la réglementation de la profession des transporteurs, de la fixation des différentes catégories d'activités de transports routiers, de la réglementation des conditions de sécurité et de transport, de la création et de l'organisation des bureaux de fret, et des conditions de travail.

Aux regards des différentes dispositions réglementaires ci-dessus citées, il convient de préciser que la stratégie d'ensemble du Burkina Faso en matière de transports s'articule autour de quatre principaux points que sont l'accroissement du rôle du secteur privé dans le

⁶ Le ZATU, est une expression qui a été en usage pour appeler les actes juridiques au Burkina Faso pendant la période du 31 août 1985 au 11 juin 1990 période durant laquelle s'est instauré un régime dit révolutionnaire. Le ZATU correspond est une ordonnance prise par le Président de la république, après délibération, en Conseil des ministres.

⁷ Le KITI est une expression qui a été en usage pour appeler les actes juridiques au Burkina Faso pendant la période du 31 août 1985 au 11 juin 1990 pour désigner les décrets.

développement du secteur des transports, la fluidité du trafic, la réduction des coûts de transport et le renforcement des capacités de gestion et de planification de l'administration.

Cette stratégie vise la réalisation d'objectifs pertinents. Tout d'abord, elle vise le renforcement de la capacité de gestion, de planification, de contrôle et de régulation du secteur des Transports Terrestre, ensuite elle favorise une plus grande implication du secteur privé dans le développement du secteur des transports. En outre, il est important de préciser que cette stratégie vise également le développement des transports collectifs urbains. Par ailleurs, elle envisage d'assainir le parc national et de réduire considérablement le nombre et la gravité des accidents de la circulation. Enfin, la stratégie d'ensemble du Burkina Faso en matière de transports ambitionne le développement d'un réseau de pistes rurales et une diversification des moyens intermédiaires de transport.

2. Les organisations professionnelles du secteur du transport à Ouagadougou

Plusieurs institutions et organisations professionnelles interviennent dans le secteur des transports au Burkina :

- Le Ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat (MITH), chargé de la mise en œuvre et du suivi de la politique du Gouvernement en matière d'infrastructures, et de transports ;
- Le Ministère des Finances et du Budget (MFB), en charge de la gestion du Budget de l'Etat, de la dette publique, de la fiscalité des transports et des facilitations douanières ;
- Le Ministère de l'Economie et du Développement (MED) en charge du cadrage macroéconomique et de l'inscription des projets au programme d'investissements publics ;
- Le Ministère de l'Administration du Territoire et de la Décentralisation (MATD), département de tutelle des collectivités locales et le Ministère de la Défense, responsables entre autres des contrôles routiers et de la sécurité de la circulation routière ;
- La Direction Générale des Routes (DGR) est responsable de la Planification, de l'aménagement et du maintien en état des infrastructures routières. Il est à noter qu'il existe au sein de cette direction une Cellule de Gestion Environnementale et Sociale (CGES) dont la mission est la prise en compte des préoccupations environnementales

et sociales dans la conception et la mise en œuvre des projets et programmes du département ;

- Les collectivités locales, en particulier les municipalités de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso, responsables sur leur territoire en matière de voirie, de transports urbains et des gares routières.

Parmi les organisations qui sont actives dans le secteur se trouvent :

- le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC) qui constitue un organe important de la chaîne des services de transport au Burkina Faso. Il a été créé pour diminuer les coûts économiques de l'enclavement du pays et rationaliser les conditions d'approvisionnement
- la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat (CCIA) créée pour assurer la gestion des entrepôts et des aires de stationnement ;
- le Centre de Contrôle de Véhicules Automobiles (CCVA), organe du ministère des transports chargés de la définition des normes et des caractéristiques techniques des véhicules automobiles, de la mise en œuvre des mécanismes de contrôle en vues d'assurer le maximum de sécurité aux usagers ;
- l'Organisation des Transporteurs Routiers du Faso (OTRAF), l'Union des Chauffeurs Routiers du Burkina (UCRB) et le Syndicat National des Transporteurs Routiers de Voyageurs du Burkina (CNTRV-B) qui sont des organisations professionnelles défendant l'intérêt de la profession des acteurs associés et ;
- le Comité National pour la Sécurité Routière (CNSR).

3. Les conditions d'accès à la profession de transporteur

Le ZATU n° IV / 023 / CNR / TRANS du 06 février 1987, portant organisation des transports routiers au Burkina, prévoit que des KITI pris en Conseil des Ministres déterminent, notamment, les conditions d'accès à la profession de transporteur.

C'est ainsi que le KITI n° AN IV/264/CNRITRANS, portant réglementation de la profession de transporteur au Burkina Faso dispose que nul ne peut obtenir l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier que s'il remplit les conditions suivantes :

- être de nationalité burkinabè ;
- constituer un établissement, une société ou une entreprise de droit burkinabè à jour de ses obligations (des dérogations sont possibles pour les étrangers) ;
- avoir la capacité d'exercer la profession ;

- être inscrit au Registre des Transporteurs de sa catégorie ouvert à la Direction des Transports Terrestres ;
- s'engager à respecter le cahier des charges de sa catégorie.

Certaines normes visent à réduire les émissions des véhicules, le taux d'émission toléré par le Centre de Contrôle Véhicules et Automobiles (CCVA) est de 4,5%.

Une étude sur la pollution atmosphérique générée par les transports motorisés ainsi qu'un séminaire d'internalisation des conclusions de la dite étude ont récemment été organisés avec la participation de l'ensemble des services et organismes concernés afin d'encourager la participation du public à la réalisation de systèmes de transport qui respectent l'environnement. Des initiatives sont en cours pour la mise en œuvre des recommandations qui en ont résulté.

Au terme de notre analyse sur le cadre institutionnel et réglementaire du secteur des transports au Burkina Faso, nous pouvons retenir que des dispositions sont prises pour la bonne marche de ce secteur. L'Etat et les collectivités locales œuvrent à encourager les initiatives du secteur privé dans ce domaine. Ce qui démontre que la réglementation burkinabé en matière de transports est propice à la création et la mise en place de notre offre de service sur le marché. Cependant, une interrogation majeure subsiste à savoir comment peut-on analyser l'environnement externe, l'offre et la demande de transport scolaire privé au Burkina Faso ?

III. Analyse de l'offre et de la demande

La compréhension de l'environnement externe à l'offre de transport scolaire privé que nous prévoyons de mettre en place est indispensable pour identifier les opportunités, les pesanteurs et les challenges auxquels la mise en place de ce projet doit faire face. Il s'agit pour nous de savoir si la population sera potentiellement intéressée par l'offre de service et les modalités de présentation de l'offre. Nous présenterons également l'offre de transport existante afin d'appréhender le niveau de la concurrence. Nous terminerons par une étude de la demande afin d'évaluer la part de marché que nous pourrions mobiliser.

1. L'offre de transport scolaire privé

L'offre de transport collectif urbain de la ville de Ouagadougou est assurée par la SOTRACO et les « taxis verts ». Certaines compagnies de transport interurbain ainsi que des entreprises de location de véhicule se voient louer de façon ponctuelle leurs autobus pour assurer les déplacements des élèves en ce qui concerne leurs sorties éducatives ou récréatives.

Il ressort également de notre étude de marché qu'il existe des écoles privées qui assurent le transport de leurs élèves. L'école Belemtiisé, l'école française Saint Exupéry, le cours privé la Source, l'école Américaine et l'école Horizon International font partis des établissements qui se trouvent dans cette situation. Cependant, l'offre proposée par ces entités n'est limitée qu'aux élèves qui y sont inscrit en cours.

2. La demande de transport scolaire privé

L'insécurité routière ainsi que les problèmes de congestions et d'insuffisance des transports en commun à Ouagadougou entraîne une demande en moyens de transport mieux adaptés et plus sécurisés de la part des citoyens.

2.1. Demande potentielle de transport scolaire privée à Ouagadougou

Nos clients potentiels sont les parents d'élèves, les élèves eux-mêmes et les établissements d'enseignements scolaires. En effet, notre étude de marché nous a fait entrevoir que les parents, du fait de leurs activités professionnelles ont souvent du mal à s'organiser pour conduire leurs enfants en cours. Ils sont également de plus en plus inquiets pour la sécurité de leurs enfants quand ceux-ci prennent la route tout seuls.

Les élèves et les établissements d'enseignement sont également des clients potentiels car ce sont eux qui pourront convaincre les parents en cas de réticence de ces derniers. Ils constitueront des clients aussi parce que se sont ces deux groupes qui organisent pour la plus part les sorties scolaires. Il s'agit donc de nos potentiels locataires de cars.

2.2.Méthodologie adoptée pour l'étude de la demande

L'étude de la demande de transport scolaire pour la desserte des établissements d'enseignement scolaires a été faite à partir de questionnaires. Questionnaires qui diffèrent selon les destinataires que sont les responsables d'écoles, les parents d'élèves ou tuteurs et les élèves eux-mêmes, afin de déterminer le niveau d'adhésion de chaque catégorie au projet et les sommes que ceux-ci seront prêts à déboursier pour bénéficier de l'offre. Ce travail achevé, nous pensons être en mesure de mettre sur le marché le service et les prix les plus attractifs pour les Ouagalais.

Pour l'administration des questionnaires, nous avons choisi de nous rendre dans un certain nombre d'établissements pour les y déposer. Nous y avons rencontré les responsables (directeur, proviseur, surveillant, intendant, enseignants...) à qui nous avons soumis le questionnaire correspondant. Ensuite, avec l'accord de ces derniers, nous nous sommes directement rendus dans les salles de classe ou nous avons soumis aux élèves le questionnaire

qui leur est destiné. Nous leur avons également remis les questionnaires adressés à leurs parents ou tuteurs afin qu'ils les fassent remplir une fois chez eux avant de les retourner dans les établissements respectifs ou nous en avons fait la collecte. Les élèves du primaire n'ont été concernés que par les questionnaires adressés aux parents d'élèves. Le tableau 12 en annexe A, fait une synthèse des écoles visitées ainsi que le nombre d'individus que nous y avons interrogés.

2.3. Résultats de l'étude de la demande

En général, le projet de création de la société de transport scolaire a été bien accueilli de la part de nos interlocuteurs. Ceux-ci ont émis des avis favorables et nous ont prodigué des conseils pour la bonne marche de l'activité. L'accueil du projet par les responsables d'établissement, les élèves et les parents d'élèves sera décliné à travers les graphiques suivants :

2.3.1. Accueil du projet par les chefs d'établissement

Nous avons soumis notre questionnaire à dix-neuf (19) chefs d'établissements qui nous ont fourni les informations suivantes :

Figure 1 : Evaluation des effectifs dans les établissements



Figure 2 : Intérêt par rapport à un partenariat entre l'établissement et la société

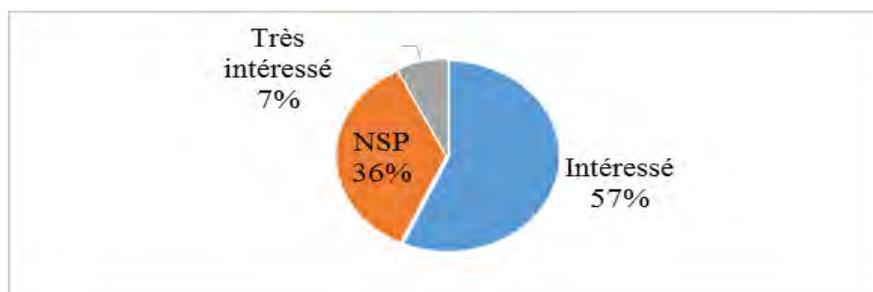
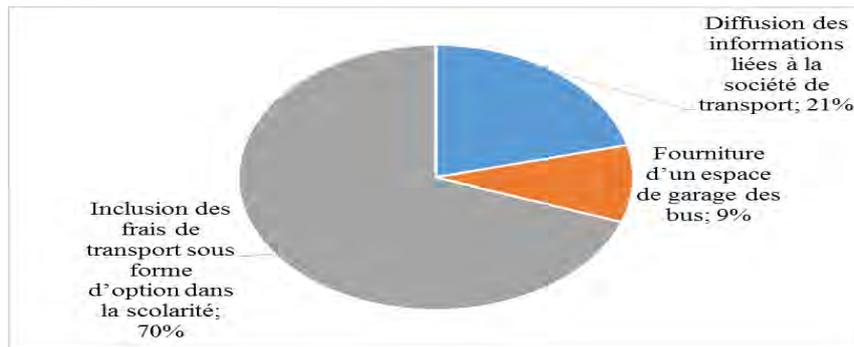


Figure 3 : Niveaux de coopération envisageables



De ces éléments, nous pouvons conclure que de par le nombre d'élèves inscrit en moyenne par établissement nous pourrions capter un nombre assez important de clients. Etant donné que la majorité des établissements de la ville de Ouagadougou compte entre mille (1000) et mille cinq-cent (1500) inscrits, nous pensons donc qu'il nous sera possible d'avoir assez de clients par école pour remplir nos cars. Nous voyons également que les établissements se sont montrés intéressés pour des partenariats avec notre société de transport scolaire, le niveau de coopération le plus accepté étant l'inclusion des frais de transport sous forme d'option dans la scolarité.

2.3.2. Accueil des parents d'élèves

Les informations collectées des questionnaires adressés aux parents sont les suivants :

Figure 4 : Appréciation d'une offre de transport collectif scolaire

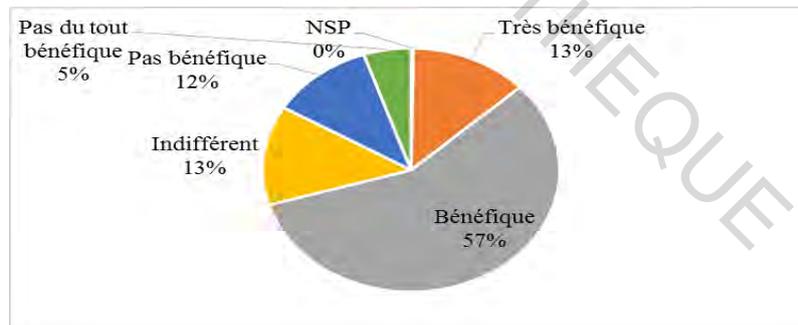
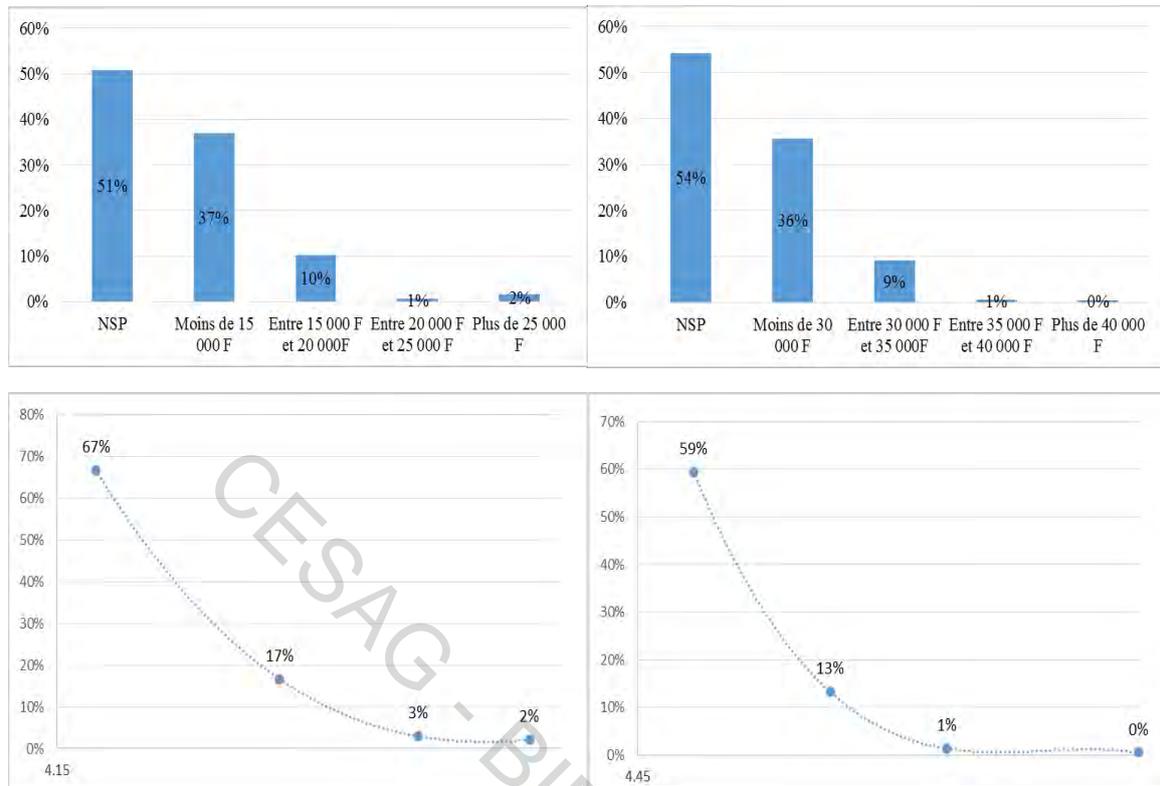


Figure 5 : Montants mensuels minimum qu'ils sont prêt à investir pour 2 voyages et pour 4 voyages et courbes de demande



Ces graphiques nous permettent de faire une synthèse sur l'intérêt porté par les parents d'élèves et sur les montants qu'ils seront prêts à investir. Ainsi, comme nous le montre la figure 4, 57% des parents interrogés trouvent notre offre bénéfique et 13% la trouvent très bénéfique. Ce qui laisse entendre qu'au moins 70% des parents d'élèves pourraient être intéressés par notre offre. Concernant les montants mensuels à investir, lorsque nous observons en figure 5 les courbes de la demande, nous constatons que la demande baisse à mesure que le prix augmente. Nous en avons tenu compte dans la détermination de nos prix. Ainsi, nous avons choisis de faire une moyenne entre le prix auquel la demande est la plus élevée et le prix auquel la demande se rapproche de zéro. Il s'agira d'un prix auquel nous comptons satisfaire environ 20% de la demande.

2.3.3. Accueil les élèves

Nous avons interrogés six-cent-cinq (605) élèves qui nous ont permis de faire les synthèses suivantes :

Figure 6 : Evaluation de la distance entre l'école et la maison

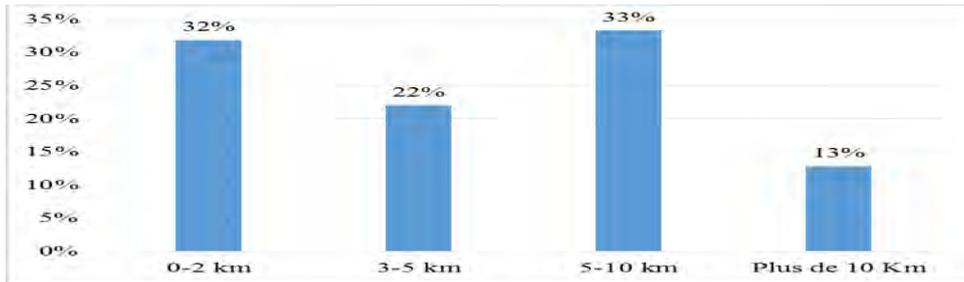


Figure 7 : Moyens de déplacement des élèves

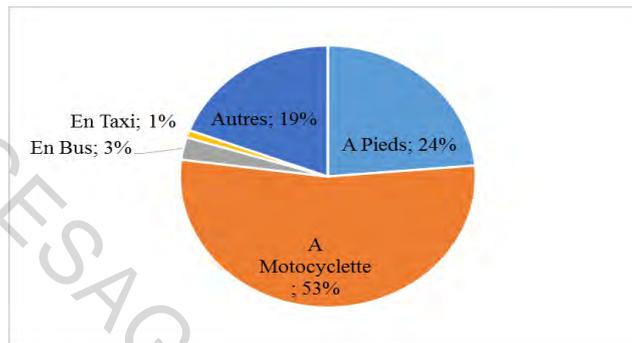
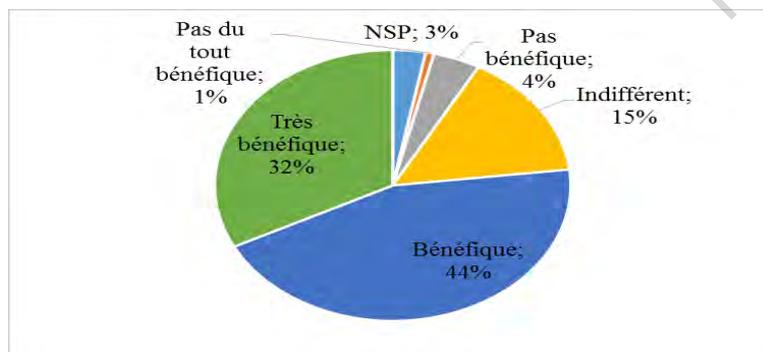


Figure 8 : Proposition d'une offre de transport collectif par l'établissement fréquenté



Figure 9 : Appréciation d'une offre de transport scolaire



L'analyse de ces graphiques nous a permis de nous faire une idée sur les distances moyennes effectuées par les enfants pour se rendre en cours. Nous voyons donc dans la figure 6 que seulement 32% des élèves logent à proximité de leur établissement. Le reste se retrouve à

faire des distance comprises entre trois (3) et plus de dix (10) kilomètres pour se rendre en cours. Nous avons également pu avoir des informations sur leurs moyens habituels de déplacement, et nous nous sommes rendus compte que les modes de déplacement les plus usuels sont la marche à pieds et la motocyclette (74% de parts de marché). Nous pensons donc pouvoir en tirer une bonne partie de nos parts de marché. La figure 8 nous montre que seulement 2% des élèves peuvent bénéficier d'une offre de transport scolaire proposée par leur établissement. Enfin, dans la dernière figure nous notons un intérêt évident des élèves par rapport à notre offre de transport puisqu'au moins 76% d'entre eux la trouvent bénéfique.

La collecte et l'analyse des données obtenues à l'aide de nos questionnaires, nous permettent d'être confiants quant aux parts de marché que nous pourrions capter. Les différentes catégories de personnes interrogées ont pour la plus grande majorité montré un intérêt pour notre offre et nous ont prodigués quelques conseil et recommandations. Les recommandations portaient le plus souvent sur l'application d'un prix accessible au citoyen moyen et sur la mise en place d'une offre rigoureuse et différente de celle proposée par la SOTRACO.

Après avoir fait cas de l'environnement externe, de l'offre et de la demande de transport scolaire à Ouagadougou nous axerons notre étude sur l'organisation et les moyens nécessaires à l'offre de services de transport privé.

Chapitre 2 : Organisation et moyens nécessaires à l'offre de service de transport scolaire privé

Le chapitre précédent nous a permis de présenter l'environnement et les conditions de l'offre de transport privé au Burkina Faso et en particulier à Ouagadougou. Elle nous a permis de faire ressortir la demande en la matière. Nous nous intéressons dans ce deuxième chapitre à la présentation de l'offre de service de transport scolaire privé que nous prévoyons de mettre en place.

Il vise à présenter l'organisation de la société Wak'at ni Laafi Transport à travers ses missions, ses objectifs, son statut juridique, son positionnement stratégique et son plan marketing. Nous y présenterons également les moyens nécessaires à la satisfaction de la demande à savoir les ressources humaines et techniques.

Le chapitre est subdivisé en trois sections qui couvrent l'ensemble de ces points.

I. Présentation de la société Wak'at ni Laafi Transport

La dénomination sociale de l'entreprise que nous envisageons de créer est : Wak'at ni Laafi Transport. « Wak'at ni Laafi » est une expression en langue « Mossi⁸ » qui signifie ponctualité et sécurité.

Le projet de création d'une société de transport scolaire est né du constat que les élèves sont de plus en plus livrés à eux même lorsqu'il s'agit de se déplacer entre l'école et la maison. L'originalité du projet réside en ce sens ou la société sera la première positionnée sur le marché en tant qu'entreprise spécialisée uniquement dans le transport collectif scolaire. Dans cette section, nous déclinons la mission et les objectifs de Wak'at ni Laafi Transport, ainsi que sa vision et ses activités.

1. Mission et objectifs de Wak'at ni Laafi Transport

Définir la mission et les objectifs de la société revêt un caractère indispensable en ce sens ou ces étapes nous permettent de tracer en quelque sorte le chemin que nous comptons emprunter afin d'atteindre nos objectifs.

1.1.Mission et vision de Wak'at ni Laafi Transport

La société aura pour mission de « Répondre par l'innovation et le respect de l'environnement aux besoins de déplacements scolaires des élèves de la ville de Ouagadougou ».

⁸ Langue vernaculaire prédominante dans la ville de Ouagadougou

Notre vision est de devenir dans cinq (5) ans le leader en matière de transport scolaire dans la ville de Ouagadougou et à long terme, nous souhaitons avoir le plus grand réseau de desserte des établissements du Burkina Faso.

1.2. Objectifs de Wak'at ni Laafi Transport

L'objectif de l'entreprise est d'apporter une tout autre vision du transport collectif en mettant sur le marché une offre spécialisée et adaptée à une certaine catégorie de la population notamment les élèves. Plus spécifiquement il s'agira de :

- mettre à la disposition des élèves du primaire et du secondaire premier et second cycle des autobus sécurisés de transport collectif;
- participer à la décongestion de la circulation et à la sécurisation routière de la ville de Ouagadougou;
- participer à l'économie du Burkina Faso par le versement des taxes et impôts relatifs à l'activité;
- reverser un pourcentage de nos résultats au ministère de l'éducation de base et de l'alphabétisation afin d'améliorer les conditions d'apprentissage en zone rurale.

L'atteinte des objectifs ainsi définis sera possible grâce à la l'exécutions d'un certain nombre d'activités entrant dans le cadre de l'offre de service proposée.

1.3. Activités de Wak'at ni Laafi Transport

La mise en place d'une société de transport scolaire se devra de fournir aux élèves de la ville de Ouagadougou un moyen de transport pour leurs déplacements scolaires. Pour se faire, nous mettrons en circulation des autobus qui se chargerons de récupérer les élèves à des points bien précis et non loin de chez eux pour les conduire à l'école. Nous procéderons également à un contrôle régulier des autobus ainsi que des chauffeurs pour assurer au maximum la sécurité lors des voyages. Des formations en secourisme et en maintenance seront dispensés chaque années au personnel concerné de Wak'at ni Laafi Transport afin leur permettre de réagir de façon adéquate en cas de problème.

En ce qui concerne les sorties récréatives et éducatives des élèves, notre activité se résumera à proposer en location nos autobus et de mettre des chauffeurs à la disposition des demandeurs.

Nous nous attèlerons également à rechercher des partenariats avec les écoles afin d'améliorer notre offre de façon continue.

2. Le statut juridique de la Wak'at ni Laafi Transport

Le Burkina Faso est membre de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) qui regroupe, aujourd'hui, les 14 pays de la Zone franc CFA, plus les Comores et la Guinée Conakry.

L'OHADA a pour principal objectif, d'harmoniser le droit économique dans les Etats membres d'une part, et, d'autre part, de remédier à l'insécurité juridique et judiciaire. Le créateur d'entreprise qui souhaite créer son entité doit donc s'y conformer pour le choix de son statut juridique.

Le statut juridique de l'entreprise détermine, très largement, la vie de celle-ci. Il influence même la vie des associés. Il est donc important d'opter pour un statut qui correspond le mieux aux motivations et objectifs des entrepreneurs et au contexte socio-économique et juridique du pays.

Les formes juridiques en vigueur au Burkina Faso sont régies par l'acte uniforme de l'OHADA relatif au droit des sociétés commerciales et du G.I.E. Il s'agit notamment de :

- l'entreprise individuelle ;
- le GIE ;
- la Société à Responsabilité Limitée (SARL) ;
- la Société anonyme (SA) ;
- la Société en Nom Collectif (SNC) ;
- la Société en Commandite Simple (SCS).

Chaque société a ses propres caractéristiques administratives, fiscales, sociales et financières. Le tableau ci-dessous présente les particularités des types de société les plus usuelles au Burkina.

Tableau 1 : Tableau comparatif pour le choix de la forme juridique

Statut Juridique	Entreprise Individuelle	S.A.R.L	S.A.	G.I.E
Associés Min	01	01	01	02
Capital Min	0	1.000.000 CFA minimum à libérer intégralement à la constitution	10.000.000 CFA minimum; libération du ¼ à la constitution et du solde dans les 3 ans	0
Crédibilité auprès des tiers	Très faibles	Importante	Très importante	Faible
Responsabilité associé	Illimitée (élargie aux biens personnels de l'entrepreneur)	Limitée aux apports	Limitée aux apports	Illimitée et solidaire (sauf convention contraire avec les tiers)
Commissaires aux comptes	Sans	Pas obligatoire	Obligatoire	Sans
Direction	Entrepreneur	Gérant (associé ou non) nommé par les associés	Directeur général, ou Administrateur Général	Président
Imposition des bénéfices	ND	Impôt sur les sociétés 27.5% du bénéfice net	Impôt sur les sociétés 27.5% du bénéfice net	ND

Source : Agence Nationale Chargé de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux- Guide du créateur d'entreprise, p. 03

Il existe d'autres types de société, moins connues, mais prévues par l'acte uniforme sur les sociétés commerciales et les GIE de l'OHADA. Il s'agit de :

La Société en Nom Collectif (SNC) qui est une société dans laquelle les associés ont une responsabilité indéfinie et solidaire. Les associés, contrairement aux associés des sociétés de capitaux, ont la qualité de commerçant. Le niveau de risque très élevé ce qui explique que ce type de société et quasiment inexistant.

La Société en Commandite Simple (SCS) qui est une forme de société prévue par l'AUSCG. Dans une SCS, cohabitent deux catégories d'associés : les « associés commandités » indéfiniment et solidairement responsables des dettes sociales, les « associés commanditaires » responsables de la dette sociale dans les limites de leurs apports.

Nous avons décidé après analyse de ces formes juridique de choisir la SA (Société Anonyme) en tant que forme juridique de Wak'at ni Laafi Transport. Cette forme est celle qui nous sied le plus en ce sens ou le capital social prévu nous donne plus de flexibilité. Aussi, il s'agit s'une forme qui inspire plus la confiance des associés et des tiers. Enfin, la responsabilité des associés se limitent uniquement à leurs apports.

Rappelons que la constitution d'une SA, obéit à des exigences légales et règlementaires. L'OHADA via son acte uniforme relatif aux droits des sociétés commerciales et GIE a prévu les conditions de fond et de forme spécifiques aux SA.

Les conditions de fond sont les suivantes :

- les apports qui peuvent être en numéraire ou en nature ;
- libération du ¼ de la valeur numéraire des apports à la constitution et du solde dans les 3 ans qui suivent la constitution de la société ;
- le partage des bénéfices se fait au prorata des apports des associés. Cette règle s'applique également aux pertes ;
- l'affectio societatis : c'est la volonté qu'ont les associés de collaborer activement, volontairement et de façon égalitaire. Il n'existe aucun lien de subordination entre les associés.

Les conditions de forme sont ci-dessous :

- La rédaction des statuts ;
- L'immatriculation au Registre du Commerce et du Crédit Mobilier (RCCM) ;
- La publicité dans un journal d'annonce légale.

Après le choix de la forme juridique de Wak'at ni Laafi Transport, nous passons à son positionnement stratégique et marketing.

II. Positionnement stratégique et marketing de Wak'at ni Laafi Transport

D'après Segur Louis (2011, p. 138), " le but de toute démarche marketing est de satisfaire les consommateurs par une adaptation permanente des produits". Il ressort de cette assertion qu'il est très important de bien choisir son positionnement stratégique ainsi que sa stratégie marketing pour assurer la réussite d'une entreprise.

La société de transport scolaire privée à Ouagadougou ne peut échapper à cette règle et se doit de définir clairement son positionnement stratégique et sa stratégie marketing pour se positionner à moyen et long terme dans le paysage socio-économique du Burkina Faso.

Nous définissons l'ensemble de ces éléments dans cette section.

1. Positionnement stratégique de Wak'at ni Laafi Transport

Le positionnement stratégique est une des phases les plus importantes de la création d'entreprise. Il consiste à donner au produit une place dans l'esprit des consommateurs par rapport à ses concurrents. Le choix de la localisation géographique de l'entreprise étant crucial pour son succès, nous avons décidé de positionner son siège dans la ville de Ouagadougou. Ce choix est justifié par le fait qu'il s'agit de la capitale économique et qu'il s'agit de la ville qui regorge le plus d'établissements scolaires. Nous envisagerons à moyen et long terme de nous déployer dans les autres villes du Burkina Faso afin de contribuer au développement socio-économique par l'accès facilité au moyen de transport aux élèves avenir d'un pays qui doit faire face à des enjeux de développement énormes et offrir un cadre de vie adéquat aux générations futures. Nous avons choisis de mener une analyse PESTEL afin de faire les meilleurs choix pour la société.

1.1. Analyse PESTEL

Le positionnement a été déterminé par le model PESTEL à travers l'analyse des facteurs externes donc non maîtrisables de l'entité. Cette analyse passe par la description de six facteurs que sont : l'environnement économique, l'environnement politique, l'environnement légal, l'environnement social, l'environnement écologique et l'environnement technologique du Burkina Faso.

1.1.1. L'environnement Politique

Il résume la politique économique, monétaire et fiscale du pays.

La stabilité sociopolitique du Burkina Faso s'est trouvée ébranlée ces dernières années par deux crises assez lourdes de conséquences. La dernière en date (31 Octobre 2014) s'est soldée par le départ de l'ancien régime. Le pays est actuellement en période de transition en attendant les prochaines élections présidentielles qui se dérouleront en Octobre prochain.

Le Burkina Faso étant membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africain (UEMOA), la politique monétaire est menée par la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) dans le contexte d'un régime de change fixe et de stabilisation des prix. La politique monétaire reste néanmoins influencée par la Banque Centrale Européenne (BCE) puisque le FCFA est arrimé à l'Euro. Il est alors évident que la politique monétaire du pays, pilotée par la BCEAO, dépend fortement de la politique conduite dans la zone Euro. Le pays a donc peu de degré de liberté en matière de politique monétaire.

La politique fiscale du Burkina Faso est globalement satisfaisante. Selon le rapport de 2014 produit par l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) sur les perspectives économiques du Burkina Faso, le taux total des impôts représente 43.9 % du profit des entreprises, ce qui peut paraître relativement raisonnable : ce niveau est en effet inférieur à la moyenne de 53.3 % établie pour les pays de l'Afrique subsaharienne. Les délais pour payer l'impôt sont longs (270 heures), mais restent globalement raisonnables comparativement à l'Afrique subsaharienne où cela nécessite 319 heures.

1.1.2. Environnement économique

Le Burkina Faso a enregistré une croissance économique en 2013 avec un taux de croissance du PIB réel de 6.9%, après avoir réalisé une performance de 9% en 2012. Ce dynamisme économique s'explique par la bonne santé de tous les secteurs économiques qui ont affiché une croissance de leur valeur ajoutée supérieure à 5% (6.6% pour le secteur primaire, 8.8% pour le secteur secondaire tiré par le sous-secteur des industries extractives et 5.2% pour le secteur tertiaire). Du côté de la demande, la part de la consommation finale et celle de l'investissement dans le PIB a été respectivement de 86% et de 25%⁹.

En termes de perspectives pour l'année 2015, l'économie burkinabè devrait demeurer dynamique avec la poursuite des investissements dans les infrastructures prévues dans le cadre de sa stratégie de croissance accélérée et de développement durable (SCADD). La croissance économique du PIB réel devrait demeurer soutenue à 6.3% en 2015.

Le transport joue également un rôle très important dans l'économie du Burkina Faso. Il est en effet générateur d'emplois compte tenu du fait que l'activité de transport est généralement couplée avec d'autres activités, principalement avec celle du commerce. D'autre part une grande partie de la valeur ajoutée de la branche du transport est imputable à celle créée par le transport terrestre. C'est pourquoi pour améliorer la compétitivité et l'efficacité de l'économie, le gouvernement burkinabè a entrepris des programmes en vue d'accompagner le secteur des transports. Il s'agit notamment du Programme d'Ajustement Structurel (PASEC-T) qui s'inscrit dans une politique de libéralisation et de retour aux mécanismes du marché. Le résultat de ce programme s'étant soldé négativement pour le secteur des transports, la banque mondiale a initié le Programme Sectoriels des Transports 2 (PST 2) pour résorber les insuffisances enregistrées durant le PASEC-T.

⁹ Rapport de l'OCDE sur les perspectives économiques en Afrique, Burkina Faso, 2014

1.1.3. Environnement social

En 2014, la population du Burkina Faso était de 17,88 millions d'habitants avec une densité au km² de 64,9 habitants. 45,7 % de la population à moins de 15 ans, 51,8% de la population est comprise entre 15 et 64 ans, et 2,5% à plus de 64 ans¹⁰. Il s'agit donc d'une population majoritairement « jeune ». Cette population de plus en plus croissante provoque une augmentation du taux d'urbanisation confrontant les autorités à de nombreuses difficultés notamment les problèmes de logement et de mobilité de la population.

Le système des déplacements urbains au Burkina Faso connaît plusieurs modes avec une prédominance de la marche à pied et des deux roues. Le transport en commun reste encore assez marginal. Le niveau de la mobilité journalière quant à elle demeure assez considérable comparativement aux autres pays de la sous-région (3,7 déplacements par jour et par personne de plus de 14 ans contre une moyenne journalière de 2 déplacements dans la plus part des pays voisins).

Le problème des déplacements urbains se pose avec acuité dans les deux principales villes et particulièrement à Ouagadougou la capitale. Du fait de la forte concentration des équipements au centre de la ville où se déroule l'activité économique et administrative, les principaux flux sont centripètes le matin et centrifuge le soir. La conséquence d'une telle situation est la congestion du trafic aux heures de pointe, mais aussi et surtout l'accroissement de plus en plus inquiétant du niveau de la pollution atmosphérique, du bruit et des accidents de la circulation routière.

Si la capitale Burkinabè ne connaît pas les embouteillages que peuvent connaître les villes comme Dakar ou Abidjan, se rendre d'un point à l'autre de la capitale n'en demeure pas moins un casse-tête pour des centaines de milliers de travailleurs et d'élèves. Les transports en commun sont presque inexistantes. Les bus de la SOTRACO sont rares, inconfortables et ne desservent qu'une toute petite partie de la ville ignorant ainsi les quartiers périphériques qui hébergent une population pauvre.

1.1.4. Environnement légal

Pour résorber ces insuffisances, le gouvernement a opté pour une réglementation en matière de transports routiers simple et peu contraignante. L'accès à la profession de transport public routier n'est conditionné que par la possession d'une autorisation dite « Carte de transport » délivrée par la DGTMM sur la demande de mise en exploitation d'un véhicule disposant d'un

¹⁰ http://www.pierreabadie.com/cariboost_files/Burkina_20Faso.pdf

certificat de visite technique et d'une police d'assurance en cours de validité. De plus, le gouvernement burkinabè compte poursuivre, dans le cadre du Deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2), le programme d'investissements ci-après qui sera exécuté par ordre de priorité, en fonction de la disponibilité des ressources :

- la mise à jour de la législation et de la réglementation sur les transports routiers ;
- l'élaboration d'une loi d'orientation sur les transports ;
- l'appui institutionnel à l'administration des transports ;
- l'élaboration et mise en œuvre d'un plan de formation et de recyclage du personnel de l'administration des transports ;
- l'appui aux opérateurs privés de transports routiers ;
- l'institution d'une structure de concertation permanente entre les acteurs publics et privés.

Ces dispositions ont pour principale vocation de booster le secteur des transports en vue d'une meilleure implication dans l'économie nationale.

1.1.5. Environnement écologique

Malgré les avantages qu'ils offrent, les modes de transport urbain ont un coût environnemental élevé. Les principales préoccupations en matière de transport urbain sont la qualité de l'air, les niveaux de bruits et les conséquences sur la santé. La faiblesse du transport en commun oblige les habitants à trouver chacun un moyen de déplacement. C'est pour cette raison qu'on a noté ces dernières années une augmentation fulgurante des engins à deux et à quatre roues. Cette situation entraîne un accroissement de l'émission des gaz à effets de serre en zone urbaine.

Le gouvernement burkinabè a donc face à cette situation, intégré une stratégie d'ensemble qui vise à protéger l'atmosphère. Cette stratégie consiste à revoir le plan de circulation routier dans les centres urbains et à fixer à travers le CCVA un niveau d'émission à ne pas excéder.

1.1.6. Environnement technologique

L'avancée technologique est un phénomène qui prend de l'ampleur au Burkina Faso. Il est marqué par l'arrivée sur le marché de nouveaux moyens de communication tels que les téléphones mobiles et l'internet. Il s'agit d'un secteur très porteur en ce sens où il est en évolution permanente et qu'il permet d'améliorer le cadre de vie des burkinabè. Il apparaît même vital pour certaines personnes qui ne peuvent s'en passer désormais.

Cette technologie peut également servir à améliorer les transports avec des outils tels que le GPS qui est un système de guidage et les balises de localisation qui permettent de déterminer l'emplacement exact d'un véhicule. Les réseaux sociaux peuvent également être d'un apport conséquent car ils regroupent une proportion non négligeable de la population ; d'où la facilité de faire circuler des informations de promotions et autres. Nous pouvons enfin parler du e-commerce qui prend de plus en plus de l'ampleur dans nos pays africains et qui permettent de procéder à des opérations de commerce à distance et en ligne grâce à l'internet.

1.2. Synthèse opportunités/menaces

De cette analyse, nous pouvons déterminer les opportunités et les menaces auxquels pourraient être confrontés l'offre de service de transport scolaire. Nous avons donc procédé à la synthèse présentée dans le tableau suivant :

Tableau 2: Opportunités et menaces de Wak'at ni Laafi Transport

Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> • secteur non encore exploré; • besoin manifesté par les populations d'avoir des moyens de transport collectifs adaptés à leurs déplacements • une grande implication du gouvernement pour la promotion des transports collectifs; • une incitation à l'implication du privé dans le transport ; • une réglementation simplifiée ; • une population à majorité jeune ; • l'avènement de nouvelles technologies. 	<ul style="list-style-type: none"> • mauvais état des routes et de la circulation; • vaste étalement spatial de la ville pouvant poser des problèmes de couverture; • la possible naissance de concurrents directs; • le prix relativement élevé que couvrirait une offre de transport collectif privé comparé aux offres publiques ; • des taux bancaires élevés ; • des contraintes écologiques ; • un contexte politique incertain.

De cette analyse, il ressort que nos opportunités se situent à plusieurs niveaux notamment le fort besoin de la population en matière de transport en commun et des actions entreprises par l'état afin d'encourager les initiatives privées dans le domaine des transports. Le fait de se positionner sur la tranche "jeune" pourrait constituer pour nous un bon moyen de se

positionner sur le marché en ce sens où il s'agit de la tranche la plus touchée par les accidents de la circulation.

L'étude environnementale plus haut faite nous permet de noter que plusieurs opportunités s'offrent à nous pour la mise en place de notre société. Nous pouvons donc tirer en conclusion que l'environnement dans lequel nous comptons implémenter notre projet en dépit de quelques menaces identifiées, est favorable à la réussite de celui-ci.

2. La stratégie marketing de Wak'at ni Laafi Transport

Définir une bonne stratégie marketing est la porte qui nous fournira un succès auprès de nos clients. Elle passe par la définition de nos produits, de la place (distribution) que nous comptons occuper, des prix que nous pratiquerons et par nos moyens de promotions de ces produits.

L'activité de la société de transport scolaire consiste à fournir un moyen de transport collectif aux élèves de la ville de Ouagadougou. Il s'agira notamment de leur mettre à disposition des autobus spécialisés pour assurer leurs déplacements scolaires.

Nous avons donc choisis de nous positionner sur deux segments à savoir:

- le segment de la desserte des écoles primaires, des collèges et des lycées et;
- le segment du transport pour les sorties scolaires, éducatives et récréatives des élèves.

A travers le premier segment, nous comptons marquer notre empreinte en proposant un produit de qualité, sécurisé, accueillant et professionnel. La préoccupation première des potentiels consommateurs étant la ponctualité, nous inclurons dans notre organisation un programme de desserte des établissements adaptés aux horaires de chacun des inscrits.

Dans le second segment, il s'agira de proposer en location aux différents établissements d'enseignements des cars sécurisés pour les sorties et activités parascolaires de leurs élèves.

Dans ce segment, nous nous démarquerons des autres entreprises de location de véhicule en mettant sur le marché des conditions adaptées au transport spécifique d'individus de jeune âge.

2.1. Les produits de Wak'at ni Laafi Transport

Les produits qui seront offerts par la société seront le nombre voyages correspondants aux différents parcours de desserte des établissements ainsi que les voyages des sorties scolaires organisées par les établissements ou par les élèves eux-mêmes.

2.1.1. Les différents parcours de desserte des établissements

Notre choix s'est porté sur quatre (5) écoles à desservir. Il s'agit du Lycée Philippe Zinda Kaboré, du Collège Saint Jean Baptiste de la Salle, du Groupe Scolaire de la Sainte collète, du Groupe Scolaire ATI à Ouagadougou et du lycée technique de Ouagadougou.

Chaque établissement ciblé pourra être rejoint par deux différents parcours. Les parents pourront faire des propositions pour améliorer les parcours selon leur convenance. Pour le choix des établissements desservis, nous avons tout d'abord désigné ceux qui comprennent les niveaux scolaires du primaire et du secondaire 1^{er} et 2nd cycle. Ensuite, notre second critère de choix se justifie le fait que nous ayons considéré les établissements situés à une certaine distances des résidences d'habitation et donc nécessitant un mode de transport autre que la marche à pieds. Nous proposerons deux produits par parcours qui sont renseignés dans le tableau suivant :

Tableau 3 : Les produits de Wak'at ni Laafi Transport

Produits	Heures de départ de la maison	Heures de départ de l'école
2 voyages	6 h 20 mn	17 h 00 mn
4 voyages	6 h 20 mn et 14 h 20 mn	12 h 00 mn et 17 h 00 mn

De façon spécifique nos différents produits seront donc les suivants :

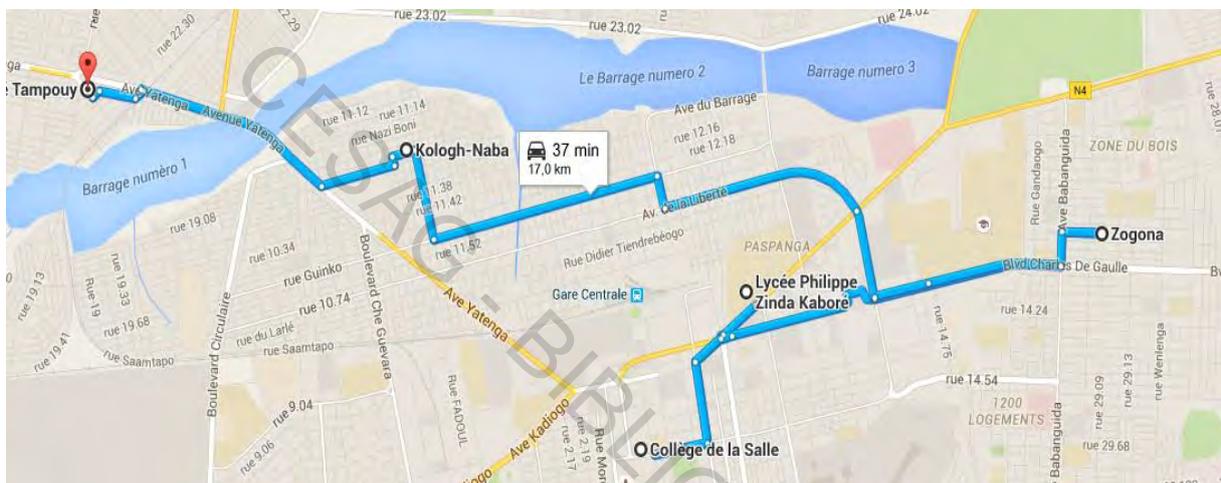
- Desserte des lycées la Salles et Zinda: PARCOURS 1 (2 voyages)
- Desserte des lycées la Salles et Zinda: PARCOURS 1 (4 voyages)
- Desserte des lycées la Salles et Zinda: PARCOURS 2 (2 voyages)
- Desserte des lycées la Salles et Zinda: PARCOURS 2 (4 voyages)
- Desserte des écoles Sainte Colette et ATI: PARCOURS 1 (2 voyages)
- Desserte des écoles Sainte Colette et ATI: PARCOURS 1 (4 voyages)
- Desserte des écoles Sainte Colette et ATI: PARCOURS 2 (2 voyages)
- Desserte des écoles Sainte Colette et ATI: PARCOURS 2 (4 voyages)
- Desserte du lycée Technique de Ouagadougou : PARCOURS UNIQUE (2 voyages)
- Desserte du lycée Technique de Ouagadougou : PARCOURS UNIQUE (4 voyages)

Chaque élève inscrit devra également s'acquitter de frais d'inscription.

2.1.1.1. Dessertes du Collège Saint Jean-baptiste de la Salles et du Lycée Philippe Zinda Kaboré

PARCOURS 1 : Il est présenté sur la figure 10. Le point départ est le quartier tampouy. Ensuite on passe par les quartiers kologh-naaba et zogona pour desservir les lycées Philippe Zinda Kaboré et Saint Jean-Baptiste de la Salles. Ce circuit prend également en compte d'autres quartiers tels que, ouidi, la cité an 3, la zone du bois et les 1200 logements qui n'apparaissent pas sur la carte ci-dessous.

Figure 10 : Parcours de dessertes des Collèges Saint Jean-Baptiste de La Salles et du Lycée Phillippe Zinda Kaboré – Parcours 01

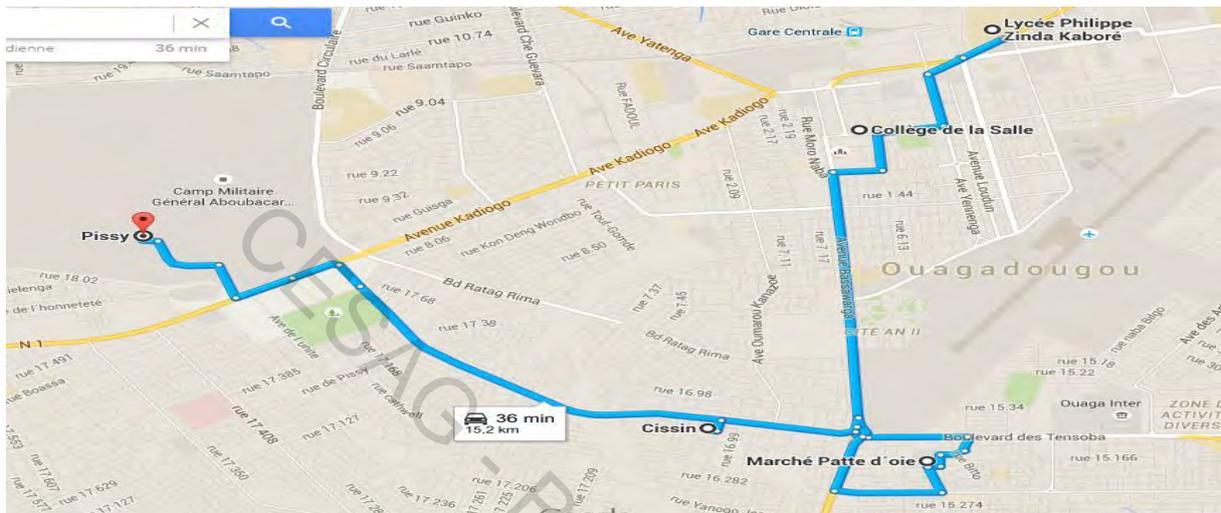


Source : google map Ouagadougou

Cette figure représente la carte qui retrace le premier parcours de desserte du collège de la Salles et du lycée Zinda. Sa durée totale est de de 37 minutes sans circulation et il s'étend sur une longueur 17 kilomètres.

PARCOURS 2 : Ce parcours est présenté sur la figure 11 ci-après. Il débute par le quartier pissy puis passe par cissin et la patte d'oie avant d'atteindre le collège Saint Jean-Baptiste de la Salles puis le lycée Philippe Zinda Kaboré. Ce circuit prend en compte les quartiers gounghin et cité an 2.

Figure 11 : Parcours de dessertes des Collèges Saint Jean-Baptiste de La Salles et du Lycée Phillippe Zinda Kaboré – Parcours 02



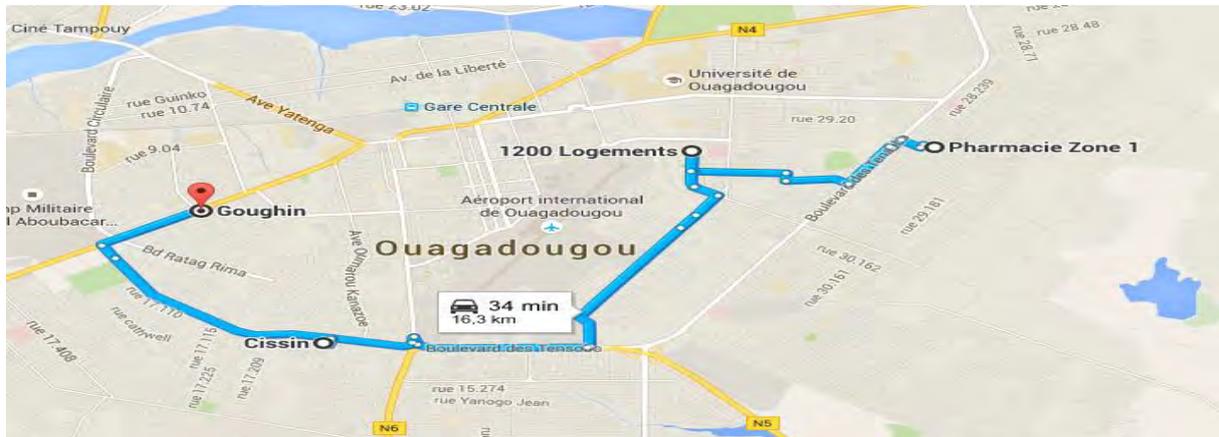
Source : Google map Ouagadougou

Cette figure représente la carte retraçant le deuxième parcours de desserte du collège de la Salles et du lycée Zinda. Il se fait en 36 minutes sans circulation et s'étend sur une distance de 15.2 Kilomètres.

2.1.1.2. Dessertes du groupe scolaire Sainte Colette et du l'école privé ATI

PARCOURS 1 : Le parcours débute à goughin. Il passe par les quartiers cissin, patte d'oie, cité an 2 pour rejoindre les 1200 logements où se situe l'école ATI puis l'école Sainte Colette à la zone une en passant par le quartier zogona.

Figure 12 : Parcours de dessertes du groupe scolaire Sainte Colette et de l'école privé ATI- Parcours 01

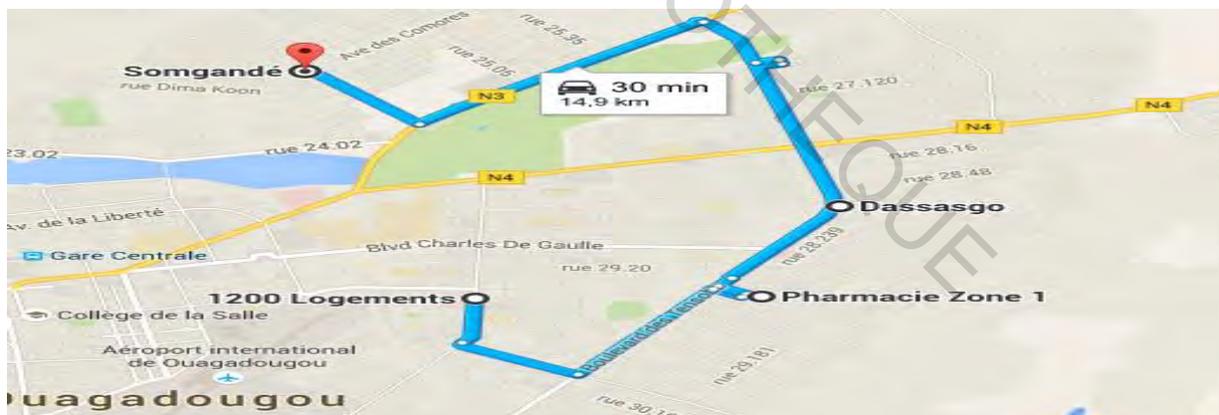


Source : Google map Ouagadougou

Cette carte retrace le premier parcours de desserte de la Sainte Collète et de l'école ATI. Il dure 34 minutes sans circulation et s'étend sur une distance de 16.3 kilomètres.

PARCOURS 2 : Ce circuit débute à somgandé pour passer par les quartiers dassasgo, et bendogo avant d'atteindre la zone une où se situe l'école Sainte Colette puis l'école privée ATI aux 1200 logements.

Figure 13 : Parcours de dessertes du groupe scolaire Sainte Colette et de l'école privé ATI- Parcours 02



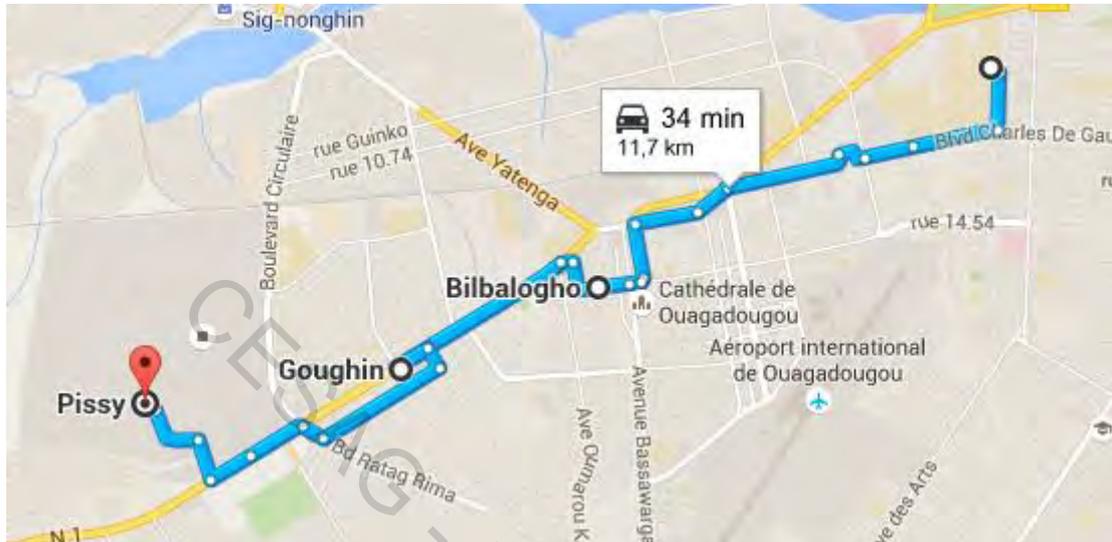
Source : Google map Ouagadougou

La carte ci-dessus représente le deuxième parcours de desserte du collège Sainte Collète et de l'école ATI. Il dure 30 minutes sans circulation et s'étend sur une distance de 14.9 kilomètres.

2.1.1.3. Desserte du lycée Technique de Ouagadougou

PARCOURS UNIQUE : Ce trajet débute à Pissy pour passer par les quartiers Gounghin, et bplbalogho avant d'atteindre le quartier Zogona ou se situe le lycée Technique de Ouagadougou.

Figure 14 : Parcours de desserte du lycée Technique de Ouagadougou - Parcours unique



Source : Google map Ouagadougou

Cette figure représente le parcours de desserte du lycée Technique de Ouagadougou. Il dure 34 minutes sans circulation et s'étend sur une distance de 11.7 kilomètres.

2.1.2. Les différents voyages de sorties scolaires éducatives et récréatives des élèves.

Dans cette catégorie, les produits que nous proposons seront établis en fonction de la distance des trajets. Le prix de location des autobus sera donc différent sur la base du fait qu'il s'agit d'une destination située dans ou en dehors de la ville de Ouagadougou. Ainsi nos produits seront les suivants :

- destinations situées dans la ville de Ouagadougou ;
- destinations situées hors de la ville de Ouagadougou.

Dans le point suivant nous fixerons les prix des services plus haut cités.

2.2. Les prix des services de Wak'at ni Laafi Transport

Notre objectif est de proposer des prix à la hauteur de la capacité de nos clients et relativement moindre que les charges qu'ils supportent en temps normal pour les déplacements scolaires.

Ainsi, selon la stratégie précédemment citée au chapitre 1, les différents prix proposés sont les suivants :

Tableau 4: Tarif des services de Wak'at ni Laafi Transport

	Services	Prix unitaire
Desserte des établissements scolaires	Frais d'inscription	10 000 F TTC
	2 voyages	20 000 F TTC / mois
	4 voyages	35 000 F TTC / mois
Sorties scolaires	à Ouagadougou	220 000 F TTC / jour
	hors de Ouagadougou	350 000 F TTC / jour

Avec à ces prix abordables nous entendons rassurer les clients en leur proposant un service de qualité et à moindre coût. Après définition de ces prix, nous passons à l'identification de de notre stratégie de distribution.

2.3.La distribution des services de Wak'at ni Laafi Transport

Pour nous permettre de capter la demande que nous avons identifié par notre étude présentée au chapitre 01, il nous apparaît primordial de définir une politique efficace de recherche et de fidélisation de la clientèle.

Nos principaux canaux de distribution seront les établissements cibles. Nous nous rendrons sur place dans les établissements cibles pour participer aux réunions des parents d'élèves au cours desquels nous présenterons directement nos offres aux parents.

Nous envisageons à travers les contrats signés avec les établissements d'inclure les frais de transport à la scolarité sous forme d'option. Ce qui nous permettra d'être plus crédible aux yeux des parents et donc d'être réglés en temps voulu. Les frais de transport en ce qui concerne la desserte des établissements seront réglés d'avance chaque mois ou chaque trimestre. Ceci pour nous permettre d'assurer une meilleure organisation du service.

2.4.Promotion des services de Wak'at ni Laafi Transport

Pour la promotion de nos services nous comptons mettre l'accent sur la communication avec nos potentiels clients. Pour ce faire, nous comptons utiliser les médias et les réseaux sociaux avec des messages forts et captivants afin d'attirer l'attention de nos clients. Il s'agira plus précisément de réaliser des spots publicitaires ainsi que des courts métrages de sensibilisation sur l'insécurité routière et le bien fondé de notre offre de transport à l'attention des enfants et des parents afin de leur donner envie de s'offrir nos services.

Nous envisageons également créer une page facebook sur laquelle nous posterons régulièrement les informations et les images de la société à l'attention des jeunes lycéens de la ville de Ouagadougou. En plus de la page facebook nous allons créer un site web de location

de bus pour les sorties et voyages scolaires. Sur ce site nous donnerons la possibilité de réserver et de faire des règlements en ligne.

Nous comptons également adopter un logo et des couleurs gaies et accrocheuses que nous allons peindre sur nos autobus.

Une fois le client conquis, il nous faudra mettre en place des stratégies de fidélisation afin de créer avec lui une relation durable. Pour cela, notre stratégie de fidélisation se résumera comme suit :

- respecter les heures de montée et de descente des cours : être ponctuel ;
- être à l'écoute de nos clients, parents et élèves afin de bien connaître leur besoins ;
- prendre en compte leurs suggestions ;
- mettre à la disposition de nos voyageurs des cars climatisés et en excellent état ;
- mettre à la disposition de nos voyageurs un espace de voyage calme afin que ceux-ci puissent se reposer ou réviser leurs cours ;
- mettre dans chaque car une bibliothèque à la disposition de nos voyageurs ;
- initier des cartes de fidélités donnant droit à des réductions.

Au total, le positionnement stratégique que nous avons présenté et les actions marketing devrait permettre à Wak'at ni Laafi Transport de se positionner de façon pertinente sur le marché de l'offre de service de transport scolaire privé et de s'imposer à terme comme leader. Ils permettront dès son entrée sur le marché de glaner une grande part de marché sur ce secteur.

Mais pour pouvoir y arriver, il est important de se doter d'un plan de ressources humaines qui assurera à la société de disposer d'un personnel qualifié et motivé et imprégné de la mission de la société.

III. Plan des ressources humaines et techniques Wak'at ni Laafi Transport

Dans cette sous-section il s'agira de présenter le plan des ressources humaines ainsi que celui des ressources techniques.

1. L'organisation de la société

La société sera placée sous la supervision d'un directeur général qui sera chargé de définir la stratégie globale de l'entreprise et de superviser son exécution. Il sera le manager global de l'entreprise et sera chargé d'une double responsabilité à la fois stratégique et opérationnelle. Il devra donc élaborer des objectifs de modernisation et de développement de l'entreprise, et

définir les grandes lignes de la politique commerciale, et de conquête de nouveaux marchés. De plus, il sera chargé d'assurer la motivation et l'atteinte des objectifs par le personnel.

Le directeur général sera appuyé par un auditeur interne, un agent marketing et communication, un agent comptable et financier et un responsable technique.

L'auditeur interne sera chargé d'assurer une analyse et un contrôle de l'activité de l'entreprise afin d'assurer le respect des procédures. Il rendra compte à la direction générale qui fixera ses limites et ses fonctions. Il aura pour principaux rôles la mise en place des reportings, normes et process, la mesure des risques et de la performance, l'analyse de l'existant et la rédaction et la transmission des rapports d'audit auprès de la direction générale

L'agent marketing et communication occupera un poste clef au sein de l'entreprise il sera à la fois un stratège et un manager. Il sera chargé de l'élaboration des plans marketing à travers les analyses de marché, la détermination des cibles et le choix des axes publicitaires. Il devra également concevoir les opérations destinées à développer la vente des services de l'entreprise. C'est à lui qu'incombera la tâche du choix des canaux de communication (médias, web, réseaux sociaux...).

Quant à l'agent comptable et financier, il aura à sa charge les enregistrements comptables. Il sera également responsable des déclarations fiscales et comptables, de la gestion de la trésorerie, et de l'élaboration des budgets. Il sera aussi en charge des relations avec les apporteurs de fonds : établissements bancaires, actionnaires, marchés financiers.

Le responsable technique aura à sa charge l'organisation et la bonne marche de l'activité. Il sera appuyé par les agents de contrôle et les chauffeurs qui devront se référer à lui en cas de problème. Il sera tenu de la gestion et de la coordination des voyages, ainsi que de la modification ou non des trajets à la demande des clients.

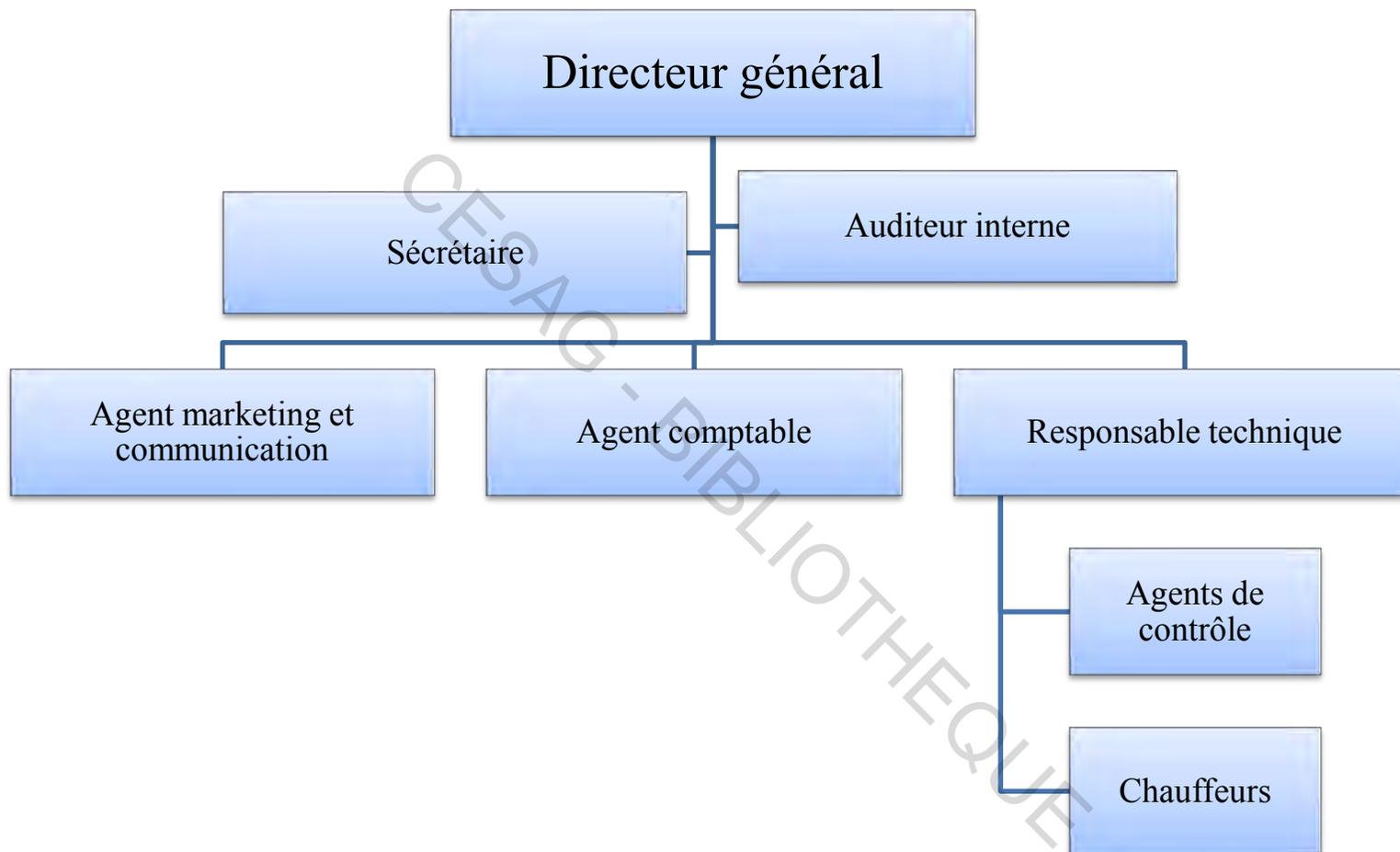
Les contrôleurs auront pour rôle de contrôler quotidiennement les cars ainsi que l'activité des chauffeurs. Ils seront également présent pendant les voyages afin d'assurer une surveillance rigoureuse des conditions de sécurité pour les élèves.

Les chauffeurs auront à leur charge le transport quotidien des élèves sur les parcours de desserte ainsi que sur les sorties scolaires.

Une assistante de direction viendra en appui à l'équipe plus haut citée.

La figure 15 ci-dessous représente l'organigramme de la société Wak'at ni Laafi Transport.

Figure 15 : Organigramme de Wak'at ni Laafi Transport



2. Le plan des ressources humaines de Wak'at ni Laafi Transport

Le personnel de la société de transport occupera un rôle fondamental dans le fonctionnement de la société. En effet, il est important que les employés soient qualifiés et adaptés puisqu'il s'agit d'assurer la sécurité de jeunes enfants. A terme, l'entreprise comptera cinquante-huit (58) personnes qui seront recrutés au fur et à mesure sur un horizon de cinq (5) années.

Nous démarrerons les activités avec un directeur général, une secrétaire, un agent marketing et communication, un agent comptable et financier, et un responsable opérationnel. Nous procéderons ensuite au recrutement d'un auditeur interne, de dix (10) agents de contrôle et de dix (10) chauffeurs chargés d'assurer la desserte quotidienne des différentes écoles, ainsi que les sorties scolaires.

Sur le long terme, nous procéderons à des recrutements afin d'augmenter et d'adapter le personnel en fonction de l'évolution des besoins de la société et des exigences de parents en ce qui concerne les parcours.

Le recrutement des agents se fera par le soin de cabinets spécialisés en la matière. Après avoir été intégré dans l'équipe, chaque membre recruté sera soumis à une formation afin de prendre connaissance des activités en cours de l'entreprise.

Sur un horizon de cinq ans le plan des ressources humaines évoluera selon le tableau 05 ci-après.

Tableau 5: Evolution des ressources Humaines de Wak'at ni Laafi Transport sur les cinq premières années

Fonctions	Compétences et profil	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Total
Directeur Général	BAC + 5 avec une expérience en gestion	1					1
Auditeur interne	BAC + 5 avec une expérience de 5 ans	1					1
Agent Marketing et Communication	BAC + 5 avec une expérience de 2 ans	1					1
Agent comptable et financier	BAC + 5 avec une expérience de 2 ans	1					1
Responsable opérationnel	BAC + 5 avec une expérience de 2 ans	1					1
Agent de contrôle	BAC	10	4	4	4	4	26
Secrétaire	BTS en secrétariat	1					1
Chauffeurs	Français lu et parlé couramment + permis de conduire poids lourds avec 10 ans de pratique	10	4	4	4	4	26
Total		26	8	8	8	8	58

Nous avons opté pour un style de management participatif en ce qui concerne la gestion des ressources humaines. Les agents pourront de ce fait prendre des initiatives et donner leur avis lors des prises de décisions. Ceci permettra de développer un sentiment d'appartenance et un esprit d'équipe au sein du personnel.

Comme stratégie de motivation, nous avons choisis d'instaurer pour nos salariés un niveau de rémunération assez élevé. Ils bénéficieront également d'une couverture sociale et d'une assurance maladie. A cela, nous comptons ajouter divers primes et avantages tels que des primes de responsabilités, des bons de carburant, des cartes téléphoniques prépayés.... Nous offrirons également des téléphones portables aux chauffeurs et aux contrôleurs afin que ceux-ci soient en mesure de contacter qui de droit en cas de problème.

Le personnel aura droit à des formations annuelles à l'intérieure ou à l'extérieure du pays afin d'assurer un apprentissage continu en vue de l'amélioration du service. Il aura aussi droit à une période annuelle de congés payés au frais de l'entreprise.

Cette stratégie devrait nous permettre d'avoir à notre disposition un personnel qualifié et bien motivé pour participer activement au développement de l'activité.

3. Le plan technique

Notre plan technique est défini sur une durée de cinq (5) années. Durée pendant laquelle nous glanerons le maximum de parts de marché et deviendrons la référence du transport collectif scolaire au Burkina Faso.

Avant la mise sur le marché de l'offre de service, nous procéderons à la construction de nos locaux et définirons les principaux arrêts de ramassage des élèves. Nous procéderons également au recrutement du personnel puis à la commande de nos autobus. Une fois les autobus en notre possession, nous les ferons repeindre avec les couleurs et le logo de la société. Nous ferons également des modifications d'intérieur pour assurer un plus grand confort des voyageurs.

La première année, nous serons présents sur cinq (5) parcours de desserte pour quatre (5) établissements d'enseignement scolaire. Nous commencerons avec dix (10) autobus de cinquante (50) places chacun, d'où un total de quatre cent (500) places. Nous affecterons deux bus à chaque parcours de desserte. Durant cette année, nous adapterons dans la mesure du possible les parcours de ces écoles en fonction des suggestions des parents.

A partir de la deuxième année, nous allons acquérir chaque année quatre (4) nouveaux autobus de cinquante (50) places également. Ce qui nous permettra d'augmenter progressivement nos parts de marché et de retrouver la cinquième année avec vingt-six (26) autobus et mille (1300) places disponibles. Cela nous permettra de couvrir une plus vaste étendue de la ville de Ouagadougou. Ce qui aura pour avantage de pouvoir faire passer le nombre d'établissements desservis à treize (13) ; d'où une augmentation conséquente de notre part de marché.

A partir de la cinquième année, nous nous lancerons dans une politique d'élargissement de notre champ d'application au-delà de la ville de Ouagadougou. Il s'agira donc de se positionner sur les parcours de desserte des internats pour la plupart situés hors de la ville, et

aussi de nous installer dans les autres villes du pays tels que Bobo Dioulasso et Koudougou qui regorgent également d'établissements scolaires.

Après la présentation de ces éléments, nous passons dans le prochain chapitre à l'évaluation du coût de mise en place et du besoin de financement de la société. Ce qui nous permettra ensuite de choisir nos modalités de financement. Nous terminerons par l'identification des risques du projet.

CESAG - BIBLIOTHEQUE

Chapitre 3 : Coût, modalités de financement, rentabilité et risques du projet

La mise en place de la société Wak'at ni Laafi Transport nécessite le financement des ressources nécessaires à l'exploitation en vue de l'atteinte des objectifs fixés. L'organisation de ce chapitre nous permettra d'apporter des réponses sur ces éléments.

I. Evaluation du cout de la mise en place du projet

Conformément à notre plan opérationnel, les travaux de mise en place du projet se feront pendant le dernier trimestre de l'année 2015. Les frais engagés par les activités de démarrage sont déclinées dans le tableau 06 suivant.

Tableau 6 : Frais de constitution

Rubrique	Montant
Frais notariat	150 000
Achat de timbres	20 200
Achat de la fiche de renseignement de demande d'exercer le commerce	1 210
Frais du guichet CEFORE	20 000
Frais du registre du commerce et du crédit mobilier	12 500
Frais de l'annonce légale sur le site de la maison de l'entreprise	10 000
Frais de l'acte de dépôt	5 000
Rémunération DG (Nov. -Dec. 2015)	1 580 000
Rémunération Resapons mark et com. (Nov. - Déc. 2015)	607 800
Remunération Resp Compta et finan (Nov.-Dec 2015)	607 800
Remunération Resp opérationnel (Nov.-Déc. 2015)	949 000
Rémunération assistante (Nov. - Dec. 2015)	455 700
Remuneration société de gardiennage (Nov.-Dec. 2015)	120 000
Recrutement de l'équipe de pilotage	1 000 000
Caution bureau	500 000
Aménagement	500 000
Equipement	2 000 000
Frais ouverture de compte	10 000
Abonnement Eau - Electricité – Telephone	65 000
TOTAL	8 614 210

Au total le coût des activités de démarrage se chiffre à 8 614 210 Francs et doit être financé avant le début de l'activité.

II. Besoin de financement du projet

En plus des frais de constitution de la société, ce besoin comporte également le besoin en fonds de roulement, et le besoin en financement des immobilisations.

1. Le besoin en fonds de roulement

Le Besoin en Fonds de Roulement est le niveau de ressources financières nécessaire au financement du cycle d'exploitation de l'entreprise. La détermination de ce besoin passe par l'évaluation des charges d'exploitation, du budget des immobilisations et du budget de trésorerie d'exploitation.

1.1. Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont spécifiées dans le tableau suivant :

Tableau 7 : charges d'exploitation

En millier de Francs	2016	2017	2018	2019	2020
Achats et frais / Achats	15 059	83 964	107 690	131 417	155 143
Variation de stocks	2 767	1 070	1 070	1 070	1 070
Services extérieurs	32 501	26 805	31 911	36 711	41 817
Impôts et taxes	2 360	2 989	3 618	4 248	4 877
Autres charges	2 360	6 860	8 460	10 060	11 660
Total Charges	55 047	121 689	152 751	183 506	214 568

La réalisation de notre chiffre d'affaire nécessite la mobilisation de ressources importante. Il ressort de ce tableau que le total de nos charges d'exploitation qui s'élève à 55 millions résulte de nos achats et frais, de la variation de stocks, des services extérieurs, des impôts et taxes et des autres charges pour l'année 2016 connaîtra un accroissement progressif qui atteindra un peu moins de 215 millions en 2020. (cf. annexe C)

1.2. Le budget des immobilisations

La réalisation d'un projet suppose la mise en place d'un ensemble d'immobilisation notamment dans le cas de la société Wak'at ni Laafi Transport l'achat du terrain, la construction des locaux, l'acquisition des autobus et du matériel mobilier. Le coût des immobilisations et leur répartition dans le temps sont donnés dans le tableau ci-après :

Tableau 8 : Acquisition des immobilisations brutes de Wak'at ni Laafi Transport

En milliers de francs	2016	2017	2018	2019	2020
Immobilisations corporelles					
Terrain	150 000				
Batiments	20 000	-	-	-	-
Acquisition autobus	250 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Matériel et mobilier	3 750	-	700	1 200	700
Bureau	250	-	-	-	-
Armoires	100	-	-	-	-
Fauteuils	100	-	-	-	-
Chaises visiteurs	100	-	-	-	-
Splits	600	-	-	600	-
Photocopieuse	600	-	-	600	-
Ordinateurs	1 500	-	600	-	600
Imprimantes	500	-	100	-	100
Total immobilisations corporelles	273 900	100 000	100 700	101 200	100 700
Immobilisations financières					
Caution de location de bureaux	500	-	-	-	-
Caution Electricité-Eau-Tél	65	-	-	-	-
Total immobilisations financière	565	-	-	-	-
Total Immobilisation brutes	274 465	100 000	100 700	101 200	100 700

Après la première année on note une constance du prix de l'acquisition des immobilisations à 100 millions environ. Ceci est dû à l'achat des quatre autobus supplémentaire chaque année.

2. Le budget de trésorerie

La dernière activité à financer est le besoin de la trésorerie de la société. Le tableau ci-après présente l'ensemble des décaissements et des encaissements d'exploitation et le solde avant financement qui en résulte.

Tableau 9 : Trésorerie d'exploitation de Wak'at ni Laafi Transport (en millier de francs)

Rubriques	2016	2017	2018	2019	2020
Encaissements d'exploitation	100 241	472 864	607 968	743 073	878 177
Total décaissements	630 802	570 756	693 527	815 201	935 203
Solde Enc./Décaissements	- 530 561	- 97 891	- 85 559	- 72 129	- 57 027
Situation initiale de trésorerie	- 8 614	- 539 175	- 637 066	- 722 625	- 794 753
Solde cumulé avant Financement/Placement	- 539 175	- 637 066	- 722 625	- 794 753	- 851 780

Ce tableau indique l'état de la trésorerie avant toutes sources de financement. C'est ce qui explique les soldes négatifs observés. A partir de ces résultats nous pouvons donc déterminer le montant du capital et les sources de financement adéquat pour la société.

Au total il se dégage un besoin de financement résultant des activités de démarrage, de l'acquisition des immobilisations et du déficit budgétaire de la société. Après avoir déterminé ce besoin, nous nous consacrerons dans la partie suivante à la présentation des modalités de financement que nous jugeons adéquat pour assurer la pérennité et de la société ainsi que sa rentabilité.

III. Modalités de financement, rentabilité et risques du projet

Nous avons choisi comme principale source de financement pour la société Wak'at ni Laafi Transport un apport en capital conséquent et capable d'amortir le déficit budgétaire sur plusieurs mois. Cette décision est due au fait qu'il est difficile pour les entreprise en création d'obtenir des facilités bancaires. Après déclinaison des sources de financement retenues, nous présenterons la rentabilité attendue de la société ainsi que les risques liés.

1. Modalités de financement

En résumé, le besoin de financement de la société Wak'at ni Laafi Transport est constitué :

- du besoin de financement des activités préparatoires et
- du déficit budgétaire observé avant financement.

De ce fait, nous avons choisi de fixer le capital de la société à 600 000 000 de F CFA. Ce qui permettra de réaliser les activités préparatoires et de résorber le déficit budgétaire jusqu'en 2018.

Pour réunir ce capital, nous inviterons à y prendre part, des apporteurs de fonds tels que :

- Les fonds publics et parapublics du Burkina Faso à savoir le Fonds National de Financement (FNF) qui finance prioritairement les investissements des sociétés nationales et le Fonds d'Appui à la Promotion de l'Emploi (FAPE) qui intervient dans plusieurs secteurs dont le secteur des transports en financement direct, en préfinancement ou en cofinancement.
- Les fonds d'investissements étrangers à savoir « la facilité ATHENA » mise en place par la société Belge d'investissements pour les pays en développement (BIO) et destinée au financement de projet pouvant démontrer une viabilité technique et financière. A cela nous ajoutons la Promotion et Participation pour la Coopération économique (PROPARCO) Filiale de l'Agence Française de Développement (AFD),

qui a pour mission de favoriser les investissements privés en faveur de la croissance, du développement durable et de l'atteinte des objectifs du millénaire, dans les pays émergents et en développement. Elle peut répondre à des demandes en capital investissement pour des montants supérieurs à 700 000 000 FCFA.

Ces fonds entreront dans le capital à hauteur de 70% et nous allons émettre des actions sans droits de vote afin de garder le contrôle sur la société.

Une fois le capital réunis, il n'en demeure pas moins qu'il restera un déficit budgétaire de 2018 à 2020. Nous comptons régler le problème en ayant recours à des emprunts bancaires à hauteur de 200 000 000 F CFA. Nous pensons qu'à partir de la troisième année notre entreprise aura pu faire ses preuves. Ce qui suscitera la confiance des banques. Les banques partenaires que nous avons choisi pour nous accompagner sont : Bank Of Africa (BOA) et CORIS Bank International (CBI) car elles sont partenaires de l'Agence Française de Développement. De ce fait le fonds de garantie ARIZ est outil de l'AFD destiné à inciter ces banques à accorder des crédits aux entreprises en leur garantissant 50 % des montants des risques de leurs activités de financement.

Ainsi, notre budget de trésorerie se présente comme suit après financement :

Tableau 10 : Budget de trésorerie après financement (en millier de francs)

Rubriques	2016	2017	2018	2019	2020
Total encaissements	100 241	472 864	607 968	743 073	878 177
Total décaissements	589 447	546 267	667 196	788 561	905 405
Solde Enc./Décaissements	- 489 206	- 73 403	- 59 228	- 45 488	- 27 228
Situation initiale de trésorerie	591 386	102 180	28 777	69 549	104 061
Solde cumulé avant Financement/Placement	102 180	28 777	- 30 451	24 061	76 832
Financement : Crédits nouveaux	-	-	100 000	100 000	-
Solde de trésorerie cumulé après financement	102 180	28 777	69 549	104 061	36 832

Nous remarquons donc que le déficit de trésorerie est entièrement résorbé par le capital engagé et par les emprunts de 100 millions chacun en 2018 et 2019.

2. Rentabilité du projet

Pour déterminer la rentabilité du projet nous présenterons le chiffre d'affaire prévisionnel, puis le résultat prévisionnel et enfin nous ferons une synthèse de la rentabilité du projet

2.1. Le chiffre d'affaire prévisionnel

Le chiffre d'affaire prévisionnel a été évalué grâce à l'étude de la demande. En effet nous nous sommes laissé entendre que 70% des élèves effectuaient quatre voyages entre l'école et la maison et 30% en effectuent deux (2). Nous avons également fixé comme objectifs pour nos bus quatre-vingt-quatre (84) jours de sorties scolaires par bus et par année. Le tableau ci-après procède à l'évaluation du chiffre d'affaire :

Tableau 11 : Chiffre d'affaire prévisionnel

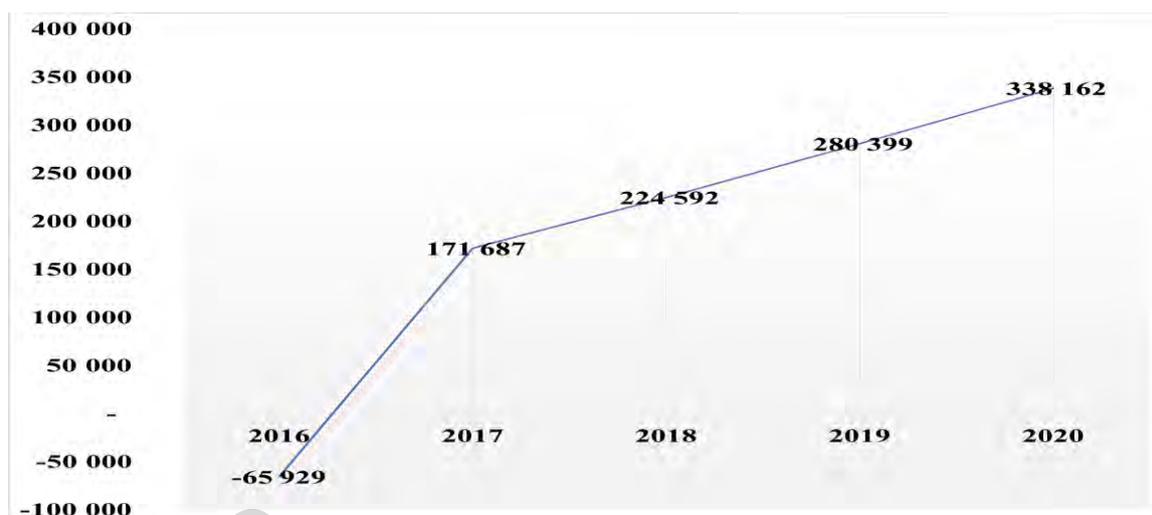
Produits	Désignation	2016	2017	2018	2019	2020
	Nombre de car	10	14	18	22	26
Frais d'inscription	Nombre de places	500	700	900	1 100	1 300
	Prix unitaire	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
	Valeur en millier	5 000	7 000	9 000	11 000	13 000
2 Voyages	Nombre de places	150	210	270	330	390
	Prix unitaire	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000
	Valeur en millier	9 000	37 800	48 600	59 400	70 200
4 Voyages	Nombre de places	350	490	630	770	910
	Prix unitaire	35 000	35 000	35 000	35 000	35 000
	Valeur en millier	36 750	154 350	198 450	242 550	286 650
Sorties à Ouagadougou	Nombre de jours	60	588	756	924	1 092
	Prix unitaire	220 000	220 000	220 000	220 000	220 000
	Valeur en millier	13 200	129 360	166 320	203 280	240 240
Sorties hors de Ouagadougou	Nombre de jours	60	588	756	924	1 092
	Prix unitaire	350 000	350 000	350 000	350 000	350 000
	Valeur en millier	21 000	205 800	264 600	323 400	382 200
Chiffre d'affaire en millier de francs		84 950	534 310	686 970	839 630	992 290

Il ressort de ce tableau que le chiffre d'affaire qui est d'environ 85 millions la première année résulte de nos sorties scolaires et de nos parcours de dessertes effectués uniquement sur trois mois car nous commencerons cette activité à la rentrée d'octobre 2016. Ce chiffre va connaître une augmentation continue jusqu'en 2020 pour atteindre 992 millions.

2.2. Le résultat prévisionnel

Les données de la figure 15 font ressortir un résultat net positif à partir de la deuxième année qui est d'environ 172 millions et qui croîtra progressivement pour atteindre un peu plus de 338 millions la cinquième année. (cf. annexe C)

Figure 16 : Résultat prévisionnel



Le résultat de la société nous montre que celle-ci crée de la valeur ajoutée pour ces actionnaires.

2.3. Synthèse de la rentabilité de Wak'at ni Laafi Transport

Pour terminer nous présentons succinctement la rentabilité de la société dans le tableau suivant :

Tableau 12 : Analyse de la rentabilité du projet

Analyse de la rentabilité					
Analyse de la rentabilité d'exploitation					
Marge commerciale en millier de franc	102 776	619 344	795 731	972 117	1 148 504
Taux de marge commerciale	120.98%	115.91%	115.83%	115.78%	115.74%
Taux de valeur ajoutée	35.20%	77.23%	77.76%	78.14%	78.38%
Excedent Brut d'Exploitation (EBE) en millier de franc	- 60 057	299 036	397 008	495 287	593 260
Taux d'excédent brut d'exploitation	-70.70%	55.97%	57.79%	58.99%	59.79%
Taux de rentabilité d'exploitation	-74.08%	44.32%	45.82%	47.13%	47.71%
Analyse de la rentabilité économique					
Rentabilité brute des capitaux engagés dans l'exploitation	-10.01%	49.84%	56.72%	63.50%	80.17%
Taux de rentabilité opérationnelle	-10.49%	39.47%	44.97%	50.74%	63.98%
Analyse de la rentabilité financière					
Rentabilité nette des capitaux propres	-10.99%	28.61%	37.43%	46.73%	56.36%
Flux de fonds dégagés par les ressources propres	-10.51%	38.99%	51.14%	63.32%	76.33%

Il ressort de ce tableau que la rentabilité moyenne des capitaux engagés de Wak'at ni Laafi sur les cinq années est d'environ 48%. La capacité d'autofinancement globale est d'environ 455 millions la dernière année, et la société prévoit distribuer en moyenne 25% de son résultat net en termes de dividendes à partir de la troisième année. Il apparaît donc évident que ce projet dégage une rentabilité significative.

3. Risques du projet

Les risques liés à la création d'une offre de service de transport collectifs à Ouagadougou sont de plusieurs ordres.

En effet, le risque majeur qui subsiste se situe au niveau des habitudes des « Ouagalais » en matière de transport. Comme précédemment dit, les citoyens préfèrent se procurer des moyens de transport individuel, car n'ayant plus confiance aux transports en commun. Ceci représente un risque pour nous car le plus difficile serait de changer les habitudes, de convaincre les populations et de les mettre en confiance quant à l'efficacité de notre offre de service.

Aussi, nous avons également un risque liés aux partenariats avec les établissements cibles. En effet, notre chiffre d'affaire repose en grande partie sur ces accords, car c'est par eux que nous aurons accès aux parents d'élèves et aux élèves. Cependant, le fait de commencer seulement avec cinq (5) établissements pourrait constituer un gros handicap pour nous, si, un établissement au moins décide de résilier son contrat. C'est pourquoi nous avons prévu de nous offrir les services d'un conseiller juridique dont le but sera de nous accompagner pour l'élaboration de ces contrats.

La structure des ressources humaines constitue également un risque, en ce sens ou, en cas de démission, d'absence ou de congés maladie surtout des agents techniques, il serait difficile d'assurer la desserte quotidienne des écoles. Ce genre de situation serait fort préjudiciable à la société, puisque le recrutement de ces agents exige une minutie. Pour ne pas perdre de temps en telles circonstances il nous avons prévu de garder sous la main, certains Curriculum Vitae collectés lors de la phase d'embauche. Ceci afin d'assurer la continuité de l'activité en toute circonstance.

Pour finir, notons qu'il existe le risque socio-politique du pays lié aux élections présidentielles à venir. Cela peut se solder par des crises, des marches de protestations, des grèves et l'arrêt momentané de l'activité économique du pays. Pour gérer ce risque, nous prévoyons de mettre

l'accent sur les activités de sorties des élèves afin de nous assurer des revenus pendant ces périodes de crises.

Au terme de notre analyse nous avons fait ressortir le besoin de financement de Wak'at ni Laafi transport notamment à travers les coûts relatifs à sa création et son fonctionnement. En somme, il apparait que la société Wak'at ni Laafi qui sera mise en place avec un capital de 600 millions, et plus tard financé par deux emprunts de 100 millions, que nous négocierons auprès de nos banques partenaires à des taux attractifs, est de tout évidence un projet qui une fois sur pied remplira ses objectifs et devrait se positionner comme une société rentable. Ce qui permettrait donc à la société de disposer d'un pouvoir d'autofinancement conséquent.

CESAG - BIBLIOTHEQUE

CONCLUSION GENERALE

En conclusion, nous pouvons souligner que l'Etat burkinabè travail beaucoup à l'amélioration du secteur des transports en général et plus précisément du transport urbain. Ainsi, des actions sont entreprises afin d'améliorer l'état des routes et d'assurer aux usagers une sécurité routière. Les autorités du Burkina Faso œuvrent également à encourager les initiatives privées pour le développement du secteur.

Ces éléments ouvrent donc des opportunités aux investisseurs privés, afin que ceux-ci puissent aller sur des marchés encore inexplorés et rentables dont les transports collectifs urbains. C'est ainsi que nous est venu notre idée d'étudier les modalités de financement d'une société privée spécialisé dans le transport scolaire pour la desserte des établissements d'enseignement de la ville de Ouagadougou, afin de valider notre Master en Banque et Finance.

Ce document est le rapport de nos analyses sur les modalités de financement et l'organisation d'une telle société à Ouagadougou. Il revient donc de ces analyses que ce projet est capable de générer des cash-flows et de la valeur ajouté pour faire face à ses engagements.

La difficulté de réalisation du projet réside néanmoins dans le financement du démarrage de ses activités. Nous avons donc proposé des modalités de financement pour y arriver. Il s'agit plus précisément d'un apport de fonds pour le capital en combinaison avec un emprunt bancaire à partir de la troisième année. Ce qui nous permettra de répondre aux besoins financiers de la société. L'analyse des risques basée sur la définition d'hypothèses optimistes et pessimiste n'a pas pu être réalisée faute moyens nécessaires.

Par ailleurs, nous constatons que la société engrange des flux de trésorerie important. L'activité demeure rentable en ce sens ou les habitants de la ville de Ouagadougou manifestent une demande de plus en plus importante en matière de transports urbains. Il s'agit d'une offre de service qui permettra de résoudre de nombreux problèmes notamment ceux liés à l'insuffisance de transports collectifs mais aussi à l'insécurité routière et à l'encombrement de la circulation. Ceci pourrait contribuer au développement du secteur des transports et de l'économie du Burkina Faso.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES

- RASSI Faouzi, 2007, Gestion financière à long terme : investissement et financement, Presses de l'Université du Québec, 574 p
- THOMAS Philippe, 2011, Analyse financière : Approche internationale – CFA, Revue Banque Édition, 223 p ;
- THOMAS Philippe, 2014, Ingénierie financière, 2^{ème} édition, Revue Banque Édition, 128 p ;
- TAVERDET-POPIOLEK Nathalie, 2006, Guide du choix d'investissement, Éditions d'Organisation, 412 p ;
- FERRARY Michel, 2014, Management des ressources humaines : Marché du travail et acteurs stratégique, Dunod, 272 p ;
- SENI Dan A, 2012, Analyse stratégique et avantage concurrentiel, Presses de l'Université du Québec, 124 p.
- SEGUR Louis, 2011, Marketing Stratégique, Le Génie des glaciers éditeur, 247 p

PROJETS PROFESSIONNELS

- Sémèvo Hospel Giton HOUANKPO, 2014, Rentabilité et modalités de financement de la création d'une unité de fabrication d'emballage en papier dans une imprimerie.
- Brice Dufer KENGNE FONE, 2012, Evaluation du besoin et modalités de financement pour la création d'une société de distribution de produits pétroliers au Cameroun.

WEBOGRAPHIE

- http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_no_annex_fr.pdf?ua=1
- <http://senepius.com/article/l%E2%80%99afrique-bat-les-records-de-d%C3%A9c%C3%A8s-sur-la-route>
- <http://www.rfi.fr/afrique/20130315-securite-routiere-le-risque-accident-plus-grand-afrique-ailleurs-selon-oms/>
- http://policemunicipaleouaga.bf/wa_files/RAPPORT_20ANNUEL_202012_20SUR_20LES_20ACCIDENTS_20DE_20LA_20CIRCULATION_20ROUTIERE_20_28MO_20DESTES_20_20.pdf

- <http://www.lefaso.net/spip.php?article44814>
- <http://news.aouaga.com/h/11569.html>
- <http://www.evenement-bf.net/spip.php?article644>
- http://www.sifee.org/static/uploaded/Files/ressources/actes-des-colloques/geneve/session-9/6_Yelkouni_etal_comm.pdf
- <http://siteresources.worldbank.org/INTRANETTRADE/Resources/RoadTrans.pdf>
- <http://www.lefaso.net/spip.php?article852>
- <http://www.capes.bf/IMG/pdf/transport-2.pdf>
- http://www.planete-burkina.com/transports_burkina.php
- http://www.pseau.org/outils/ouvrages/pmie_guide_pratique_entreprendre_au_burkina_faso.pdf
- www.mith.gov.bf

CESAG - BIBLIOTHEQUE

ANNEXES

ANNEXE A : OUTILS ET SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE LA DEMANDE

CESAG - BIBLIOTHEQUE

QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX ELEVES

Dans le cadre de la création d'une société de transport scolaire, nous nous permettons de vous soumettre ce questionnaire afin de collecter les informations nécessaires à notre étude de marché. Il s'agit d'un questionnaire anonyme qui aura pour but de déterminer si ce projet possède un intérêt pour vous. Nous vous prions donc de consacrer quelques minutes de votre temps à la réponse de ces questions pour nous permettre de mener à bien notre étude.

Q01	Dénomination de votre établissement ? _____	<input type="checkbox"/>
Q02	Situation géographique de votre domicile? _____	<input type="checkbox"/>
Q03	Quel est votre niveau scolaire ? 1. Primaire 2. Secondaire premier cycle 3. Secondaire second cycle 4. Autres 5. NSP 6. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q04	En Général, comment qualifieriez-vous la distance entre votre lieu d'habitation et votre établissement ? 1. Pas du tout éloigné 2. Pas éloigné 3. Raisonnable 4. Eloigné 5. Très éloigné 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q05	Comment vous rendez-vous à l'école ? (plusieurs choix possibles) 1. A pieds 2. A motocyclette 3. En bus 4. En taxi 5. Autres 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q06	Combien de voyages faites-vous par jour entre la maison et l'école ? 1. Deux 2. Quatre 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q07	Votre établissement propose-t-il un moyen de transport collectif pour vos déplacements? 1. OUI 2. NON 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q08	Pensez-vous être exposé à des dangers en vous rendant aux cours ? 1. OUI 2. NON 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q09	Avez-vous déjà été victime d'accident de la route ? 1. OUI 2. NON 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q10	Combien dépensez-vous en moyenne par mois pour vous déplacer ? (maintenance y compris) 1. Moins de 7 500 F 2. Entre 7 500 F et 12 500 F 3. Entre 12 500 F et 25 000 F 4. Entre 25 000 F CFA et 30 000 F 5. Plus de 30 000 F 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>
Q11	Comment appréciez-vous une offre de transport collectif pour vos déplacements? 1. Pas du tout bénéfique 2. Pas bénéfique 3. Indifférent 4. Bénéfique 5. Très bénéfique 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="checkbox"/>

QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX ECOLES

Dans le cadre de la création d'une société de transport scolaire, nous nous permettons de vous soumettre ce questionnaire afin de collecter les informations nécessaires à notre étude de marché. Il s'agit d'un questionnaire anonyme qui aura pour but de déterminer si ce projet possède un intérêt pour vous. Nous vous prions donc de consacrer quelques minutes de votre temps à la réponse de ces questions pour nous permettre de mener à bien notre étude.

Q01	Dénomination de l'établissement	<input type="text"/>
Q02	Situation géographique de l'établissement ?	<input type="text"/>
Q03	Quel est votre poste au sein de l'établissement ?	<input type="text"/>
Q04	Quel sont les niveaux ouverts dans votre établissement ? (Plusieurs choix possible) 1. Primaire 2. Secondaire premier cycle 3. Secondaire second cycle 4. Autres	<input type="text"/>
Q05	Combien d'élèves fréquentent votre établissement pour l'année scolaire en cours ? 1. Moins de 500 2. Entre 500 et 1000 3. Entre 1000 et 1500 4. Plus de 1500 5. NSP 6. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q06	En Général, comment qualifiez-vous la distance entre le lieu d'habitation et l'emplacement les élèves de votre établissement. 1. Pas du tout éloigné 2. Pas éloigné 3. Raisonnable 4. Eloigné 5. Très éloigné 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q07	Proposez-vous actuellement aux élèves de votre établissement un transport collectif pour leur déplacement entre leur domicile et l'école ? 1. OUI 2. NON 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q08	Durant l'année en cours, avez-vous enregistré un ou des accidents de la circulation parmi les élèves de votre établissement ? 1. OUI 2. NON 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q09	Si oui Q08 Combien d'accidents avez-vous enregistrés ? 1. Moins de 5 2. Entre 5 et 10 3. Plus de 10 4. NSP 5. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q10	Comment appréciez-vous une offre de transport collectif aux élèves de votre établissement ? 1. Pas du tout bénéfique 2. Pas bénéfique 3. Indifférent 4. Bénéfique 5. Très bénéfique 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q11	Seriez-vous intéressés pour un partenariat avec une société spécialisée dans le transport collectif scolaire pour le transport des élèves de votre établissement ? 1. Pas du tout intéressé 2. Pas intéressé 3. Indifférent 4. Intéressé 5. Très intéressé 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="text"/>
Q12	Quels seraient les domaines de coopération envisageables avec une société spécialisée dans le transport collectif scolaire pour le transport des élèves de votre établissement moyennant une rémunération de notre part? (plusieurs choix possibles) 1. Diffusion des informations liées à la société de transport 2. Inclusion des frais de transport sous forme d'option dans la scolarité 3. Fourniture d'un espace de garage des bus 4. Autres (à préciser) _____	<input type="text"/>

QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX PARENTS D'ELEVES OU TUTEURS

Dans le cadre de la création d'une société de transport scolaire, nous nous permettons de vous soumettre ce questionnaire afin de collecter les informations nécessaires à notre étude de marché. Il s'agit d'un questionnaire anonyme but de déterminer si ce projet possède un intérêt pour vous. Nous vous prions donc de consacrer quelques minutes de temps à la réponse de ces questions pour nous permettre de mener à bien notre étude.

Q01	Situation géographique de votre domicile? _____	<input type="text"/>	
Q02	Combien d'enfants scolarisés avez-vous ? _____	<input type="text"/>	
Q03	Dans quels niveaux scolaires sont-ils ?	<input type="text"/>	
	Nombre d'enfants au primaire		<input type="text"/>
	Nombre d'enfants au secondaire premier cycle		<input type="text"/>
	Nombre d'enfants au secondaire second cycle		<input type="text"/>
	Autres	<input type="text"/>	
Q04	En Général, comment qualifiez-vous la distance entre votre lieu d'habitation et l'établissement de vos enfants. 1. Pas du tout éloigné 2. Pas éloigné 3. Raisonnable 4. Eloigné 5. Très éloigné 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="text"/>	
Q05	Comment vos enfants se rendent-ils à l'école ? (plusieurs choix possibles) 1. A pieds 2. A motocyclette 3. En bus 4. En taxi 5. Autres 6.NSP 7. Pas de réponse	<input type="text"/>	
Q06	Combien de voyages font-ils par jour entre la maison et l'école ? 1. Deux 2. Quatre 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="text"/>	
Q07	L'établissement de vos enfants propose-t-il un moyen de transport collectif pour leurs déplacements? 1. Aucun 2. Certains 3. La plus part 4. Tous 5. NSP 6. Pas de réponse	<input type="text"/>	
Q08	Pensez-vous qu'ils sont exposés à des dangers en se rendant aux cours ? 1. OUI 2. NON 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="text"/>	
Q09	Comment appréciez-vous une offre de transport collectif pour vos enfants? 1. Pas du tout bénéfique 2. Pas bénéfique 3. Indifférent 4. Bénéfique 5. Très bénéfique 6. NSP 7. Pas de réponse	<input type="text"/>	
Q10	Etes-vous intéressés par une telle offre ? 1. Oui 2. Non 3. NSP 4. Pas de réponse	<input type="text"/>	

Q11	Si oui combien seriez-vous prêts à payer au minimum par mois ?			
	Pour 1 voyage	Pour 2 voyages	Pour 4 voyages	
	1. Moins de 7 500 f	1. Moins de 15 000 f	1. Moins de 30 000 f	
	2. Entre 7 500 f et 10 000 f	2. Entre 15 000 f et 20 000 f	2. Entre 30 000 f et 35 000 f	
	3. Entre 10 000 f et 12 500 f	3. Entre 20 000 f et 25 000 f	3. Entre 35 000 f et 40 000 f	
	4. Plus de 12 500 f	4. Plus de 25 000 f	4. Plus de 40 000 f	
5. NSP	5. NSP	5. NSP		

Q12 Avez-vous un commentaire, un conseil, une orientation pour la mise en place d'une société de transport collectif des élèves à Ouagadougou ?

CESAG - BIBLIOTHEQUE

Tableau 13 : Liste des établissements visités

N°	Nom de l'école	Niveaux	Nombre de responsables interrogés	Nombre d'élèves interrogés	Nombre de parents interrogés
1	Centre Polytechnique de Formations Professionnelles de Ouagadougou (CPFP)	Secondaire		31	4
2	Collège privé protestant	Secondaire		15	
3	Complexe Scolaire la Solidarité	Secondaire	1	40	
4	Complexe Scolaire Privé ATI à Ouagadougou	Secondaire	1	34	
5	Complexe Scolaire Privé BELEMTIISE- Ecole Belemtiisé I	Primaire	1		27
6	Complexe scolaire Sainte Famille	Secondaire	1	35	35
7	Ecole Communale de Ouidi	Primaire			15
8	Ecole Dassasgho A	Primaire	1		35
9	Ecole franco-arabe	Primaire	1		
10	Ecole Gueswendé Bala	Primaire			29
11	Ecole Primaire Georges Namoino	Primaire			34
12	Ecole Primaire Nakeb Zanga	Primaire	1		
13	Ecole primaire pissy	Primaire	1		34
14	Ecole Scob plus	Primaire	1		29
15	Ecole Tampouy C	Primaire	1		21
16	Ecole Tanghin Tambila AB	Primaire	1		
17	LTPAD	Secondaire	1	31	
18	Lycée Bogodogo	Secondaire		42	
19	Lycée Charles Lavigery	Secondaire	1	74	
20	Lycée municipal Bambata	Secondaire		36	
21	Lycée Municipal de Sigh-Nonghin	Secondaire	1	34	
22	Lycée Newton	Secondaire	1	35	27
23	Lycée privée Ckeick Anta Diop	Secondaire	1	33	
24	Lycée Professionel Régional du Centre (L.P.R.C)	Secondaire	1	35	
25	Lycée St Benoit - Enseignement général	Secondaire	1	43	
26	Lycée Universalis	Secondaire	1	51	2
27	Lycée Vénégré	Secondaire		36	3
TOTAUX			19	605	295

CESAG - BIBLIOTHEQUE

ANNEXE B : FORMES JURIDIQUES DES SOCIETES

Tableau 14 : Tableau des avantages et inconvénients des formes juridiques

Statut Juridique	Avantages	Inconvénients
Entreprise individuelle	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun capital minimum exigé pour le démarrage • Formalités de constitution rapides et simplifiées • Coût de constitution assez faible 	<ul style="list-style-type: none"> • Responsabilité illimitée de l'entrepreneur. En cas de faillite, le patrimoine de l'entrepreneur est engagé • Faible crédibilité vis-à-vis des tiers • Accès difficile au crédit
S.A.R.L	<ul style="list-style-type: none"> • Capital minimum exigé pas trop important 1 000 000 F CFA • responsabilité limitée : les associés ne sont responsables qu'à concurrence de leurs apports ; • les associés ont la possibilité d'assurer un contrôle étroit de l'accès de nouveaux associés au capital de la société • la société pourra continuer d'exister en cas de décès de l'un des associés ou du gérant (si le contraire n'est pas stipulé dans les statuts) 	<ul style="list-style-type: none"> • Le capital minimum exigé bloque certaines initiatives • obligation de passer par un notaire pour les actes constitutifs (statuts, déclaration de conformité...) • frais de constitution très élevés • les associés ne peuvent céder librement leurs parts sociales.
S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • Très crédible auprès des tiers • grande capacité de mobilisation des fonds (la S.A peut faire appel à l'épargne publique) • le risque limité aux apports • la possibilité de libérer seulement le quart du capital • la possibilité pour les associés en principe de librement céder leurs actions 	<ul style="list-style-type: none"> • Le capital social minimum assez élevé • frais de constitution très élevés • système d'administration très lourde (conseil d'administration, commissaires aux comptes...) pour les nouvelles sociétés
G.I.E	<ul style="list-style-type: none"> • Le GIE peut être créé sans capital de départ • les formalités de constitution sont assez souples • flexibilité dans l'organisation et le fonctionnement 	<ul style="list-style-type: none"> • Le GIE, lui-même, ne peut pas avoir pour but la recherche et le partage de bénéfices mais plutôt « de mettre en œuvre tous les moyens propres à faciliter ou à développer l'activité économique de ses membres, à améliorer ou à accroître les moyens de cette activité » • faible crédibilité vis-à-vis des tiers, surtout des banques • les membres du GIE sont solidairement responsables des dettes du GIE

Source : Agence Nationale Chargé de la Promotion de l'Investissement et des Grands Travaux- Guide du créateur d'entreprise, p. 04

CESAG - BIBLIOTHEQUE

ANNEXE C : ETATS FINANCIERS PREVISIONNELS

Tableau 15 : Besoin en fonds de roulement net global

Besoin en Fonds de Roulement Global (BFRNG)					
	2016	2017	2018	2019	2020
Besoin de Financement Global (BFG)	9 846 031	205 984 643	264 811 506	323 638 369	382 465 231
Emplois stables	432 364 210	532 364 210	633 064 210	734 264 210	834 964 210
Ressources durables	600 000 000	600 000 000	700 000 000	780 000 000	740 000 000
Fonds de Roulement Net Global (FRNG)	167 635 790	67 635 790	66 935 790	45 735 790	- 94 964 210
Emplois d'exploitation	9 846 031	205 984 643	264 811 506	323 638 369	382 465 231
Besoin en Fonds de Roulement d'Exploitation (BFE)	9 846 031	205 984 643	264 811 506	323 638 369	382 465 231

Tableau 16 : Bilan prévisionnel de Wak'at ni Laafi transport

Actif					
	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
Immobilisation brutes	432 364 210	532 364 210	633 064 210	734 264 210	834 964 210
Immobilisations corporelles	426 750 000	526 750 000	627 450 000	728 650 000	829 350 000
Immobilisations incorporelles	5 549 210	5 549 210	5 549 210	5 549 210	5 549 210
Immobilisations financières	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000
Amortissements et provisions	2 871 403	62 226 403	82 226 403	99 530 000	119 830 000
Total Actifs immobilisé	429 492 807	470 137 807	550 837 807	634 734 210	715 134 210
Stocks	2 766 864	3 837 360	4 907 856	5 978 352	7 048 848
Stock Matières Premières	2 766 864	3 837 360	4 907 856	5 978 352	7 048 848
Clients	7 079 167	202 147 283	259 903 650	317 660 017	375 416 383
Passif					
Capital	600 000 000	600 000 000	600 000 000	600 000 000	600 000 000
Total Capitaux propres	600 000 000				
Emprunts	-	-	100 000 000	180 000 000	140 000 000
Total Dettes et Res. Assimilées	-	-	100 000 000	180 000 000	140 000 000
Total Bilan	600 000 000	676 122 450	815 649 313	958 372 579	1 097 599 441

Tableau 17 : Compte de résultat prévisionnel de Wak'at ni Laafi Transport

En FCFA	2016	2017	2018	2019	2020
Vente de marchandises	84 950 000	534 310 000	686 970 000	839 630 000	992 290 000
Total Chiffre d'Affaires (HT)	84 950 000	534 310 000	686 970 000	839 630 000	992 290 000
Achats et frais / Achats	15 059 400	83 964 000	107 690 400	131 416 800	155 143 200
Variation de stocks	2 766 864	1 070 496	1 070 496	1 070 496	1 070 496
Services extérieurs	32 501 305	26 805 220	31 911 220	36 711 220	41 817 220
Autres frais	954 675	3 818 700	4 124 700	4 124 700	4 430 700
Impôts et taxes	2 359 890	2 989 170	3 618 450	4 247 730	4 877 010
Autres charges	2 360 000	6 860 000	8 460 000	10 060 000	11 660 000
Total Charges	55 047 459	121 688 886	152 750 566	183 506 246	214 567 926
Valeurs Ajoutée	29 902 541	412 621 114	534 219 434	656 123 754	777 722 074
Dotations aux amortissements et provisions	2 871 403	62 226 403	82 226 403	99 530 000	119 830 000
Resultat d'exploitation	- 62 928 662	236 809 311	314 782 031	395 757 154	473 429 874
Produits financiers	-	-	-	-	-
Charges financières	-	-	5 000 000	9 000 000	7 000 000
Resultat financier	-	-	5 000 000	- 9 000 000	- 7 000 000
Resultat Activités Ordinaires	- 62 928 662	236 809 311	309 782 031	386 757 154	466 429 874
Impôts sur le résultat	3 000 000	65 122 560	85 190 058	106 358 217	128 268 215
Résultat Net	- 65 928 662	171 686 750	224 591 972	280 398 937	338 161 659

Tableau 18 : Tableau Financier des Ressources et Emplois (TAFIRE)

	2016	2017	2018	2019	2020
Capacité d'autofinancement Globale (CAFG)	- 63 057 259	233 913 154	306 818 376	379 928 937	457 991 659
Excedent Brut d'Exploitation (EBE)	- 60 057 259	299 035 714	397 008 434	495 287 154	593 259 874
Autofinancement (A.F.)	- 63 057 259	130 901 103	172 063 192	211 689 575	255 094 663
Distribution de dividendes dans l'exercice (1)		103 012 050	134 755 183	168 239 362	202 896 995
Excedent de Trésorerie d'Exploitation	- 74 215 592	- 91 100 519	281 495 701	379 774 421	477 747 141
Investissement Total	432 364 210	100 000 000	100 700 000	101 200 000	100 700 000
A. Emplois économiques à Financer	446 522 543	490 136 233	216 212 733	216 712 733	216 212 733
B - Emplois Totaux à financer	446 522 543	490 136 233	216 212 733	236 712 733	256 212 733
Financement total	-	-	100 000 000	100 000 000	-
Financement par emprunt	-	-	100 000 000	100 000 000	-

Tableau 19 : Budget de trésorerie prévisionnel de Wak'at ni Laafi Transport

Rubriques	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020
Encaissements d'exploitation	100 241 000	472 864 350	607 968 450	743 072 550	878 176 650
Encaissements sur CA Budgétés	100 241 000	472 864 350	607 968 450	743 072 550	878 176 650
Total encaissements	100 241 000	472 864 350	607 968 450	743 072 550	878 176 650
Décaissements d'exploitation	134 680 180	319 784 320	402 570 720	484 051 120	559 837 520
Décaissements hors exploitation	454 766 864	226 482 546	264 625 679	304 509 858	345 567 491
Frais de recrutement	32 000 000	22 400 000	28 800 000	35 200 000	41 600 000
Acquisition d'immobilisation	420 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000
Terrains	150 000 000	-	-	-	-
Batiments	20 000 000	-	-	-	-
Equipements	250 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000	100 000 000
Variation de stocks	2 766 864	1 070 496	1 070 496	1 070 496	1 070 496
Distribution résultat	-	103 012 050	134 755 183	168 239 362	202 896 995
Total décaissements	589 447 044	546 266 866	667 196 399	788 560 978	905 405 011
Solde Enc./Décaissements	- 489 206 044	- 73 402 516	- 59 227 949	- 45 488 428	- 27 228 361
Situation initiale de trésorerie	591 385 790	102 179 746	28 777 230	69 549 281	104 060 853
Solde cumulé avant Financement/Placement	102 179 746	28 777 230	- 30 450 719	24 060 853	76 832 491
Financement : Crédits nouveaux	-	-	100 000 000	100 000 000	-
Financement : Remboursements	-	-	-	20 000 000	40 000 000
Variation encours de crédit	-	-	100 000 000	80 000 000	- 40 000 000
Encours de crédits	-	-	100 000 000	180 000 000	140 000 000
Placement : Décaissement	15 000 000	-	15 000 000	3 000 000	-
Solde de trésorerie cumulé après décisions	87 179 746	13 777 230	39 718 781	71 433 753	4 408 791

TABLE DES MATIERES

Dédicace	i
Remerciements	ii
Liste des sigles et abréviations	iii
Liste des tableaux et figures	v
Sommaire	vi
INTRODUCTION GENERALE.....	1
Chapitre 1 : Environnement du transport terrestre de la ville de Ouagadougou	5
I. Etat des lieux de l'offre de transport dans la ville de Ouagadougou.....	5
1. La voirie urbaine.....	5
2. Les transports individuels.....	6
2.1. Les deux roues.....	6
2.2. La voiture privée.....	7
3. Les transports collectifs.....	8
3.1. Le taxi.....	8
3.2. La Société de Transport en Commun de la ville de Ouagadougou (SOTRACO).....	9
II. Cadre institutionnel et réglementaire	10
1. Dispositions règlementaires.....	10
2. Les organisations professionnelles du secteur du transport à Ouagadougou	11
3. Les conditions d'accès à la profession de transporteur	12
III. Analyse de l'offre et de la demande	13
1. L'offre de transport scolaire privé.....	13
2. La demande de transport scolaire privé.....	14
2.1. Demande potentielle de transport scolaire privée à Ouagadougou	14
2.2. Méthodologie adoptée pour l'étude de la demande	14
2.3. Résultats de l'étude de la demande	15
2.3.1. Accueil du projet par les chefs d'établissement.....	15
2.3.2. Accueil des parents d'élèves.....	16
2.3.3. Accueil les élèves.....	17
Chapitre 2 : Organisation et moyens nécessaires à l'offre de service de transport scolaire privé	20
I. Présentation de la société Wak'at ni Laafi Transport	20
1. Mission et objectifs de Wak'at ni Laafi Transport	20

1.1.	Mission et vision de Wak'at ni Laafi Transport.....	20
1.2.	Objectifs de Wak'at ni Laafi Transport.....	21
1.3.	Activités de Wak'at ni Laafi Transport.....	21
2.	Le statut juridique de la Wak'at ni Laafi Transport	22
II.	Positionnement stratégique et marketing de Wak'at ni Laafi Transport.....	24
1.	Positionnement stratégique de Wak'at ni Laafi Transport	25
1.1.	Analyse PESTEL.....	25
1.1.1.	L'environnement Politique	25
1.1.2.	Environnement économique	26
1.1.3.	Environnement social.....	27
1.1.4.	Environnement légal	27
1.1.5.	Environnement écologique	28
1.1.6.	Environnement technologique	28
1.2.	Synthèse opportunités/menaces.....	29
2.	La stratégie marketing de Wak'at ni Laafi Transport.....	30
2.1.	Les produits de Wak'at ni Laafi Transport	31
2.1.1.	Les différents parcours de desserte des établissements	31
2.1.1.1.	Dessertes du Collège Saint Jean-baptiste de la Salles et du Lycée Philippe Zinda Kaboré	32
2.1.1.2.	Dessertes du groupe scolaire Sainte Colette et du l'école privé ATI.....	33
2.1.1.3.	Desserte du lycée Technique de Ouagadougou.....	35
2.1.2.	Les différents voyages de sorties scolaires éducatives et récréatives des élèves. 35	
2.2.	Les prix des services de Wak'at ni Laafi Transport.....	35
2.3.	La distribution des services de Wak'at ni Laafi Transport	36
2.4.	Promotion des services de Wak'at ni Laafi Transport	36
III.	Plan des ressources humaines et techniques Wak'at ni Laafi Transport.....	37
1.	L'organisation de la société.....	37
2.	Le plan des ressources humaines de Wak'at ni Laafi Transport	40
3.	Le plan technique.....	42
Chapitre 3 : Coût, modalités de financement, rentabilité et risques du projet		44
I.	Evaluation du cout de la mise en place du projet.....	44
II.	Besoin de financement du projet.....	45
1.	Le besoin en fonds de roulement.....	45

1.1. Les charges d'exploitation	45
1.2. Le budget des immobilisations.....	45
2. Le budget de trésorerie	46
III. Modalités de financement, rentabilité et risques du projet.....	47
1. Modalités de financement.....	47
2. Rentabilité du projet	48
2.1. Le chiffre d'affaire prévisionnel	49
2.2. Le résultat prévisionnel	49
2.3. Synthèse de la rentabilité de Wak'at ni Laafi Transport	50
3. Risques du projet	51
CONCLUSION GENERALE	53
BIBLIOGRAPHIE	54
ANNEXES	56
ANNEXE A : OUTILS ET SYNTHÈSE DE L'ÉTUDE DE LA DEMANDE	57
ANNEXE B : FORMES JURIDIQUES DES SOCIÉTÉS	65
ANNEXE C : ÉTATS FINANCIERS PRÉVISIONNELS.....	67
TABLE DES MATIÈRES	73

RESUME

MODALITES DE FINANCEMENT D'UNE SOCIETE PRIVEE DE TRANSPORT

SCOLAIRE : WAK'AT NI LAAFI TRANSPORT

L'insuffisance de transport collectif au Burkina Faso constitue un manque à gagner dans l'économie du pays. Des efforts ont été consentis par l'ETAT et les collectivités locales pour l'amélioration des services fournis par la SOTRACO. Il reste cependant beaucoup à faire car la société ne dispose pas d'une flotte suffisante pour satisfaire la demande des populations. Des mesures sont également prises pour inciter l'initiative privée dans le domaine du transport. Le phénomène grandissant de l'insécurité routière pousse de plus en plus les ménages à manifester un besoin en transports collectifs adaptés à leurs déplacements ; d'où l'idée de la création d'une offre de transport scolaire dans la ville de Ouagadougou.

C'est en ce sens que nous avons axés notre projet sur la faisabilité, la rentabilité et les modalités de financement d'une offre de transport scolaire dans la ville de Ouagadougou. Nous avons étudié le projet à travers les résultats des réponses aux questionnaires que nos enquêtes auprès des principaux acteurs de l'éducation (responsables d'écoles, parents d'élèves, élèves) de ladite ville ont révélés. Nous avons étudiés le positionnement de la société en faisant ressortir les opportunités et les menaces issues d'une analyse PESTEL.

Il ressort de notre analyse que le projet dégage un résultat positif à long terme et assure aux investisseurs une rentabilité conséquente. Somme toutes il apparait que l'entreprise en plus d'être rentable crée de la valeur et de l'emploi tout en contribuant au développement du transport collectif ainsi qu'à la réduction des gaz à effet de serre dans la ville de Ouagadougou.

Mots clés : Transport scolaire privé, Plan d'affaire, Financement, Ouagadougou

FUNDING TERMS FOR A PRIVATE COMPANY OF SCHOOL TRANSPORTATION:

WAK'AT NI LAAFI TRASPORT

The lack of public transport services in Burkina Faso bring a failure in the economy of the country. Some actions have been made by the government and local authorities to improve the services provided by SOTRACO. Nevertheless, it remains much to be done. In fact, the company haven't enough fleet to satisfy the needs of people. Measures are also taken to encourage private initiative in the field of transport. The growing phenomenon of road accidents leads more and more households to ask for a suitable collective transport for their travels; hence the idea to create a school transportation service in the city of Ouagadougou.

So we focus our project on the study of the feasibility, the profitability and the financing terms of a school transport service in the city of Ouagadougou. We studied the project through the results of the lists of questions that our investigations with principal education actors (school officials, parents, students) have revealed. We also spoke about the position of the company by highlighting the opportunities and threats from a PESTLE analysis.

It appear from our analysis that the project generates a positive long-term results and provides to investors consistent benefits. In conclusion it appears that, moreover to be profitable, the project creates value and jobs while contributing to the development of transport and the reduction of greenhouse gas emissions in the city of Ouagadougou.

Keywords: Private school transportation, Business plan, Funding, Ouagadougou.