



Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion
(CESAG)

**CESAG EXECUTIVE EDUCATION
(CEE)**

**MBA GESTION DE PROJETS
(MBA GP)**

Promotion 2016 - 2017

Projet Professionnel de fin d'étude

THEME

ETUDE DE FAISABILITE D'UN PROJET DE CREATION
D'UNE UNITE DE TRANSFORMATION DE PNEUS USAGES
NON REUTILISABLES EN BROYATS DANS LE DISTRICT
D'ABIDJAN (COMMUNE DE BINGERVILLE)

Présenté par :

Dirigé par :

Louis B. PAMIN

**M. Alioune CISSE
Enseignant associé au CESAG**

AVRIL 2018

DEDICACE

*Je dédie humblement ce travail à Dieu le Père tout puissant, Créateur du Ciel et de la Terre !
Que la Gloire lui soit rendue !*

*A la mémoire de mes défunts parents biologiques, **mon père Feu Alphonse PAMIN** et ma
mère Feue Angèle TUO très tôt arrachés à notre affection, que la terre leur soit légère !*

*A mes parents adoptifs, Monsieur et Madame **TIAPET** pour qui aucune dédicace ne saurait
exprimer mon respect, mon amour, ma fierté et ma reconnaissance pour tout ce qu'ils ont
consenti pour moi.*

A toute ma famille : Toute mon affection !

REMERCIEMENTS

Cette rédaction a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui je voudrais témoigner toute ma reconnaissance.

Je voudrais tout d'abord exprimer toute ma gratitude à Monsieur Alioune CISSE qui m'a encadré, pour sa patience, sa disponibilité, et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter ma réflexion

A mes amis et frères avec qui j'ai partagé une année pleine de beaux souvenirs et des moments inoubliables dans ce chaleureux MBA en Gestion de Projets. Soyez bénis au-delà de vos espérances. Je vous souhaite un franc succès dans tous vos projets...l'aventure continue car le meilleur reste à venir

Enfin j'adresse mes plus sincères remerciements à ma très grande famille, à la communauté des étudiants ivoiriens au CESAG (AIC), mes proches et amis, qui m'ont accompagné, aidé, soutenu et encouragé tout au long de la réalisation de ce projet professionnel.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ADEME	: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AFD	: Analyse Financière Détaillée
AFNOR	: Association Française de Normalisation
AFITEP	: Association Francophone du management de Projets
AFS	: Analyse Financière Sommaire
AGEROUTE	: Agence de Gestion des Routes
ANASUR	: Agence Nationale de la Salubrité Urbaine
ASEMA	: Association des Stagiaires et Etudiants Managers du CESAG
B2B	: Business To Business
BFR	: Besoin en Fonds de roulement
BTP	: Bâtiments et Travaux Publics
CAF	: Capacité d'Autofinancement
CESAG	: Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion
CIAPOL	: Centre Ivoirien Antipollution
DRCI	: Délai de Récupération du Capital Investi
EF	: Etude Financière
EPA	: Etablissement Public Administratif
FDR	: Fonds De Roulement
FFOM	: Forces Faiblesses Opportunités Menaces
GIE	: Groupement d'Intérêt Economique
HBTS	: Habitants
ISO	: International Organisation for Standardisation
kWh	: Kilo Watt Heure
ONG	: Organisation Non Gouvernementale
OHADA	: Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
PESTEL	: Politique, Economique, Sociologique, Technologique, Ecologique, Légal
PMBOK	: Project Management Body of Knowledge
PME	: Petites et moyennes Entreprises
PMI	: Project Management Institute
PUR	: Pneu Usagé Réutilisable
PUNR	: Pneu Usagé Non Réutilisable
RGPH	: Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RUMI	: Rendement de l'Unité Monétaire Investi
SARL	: Société à responsabilité limitée
SWOT	: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

TRI : Taux de Rentabilité Interne

VAN : Valeur Actuelle Nette

CESAG - BIBLIOTHEQUE

FICHE SYNOPTIQUE DU PROJET

Titre du projet	Création d'une unité de transformation de pneus usagés non réutilisables en broyats	
Secteur	industrielle	
Localisation	District d'Abidjan (commune de Bingerville)	
Forme juridique	Société A Responsabilité Limitée (SARL)	
Promoteur	M. Louis B. PAMIN Maitrise en sciences de gestion	
Coût du projet	554,16 millions FCFA	
	Dépenses d'investissement	440 millions FCFA
	Dépenses d'exploitation	191 millions FCFA
Modalités de financement	Fonds propres (35%)	193,16 millions FCFA
	Emprunts (65%)	360,20 millions FCFA
Durée	08 ans	
Indicateurs de rentabilité	VAN à 38%	38,94 millions FCFA
	TRI	41%
	RUMI	3,07
	Risque financier	0,33
	DRCI	2 ans 6 mois 14 jours
Nombres d'emplois créés	25 emplois permanents	
Offre de produits	Broyats de pneus usagés	

LISTE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaire soumis aux Vulcanisateurs.....	60
Annexe 2 : Données prévisionnelles d'investissement/Immobilisation.....	63
Annexe 3 : Calcul du fond de roulement.....	63
Annexe 4 : Dépenses d'exploitation.....	64
Annexe 5 : Valeurs résiduelles.....	64
Annexe 6 : Calcul du chiffre d'affaires.....	64
Annexe 7 : Calcul des flux financiers.....	65
Annexe 8 : Le Remboursement des emprunts.....	66
Annexe 9 : Amortissement technique des immobilisations.....	66
Annexe 10 : Compte de résultats prévisionnel et Capacité d'autofinancement.....	67
Annexe 11 : Emplois et ressources.....	68
Annexe 12 : Rentabilité des capitaux investis.....	68

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Processus d'élaboration des états financiers prévisionnels d'un projet.....	22
Figure 2 : Commune de Bingerville : zone d'implantation de notre Projet.....	27
Figure 3 : Matrice de l'intensité concurrentielle.....	34
Figure 4 : Equipement de transformation : machine HAMMEL VB 750D.....	36
Figure 5 : Quartier d'Adjamé Bingerville : Site d'implantation de notre Projet.....	39

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Le cycle de vie du projet.....	10
Tableau 2 : Analyse PESTEL de notre Projet.....	30
Tableau 3 : Estimation de la demande (en quantité).....	32
Tableau 4 : Synthèse de l'analyse de l'intensité concurrentielle.....	34
Tableau 5 : Analyse fonctionnelle.....	35
Tableau 7 : Récapitulatif du personnel ouvrier.....	38
Tableau 8 : Données prévisionnelles d'investissement/Immobilisation.....	40
Tableau 9 : Données prévisionnelles d'exploitation.....	40
Tableau 10 : Critères de segmentation.....	46
Tableau 11 : Le plan de financement.....	51

SOMMAIRE

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	III
FICHE SYNOPTIQUE DU PROJET	V
LISTE DES ILLUSTRATIONS	VI
SOMMAIRE	VII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE, METHODOLOGIQUE - PRESENTATION DU PROMOTEUR ET DU PROJET.....	6
Chapitre 1 : CADRE THEORIQUE.....	7
1.1. Revue de la littérature relative à la conception de projet.....	7
1.2. Les différentes études du projet.....	15
Chapitre 2 : CADRE METHODOLOGIQUE – PRESENTATION DU PROMOTEUR ET DE SON PROJET.....	24
2.1. Cadre méthodologique.....	24
2.2. Présentation du promoteur et de son projet.....	25
DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE FAISABILITE DU PROJET	28
Chapitre 3 : ETUDE DE MARCHE ET ETUDE TECHNIQUE.....	29
3.1. Etude de marché	29
3.2. Etude de faisabilité technique.....	36
Chapitre 4 : CHOIX DE LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET DE LA FORME JURIDIQUE, ETUDE COMMERCIALE ET FINANCIERE.....	42
4.1. Structure organisationnelle et forme juridique.....	42
4.2. L'étude de faisabilité commerciale analyse.....	45
CONCLUSION ET RECOMMANDATION	53
BIBLIOGRAPHIE	57
WEBOGRAPHIE.....	58
ANNEXES	59
TABLE DES MATIERES	69
	VII

CESAG BIBLIOTHEQUE

INTRODUCTION GENERALE

a. Contexte du projet

Tout habitant d'Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire, avec près de 4.707.000 habitants, soit 20% de la population ivoirienne (*RGPH, 2014*), en prenant du recul de plusieurs années, nous dirons que cette ville a énormément changé. Abidjan, perle des lagunes ! Un slogan aujourd'hui inapproprié et bien loin du spectacle que donne à voir la ville avec ses monticules de déchets. A Abidjan comme dans toutes les grandes villes africaines, les pratiques en matière de gestion des déchets ne sont pas encore bien maîtrisées. L'accroissement des activités économiques, la crise socio-politique et la croissance démographique ne font qu'aggraver la situation. Cette explosion de la population urbaine modifie considérablement l'environnement urbain. Nous assistons à une augmentation rapide de la superficie de la ville qui était de 422 km² est passé à 2119 km² et d'une population de 4.707.000 à 6.000.000 depuis son érection en district en 2001. Cela se traduit par une forte urbanisation du territoire, une transformation des habitudes de consommation et par conséquent, une forte production de déchets, qui est en constante augmentation. La politique ivoirienne en matière d'élimination des déchets reste encore hésitante. Ainsi, presque toutes sortes de déchets sont entreposées dans des décharges ne répondant à aucune norme environnementale ou dans la décharge autorisée officiellement mais non contrôlée. C'est le cas de la décharge d'Akouédo.

Ce type d'élimination des déchets a des impacts désastreux, à court et long terme, pour l'état sanitaire des populations, les sols, l'air et les ressources en eaux (El Morjani, 2002). Pour Abidjan, la seule décharge d'Akouédo reçoit entre 2000 et 2500 tonnes de déchets municipaux par jour et ne bénéficie d'aucun système de protection de l'environnement et des eaux souterraines (Kouassi, 2005). Cette décharge non contrôlée est l'objet d'une gestion anarchique et s'avère techniquement dépassée car la période d'exploitation était prévue pour 25 à 30 ans.

L'augmentation du nombre de pneus usagés est marquée depuis plusieurs années par de fortes importations de véhicules neufs et d'occasions communément appelé « France au revoir ». Ces pneus usagés sont disséminés dans la ville d'Abidjan sans aucun traitement spécifique.

Interpellé par cette situation le district d'Abidjan a depuis 2013 entrepris des échanges avec des experts (Sud-Africains et Italiens) spécialisés dans le traitement des pneus usagés pour la mise en place d'une usine de transformation de pneus usagés à Abidjan.

Cependant force est de constater à la date d'aujourd'hui qu'aucune usine n'a été construite et malgré les actions du district, ces pneus continuent d'envahir Abidjan.

Afin de contribuer à la recherche de solutions pour lutter contre la prolifération des pneus usagés dans le district d'Abidjan nous avons pensé à la valorisation de ces pneus en mettant en place une unité de transformation des pneus usagés non réutilisables en broyats dans le district d'Abidjan plus précisément dans la commune de Bingerville.

b. Problématique

La gestion des déchets dans son ensemble constitue un des soucis pour les pays du monde. De ce fait, l'Organisation des Nations Unies estime que sur l'ensemble des pays déclarants, les déchets municipaux totaux perçus dépassent 1,2 milliard de tonnes par an (*Nations Unies, 2011*).

Compte tenu de la croissance économique et l'industrialisation du monde, on assiste à une augmentation rapide des pneus usagés : 1 rejet /hbt/an (*EPA, 2012*). Le flux général des pneus usagés est estimé à 1 milliard de pneus par an (*Williams P. et al. 2012*). Ce nombre est susceptible d'augmenter d'année en année. En effet, la gestion des pneus usagés est devenue une nécessité, mais de nombreux pays ne sont actuellement pas en mesure de traiter l'énorme quantité de déchets pneumatiques de manière écologiquement et économiquement durable (*Nations Unies, 2011*).

D'après l'ADEME (2013), dans son rapport annuel de la mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives aux pneumatiques usagés, déclare que 60 % des exportations de pneus d'occasion sont destinées à l'Afrique et notamment l'Afrique de l'Ouest qui représente plus 38% des exportations mondiales. Ainsi, l'Afrique de l'Ouest est considérée comme la zone la plus exposée aux problèmes de gestion des pneus usagés et la Côte d'Ivoire n'en est pas épargnée.

En effet, à Abidjan, la pleine expansion des parcs des véhicules d'occasions a également accéléré l'accroissement des proportions des déchets pneumatiques au sein des déchets solides. Une faible quantité de ces déchets pneumatiques fait l'objet de recyclage à d'autres usages. Ils ne deviennent véritablement des déchets que lorsque plus aucun usage ne peut en être tiré. Ils sont malheureusement très présents dans la nature avec ou sans les autres déchets. Qualifiés d'encombrants et de déchets non biodégradables, ces pneus usagés constituent l'un des principaux marqueurs de paysage. Ils altèrent les sols et obstruent les caniveaux. Ils donnent ainsi à la ville d'Abidjan et même à d'autres villes de la Côte d'Ivoire, une vision remarquable de la gestion actuelle de l'environnement urbain. Cependant, malgré les nombreux moyens et systèmes de gestion des déchets solides

mise en place par les autorités aucune véritable réponse n'est apportée à la problématique des déchets pneumatiques dans le district d'Abidjan.

Un espoir est toutefois permis grâce à quelques initiatives de recyclage. Ce recyclage qui pour l'instant est entrepris par des artisans qui fabriquent à partir de ces déchets quelques objets de valeur tels que les chaussures ; les fauteuils ; etc.... mais vu l'ampleur du problème les retombés restent insignifiantes, il devient donc nécessaire de penser à la création d'une unité de transformation qui contribuerait considérablement à la gestion des pneus usagés, en respectant la réglementation en vigueur, rentable et adaptée.

Cependant il convient s'interroger sur la faisabilité d'un tel projet dans le contexte abidjanais.

Pour répondre à cette question, des objectifs ont été fixés dans la suite.

c. Objectif du projet

➤ Objectif général

Notre objectif général est d'étudier la faisabilité du projet de création d'une unité de transformation des pneus usagés non réutilisables dans le district d'Abidjan.

➤ Objectifs spécifiques

Pour atteindre cet objectif global, il s'agira plus spécifiquement de :

- étudier le marché pour mieux apprécier son potentiel ;
- étudier la faisabilité technique ;
- étudier la faisabilité juridique ;
- étudier la faisabilité commerciale et financière ;
- identifier les impacts environnementaux du projet.

Notre étude revêt beaucoup d'intérêts qui se situent à plusieurs niveaux :

- Pour la Côte d'Ivoire

Elle sera une contribution à la résolution des problèmes de santé publique et de dégradation de l'environnement liée aux pneus usagés dans le district d'Abidjan.

- Pour le Centre Africain des Etudes Supérieures en Gestion (CESAG)

Cette étude fournira un support pédagogique au CESAG dans le domaine de la gestion de projet appliquée à la création de petites et moyennes entreprises (PME), permettra d'enrichir et de diversifier la base de données en conception de projets. Elle mettra également en exergue, la notoriété et le savoir-faire du CESAG.

- Pour nous :

Ce projet nous permettra de renforcer nos connaissances et aptitudes en matière de conception de projet en mettant en pratique les outils et concepts acquis durant notre formation. De contribuer à la recherche de solutions de ce problème, de créer des emplois directs et indirects et participer à la création de richesse.

- Pour le lecteur :

L'exploitation de ce projet permettra d'enrichir les connaissances du lecteur à travers la démarche de conception et les outils d'analyse de projet proposés. D'éveiller sa conscience et l'emmener à rêver grand pour notre cher Afrique.

L'étude s'inscrit dans la dimension de la conception de projets. Toutefois, les autres phases liées à la gestion et à l'évaluation de projet ne sont pas prises en compte dans ce projet professionnel. Il se limite aux études de marché, juridique, technique, organisationnelle, financière et commercial. Sur le plan géographique, le projet sera implanté dans le District d'Abidjan plus précisément dans la commune Bingerville. Il peut néanmoins être mis en œuvre dans d'autres localités de la Côte d'Ivoire à condition de l'adapter aux réalités locales

d. Méthodologie

Il s'agit de présenter la méthodologie utilisée pour réaliser ce travail.

Il s'articule autour de :

- la consultation des ouvrages, mémoires, articles disponibles sur le sujet ainsi que des codex de formation en gestion de projets ;
- l'utilisation d'un guide d'entretien pour les responsables de département ;
- l'utilisation d'un questionnaire pour les vulcanisateurs ;
- l'utilisation de logiciels tels que Microsoft Word pour le traitement de texte, Excel pour les calculs.

Afin de mener à bien ce projet professionnel, nous nous conformerons à la démarche suivante :

- la première partie intitulée cadre théorique et méthodologie - présentation du projet et du promoteur - étude de marche ;
- dans la deuxième partie, nous présenterons l'étude de faisabilité du projet.

**PREMIERE PARTIE : CADRE
THEORIQUE, METHODOLOGIQUE
- PRESENTATION DU
PROMOTEUR ET DU PROJET**

Chapitre 1 : CADRE THEORIQUE

1.1.Revue de la littérature relative à la conception de projet.

Cette chapitre sera consacrée à la définition de trois notions essentielles, nécessaire pour une bonne compréhension de notre étude. Il s'agit de la notion de projet, de l'entrepreneuriat et de pneus usagés.

1.1.1. Concept de Projet

1.1.1.1. Définition de la notion de projet

Reprenons quelques définitions du mot projet :

- « Un projet est une entreprise temporaire_décidée dans le but de créer un produit, un service ou un résultat unique » (Guide PMBOK 5)
- L'AFITEP donne du mot projet les définitions suivantes :
 - « Une intention de faire, ou plus conceptuellement une démarche spécifique qui permet de structurer méthodiquement et progressivement une réalité à venir »,
 - « Le projet est un ensemble d'actions à réaliser pour satisfaire un objectif défini, dans le cadre d'une mission précise, et pour la réalisation desquelles on a identifié, non seulement, un début, mais aussi une fin » ;
- La norme NF EN ISO 9000 définit le projet comme un :
 - « Processus unique, qui consiste en un ensemble d'activités coordonnées et maîtrisées comportant des dates de début et de fin, entrepris dans le but d'atteindre un objectif conforme à des exigences spécifiques, incluant des contraintes de délais, de coûts et de ressources »,
 - « un projet est une action spécifique, nouvelle, qui structure méthodiquement et progressivement une réalité à venir, pour laquelle on n'a pas encore d'équivalent » (AFNOR, norme X50-105).

1.1.1.2. Les caractéristiques de projets

Partant de ce qui précède, nous pouvons faire une classification des projets selon différents critères¹ est possible :

➤ **La finalité :**

Il s'agit des projets à but lucratif ou non lucratifs (sociaux, infrastructures, vulgarisation...).

➤ **La nature :**

- Projet « ouvrage » : Il est relatif à un projet unique, non récurrent qui s'adresse à un client unique, qui existe par lui-même et qui est un bien livrable (Ponts ; Autoroute ; Barrages ; Immeubles) ;
- Projet « produit » : la finalité est la mise au point d'un produit, qui fera par la suite l'objet d'une production répétitive, destinée au marché d'un public plus ou moins large (Cimenteries ; Electroménagers ; Automobiles) ;
- Projet « organisationnel » : relatif à un projet « soft », dont la notion de livrable est moins tangible (Organisation des jeux de la francophonie ; Implantation d'un système qualité ; Changement de système comptable)

➤ **La taille :**

- Mégaprojets : Projet de construction du canal de Suez ;
- Macro projets : Projet d'adduction en eaux potables ;
- Micro-projets : Projet d'élevage de volailles

➤ **La nature juridique :**

- Publics : Projet de lutte contre l'érosion côtière sur le littoral ouest africain) ;
- Privés : Projet de commercialisation d'appareils électroniques intelligents ;
- ONG, GIE, Coopératifs, etc. : Projet d'appui à l'émancipation des femmes.

➤ **La nature des ressources humaines :**

- Les projets collectifs, dont l'exécution exige la création d'équipes ou l'intervention de plusieurs acteurs : Projet de création de Facebook ;
- Les projets individuels, projets portés en général par une seule personne : projet de création d'un cabinet de consultation.

➤ **L'articulation entre projets :**

¹ Codex de « CONTEXTE DE LA GESTION DE PROJETS » de Mr Edoé Djimitri Agbodjan, enseignant du CESAG

- Techniquement compatibles : la réalisation de l'un n'empêche pas la réalisation de l'autre. Ils peuvent être : dépendants (grappe de projets, projet intégré) ou indépendants (portefeuille de projets)
- Techniquement incompatibles : Ils sont mutuellement exclusifs. La réalisation de l'un empêche la réalisation de l'autre (2 sites en compétition pour recevoir le même aéroport)

Enfin, lorsque nous parlons de projet, nous faisons également référence à un mode de gestion, à un système que l'organisation adopte afin de faciliter l'atteinte de ses objectifs. Ce mode de gestion fait référence à la gestion de projet.

1.1.1.3. Les étapes du cycle de vie d'un projet

Pour qu'il soit bien géré, un projet doit suivre différentes étapes, constituant son cycle de vie. Ce cycle est en effet la série de phases que le projet traverse, depuis son démarrage jusqu'à sa clôture. Les phases sont habituellement en séquence et sont déterminées par les besoins de management et de maîtrise du domaine d'application. À chacune des phases identifiées correspond généralement un livrable à approuver, ce qui permet l'exercice d'un contrôle dans le déroulement du projet.

Nous pouvons noter que le cycle de vie du projet est généralement présenté comme étant constitué de quatre (4) grandes phases que sont :

- La phase **d'identification** où la demande est clarifiée, les objectifs précisés et le projet globalement identifié en termes de produit ou service à livrer, de contraintes à respecter et de stratégie de réalisation ;
- La phase de **définition** où le contenu du projet ainsi que les procédures et les politiques de gestion sont définies de façon plus précise et le planning détaillé du projet est établi ;
- La phase de **réalisation** où le produit ou le service est effectivement réalisé suivant le plan prévu et en conformité avec les exigences du demandeur ;
- La phase de **terminaison** où le produit ou le service est remis au demandeur, le projet évalué et la fermeture administrative effectuée.

Tableau 1 : Le cycle de vie du projet²

Etapes	Objectifs	Principaux documents	Acteurs principaux
Identification	Trouver des projets prioritaires qui doivent contribuer au développement du pays	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fiches d'idée de projets ➤ Documents de pré-faisabilité 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mission permanente ➤ Ministère technique ➤ Populations locales ➤ Entreprises
Préparation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Amener un projet au stade où il sera reconnu ➤ Réalisable (faisable) du point de vue commercial, technique, organisationnel, financier, économique et social 	Etude de pré-faisabilité et de faisabilité commerciale, technique, organisationnelle, financière, économique et sociale, administrative et juridique	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultant ➤ Société d'ingénierie ➤ Equipe technique locale
Evaluation Ex-ante	Etudier si les objectifs du projet sont compatibles à ceux du secteur économique et s'il s'inscrit dans la stratégie de développement	Rapport d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Organismes chargés de financement, bailleurs de fonds ➤ Consultants
Sélection, Décision, Approbation	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Choisir une variante ➤ Négocier le projet ➤ Obtenir l'approbation officielle 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rapport d'évaluation ➤ Accord de crédit ➤ Accord de prêt 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Organismes chargés de financement, bailleurs de fonds ➤ Consultants
Exécution	Réaliser l'objectif du projet : Etudes complémentaires ; schéma de financement ; lancement des appels d'offre ; négociation avec acteurs concernés ; supervision et contrôle ; choix mode de réalisation ; terminaison	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Projet final ➤ Budget ➤ Calendrier d'activités ➤ Rapport de réalisation ➤ Rapport d'exécution 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Equipe de projet ➤ Organisme étatique ➤ Assistance technique
Evaluation Ex-post	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Vérifier l'efficacité à l'atteinte des objectifs et l'efficience dans l'utilisation des ressources ➤ Tirer des leçons pour le futur 	Documents d'évaluation finale ou rétrospective	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Consultants ➤ Bureaux d'études

² BA A. Etude de faisabilité d'un projet d'investissement privé : cas du cabinet dentaire des Niayes à Sangalkam. CESAG; 2013.

1.1.2. Le concept d'entrepreneuriat³

1.1.2.1. La notion d'entrepreneuriat

L'entrepreneuriat c'est :

- la création d'une organisation ;
- le fait d'innover ;
- c'est la création de la valeur ;
- la détection et l'exploitation d'opportunité ;
- la mise en place d'un projet privé ;

Un entrepreneur est par conséquent quelqu'un qui décide de faire de l'entrepreneuriat son métier.

1.1.2.2. Corpus de base du concept de l'entrepreneuriat

Trois auteurs ont structuré la théorie de l'entrepreneuriat et constituant ainsi le corpus théorique de base du concept de l'entrepreneuriat. Il s'agit de Richard Cantillon (fin 17ième siècle) Jean baptiste Say (début 19ième siècle) et Joseph Shumpeter (début 20ième siècle). Pour Richard Cantillon, « l'entrepreneur est celui qui supporte l'incertitude du marché ». Tandis que Jean Baptiste Say identifie l'entrepreneur à un intermédiaire entre le savant (connaissances) et l'ouvrier (industrie). Enfin Joseph Shumpeter, « l'entrepreneur est l'agent économique qui réalise de nouvelles combinaisons de production (innovation) ».

Ces trois auteurs écrivent ainsi l'équation entrepreneuriale de base :

$$\text{Entrepreneur} = \text{incertitude} + \text{risque} + \text{innovation}$$

1.1.2.3. Principaux paradigmes en entrepreneuriat

Dans le contexte de l'entrepreneuriat les paradigmes seraient : l'ensemble des règles admises comme des « normes » par la communauté des chercheurs en entrepreneuriat, à un moment donné pour délimiter et problématiser les « faits » qu'elle juge dignes d'étude.

³ Codex « CREATION D'ENTREPRISE » de Mr Alioune CISSE, enseignant associé au CESAG, Mars 2017

Face à la multiplicité des recherches disponibles actuellement, il n'est guère difficile d'identifier les chercheurs qui lient, pour les uns,

- « entrepreneuriat et innovation » ;
- « entrepreneuriat et opportunité » ;
- « entrepreneuriat et création de valeur ou de richesse » ;
- « entrepreneuriat et création d'organisation » ;
- concept multi paradigmatique.

1.1.2.4. Les différentes formes d'entrepreneuriat

1.1.2.4.1. La création ex-nihilo

La création ex-nihilo. Ex nihilo est une expression latine signifiant « à partir de rien ». Créer une entreprise quand rien n'existe n'est pas une situation facile. La création ex-nihilo exige beaucoup de travail, de rigueur et de ténacité. Par ailleurs les risques doivent être particulièrement bien évalués. La réussite du processus entrepreneurial d'un porteur de projet (dans le cadre d'une création ex-nihilo) est souvent conditionnée par le triptyque : bilan des compétences – élaboration d'un business plan – accompagnement.

1.1.2.4.2. La création par essaimage ou extrapreneuriat

L'essaimage désigne ici la démarche consistant pour une entreprise à aider un (ou plusieurs) de ses salariés à créer sa propre société ou à en reprendre une. Il s'agit d'une mesure d'accompagnement de départ. Créer une entreprise quand on est encore salarié et avec l'aide de son entreprise est certainement une démarche plus facile.

1.1.2.4.3. La création par franchise

La franchise est un accord commercial et juridique par lequel une entreprise appelée « franchiseur » s'engage à fournir à une seconde entreprise, dite « franchisee », une marque, un savoir-faire et une assistance permanente en contrepartie d'une rémunération. Le terme « franchise » ne s'applique que si les trois conditions précédentes sont réunies.

1.1.2.4.4. La création par reprise

La reprise d'entreprise ou d'activité présente une différence de taille avec la création d'entreprise. L'organisation existe, elle n'a pas à être créée. Si elle existe, il est alors

possible de s'appuyer sur des données qui la décrivent dans son présent, son histoire, sa structure et son fonctionnement. Dans ces conditions, l'incertitude est généralement moindre et les niveaux de risque beaucoup plus faibles. Au moins deux cas de reprise d'entreprise peuvent être examinés :

- La reprise d'entreprise ou d'activité en bonne santé
- La reprise d'entreprise ou d'activité en difficulté

1.1.3. Généralités sur les pneus

1.1.3.1. Notion de pneus

Un pneu, est un solide souple de forme torique formé de gomme et autres matériaux textiles et / ou métalliques. Il est conçu pour être monté sur la jante d'une roue et gonflé avec un gaz sous pression, habituellement de l'air ou de l'azote.

1.1.3.2. Notion de pneus usagés

Pneus usagés se définissent comme étant des « pneus qu'on élimine, qu'on a l'intention d'éliminer ou qu'on est tenu d'éliminer en vertu des dispositions du droit national ». (La convention de BALE, 2011).

Un pneu usagé est un pneu qui n'est plus destiné à l'utilisation sur un véhicule.

1.1.3.3. Typologie de pneus usagés

Les professionnels du secteur du pneumatique distinguent deux types de pneus usagés :

- **Pneu Usagé Réutilisable (PUR)** : sous cette dénomination, se cachent tous les pneus usagés pouvant être :
 - Rechapés (concerne surtout les pneus de poids lourds et d'engins de chantier) ;
 - Commercialisés sur le marché de l'occasion ou de l'export (le cas des pneus n'ayant pas atteint la limite d'usure autorisée).
- **Pneu Usagé Non Réutilisable (PUNR)** : ce terme désigne un pneu qui ne peut plus assurer la mobilité d'un véhicule en respectant les normes de sécurité.

1.1.3.4. Notion de Broyats de pneus et caractéristiques⁴

Le terme broyat désigne des morceaux de pneumatiques usagés cisailés, en d'autres termes le broyat est les produits obtenus du déchetage ou fragmentation d'un pneu usagé. Il est constitué d'éléments de tailles variées principalement comprises entre 25 mm et 350 mm

1.1.3.5. Les caractéristiques des broyats de pneus

- Provenance des broyats de pneus
 - véhicules légers ;
 - poids lourds ;
 - moto ;
 - agraires ;
 - génie civil...
- Dimension des broyats en millimètre
 - petite taille (Small) : [35 à 110[;
 - taille moyenne (Medium) : [110 à 140[;
 - grande taille (Large) : [140 à +∞ [.

Notons que la qualité du broyat se mesure en fonction de sa teneur en fils métalliques saillants (également appelés barbules).

1.1.3.6. Notion de valorisation de pneus⁵

Dans le domaine du pneumatique nous distinguons deux types de valorisation :

➤ La valorisation matière ou recyclage

Toute opération de valorisation par laquelle les déchets sont retraités en produits, matières ou substances aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. (Union Européenne).

La valorisation matière est le processus de traitement et de transformation des pneus usagés qui en permet une nouvelle utilisation sous une autre forme, par exemple **en broyats, en granulats ou en poudrette**. (Filière Pneumatique – Aliapur).

⁴ <https://www.aliapur.fr/fr/rd-innovations/produits/broyats>

⁵ <https://www.aliapur.fr/fr/les-applications/voies-de-valorisation>

Exemple d'applications concernées par la valorisation matière :

Aires de jeux, Bétons ; Carrières ; Gazon synthétique ; Pistes d'athlétisme ; Pièces automobiles ; Sol équestre ; Murs de soutènement ; Objets moulés ; Ecrans acoustiques...

➤ La valorisation énergétique

La valorisation énergétique est l'utilisation principalement de broyats de pneus usagés ou de pneus entiers comme combustible de substitution pour la production d'énergie. Cette énergie sert à fournir de la chaleur et/ou de l'électricité. C'est donc le pouvoir calorifique du pneu qui est recherché lorsque celui-ci est brûlé. (Filière Pneumatique – Aliapur).

1.2. Les différentes études du projet

1.2.1. L'étude de marché

L'objectif global de cette étude consiste à mesurer et estimer le marché afin de déterminer si le projet produira le bon produit ou service, au moment opportun et au bon prix. L'étude de marché nous renseignera sur la demande actuelle pour le produit, sur les prévisions de ventes au cours de la durée de vie du projet ainsi que sur les éléments du mix-marketing à mettre en place pour en faciliter sa commercialisation.

1.2.1.1. Les étapes de l'étude de marché

Au cours de la phase d'étude de marché, les étapes proposées par KOTLER et DUBOIS sont les suivantes :

- **la définition du problème à résoudre** : cette étape impose de formuler un véritable diagnostic marketing afin toutefois de pouvoir construire le projet d'étude de marché ;
- **l'élaboration du plan de l'étude** : à ce stade il faut définir les sources d'informations (primaires ou secondaires), les approches méthodologiques utilisées, les instruments de recherche, le plan d'échantillonnage et les méthodes de recueil de données ;
- **la collecte des informations** : c'est la phase de gestion sur le terrain par l'utilisation des sources primaires (enquêtes) ou des sources secondaires (revues spécialisées, données statistiques, publications industrielles et pour les consommateurs.) ;
- **l'analyse des résultats** : cette étape consiste à dégager la signification des résultats obtenus lors de la collecte des informations ;

- **la présentation des résultats** : elle consiste à présenter des résultats et des recommandations au moyen des tableaux statistiques et des rapports d'étude détaillés ;
- **la prise de décision** : l'étude de marché doit apporter un éclairage aussi utile que possible dans la décision à prendre.

Ainsi à partir des différentes étapes, l'étude de marché doit aider le porteur du projet à :

- **définir** le segment de marché ;
- **évaluer** la demande du marché du produit ou service ;
- **déterminer l'offre** du produit ou service sur le marché ;
- **déterminer la part** de marché du projet ;
- **élaborer** un plan marketing.

1.2.1.2. La segmentation du marché du produit

Pour tout projet, la première étape consiste à définir les marchés potentiels sous forme de segments, de produits, de clients ou de zones géographiques. La segmentation peut se faire selon la zone géographique, le revenu, l'âge, le sexe, etc...

1.2.1.3. L'évaluation de la demande du produit

La demande d'un produit est la quantité de ce produit susceptible d'être demandée sur un marché déterminé. L'évaluation de la demande d'un produit peut fournir les renseignements suivants :

- les caractéristiques des clients (type de clients, répartition géographique) ;
- la taille du marché (quantité de produits ou services demandés) ;
- la structure de la demande (passée ou potentielle).

Cette analyse de la demande exige la collecte des informations relatives aux produits à travers les méthodes de prévision quantitative et qualitative.

1.2.1.4. L'analyse de l'offre

Dans sa globalité, le diagnostic de l'offre renvoie à l'analyse de la concurrence et du produit offert sur le marché. Cette analyse porte généralement sur les éléments suivants : la quantité et la qualité du produit, les prix du produit sur le marché, la disponibilité et les caractéristiques du produit.

Il est important de déterminer le nombre des concurrents sur le marché du produit afin d'élaborer des politiques de commercialisation. Cette analyse peut aller de la recherche d'une information quantitative et qualitative telle que :

- le nombre de concurrents directs et indirects sur le marché les chiffres d'affaires,
- la satisfaction des clients (qualité des produits, livraison dans les délais...etc....),
- la nature du système de distribution des concurrents,
- les avantages compétitifs (technologie, personnel, capital, relations avec les clients).

La part de marché du projet est déterminée par la confrontation de l'offre et de la demande globale des produits sur le marché. Par ailleurs, si la part de marché est positive (demande supérieure à l'offre) alors le projet peut être mis en place. Par contre si l'offre est supérieure à la demande, le projet doit chercher à conquérir les parts des autres concurrents.

1.2.1.5. L'élaboration de la politique commerciale du projet

La politique commerciale a une dimension stratégique et opérationnelle. Elle englobe toutes les stratégies et les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs commerciaux. A partir des quatre (4) variables ou « P » suivants : **produit**, **prix**, **promotion** et **place** (politique de distribution) ; une politique commerciale est définie.

- **Le produit** constitue le cœur de la politique commerciale et constitue un levier d'action dont dispose les entreprises pour attirer les clients et les fidéliser. Ainsi, il s'agit de :
 - La spécialisation : portant sur un petit nombre de produits particuliers ;
 - La diversification : offrant une plus large gamme de produits ou de services ;
 - L'adaptation des programmes de production pour répondre à l'évolution des besoins et de la structure de la demande de la clientèle.
- **La politique de prix** constitue un instrument de commercialisation important. Elle consiste à établir le prix et déterminer les conditions de paiement. Pour fixer un prix, il faut tenir compte de la nécessité de couvrir les dépenses et également des limites imposées par le marché. Cette politique de prix est définie en fonction des critères de choix ci- dessous :
 - La politique de prix élevés (écrémage), de prix faibles (pénétration) ou intermédiaire ;

- Les prix différentiels en fonction de l'importance de la commande ou des concurrents ;
- Les ventes saisonnières (offres de prix spéciaux valables pendant une période limitée).

1.2.2. L'étude technique de projet

Selon Corriveau, l'étude de faisabilité technique valide le mérite technique du concept retenu et en évalue les risques. Ensuite, elle s'assure de la capacité de l'entreprise à produire les livrables du projet en respectant les contraintes de quantités, de qualité, de coûts et d'échéance définies par les parties prenantes. Les propos de cet auteur confortent que l'étude de faisabilité technique regroupe un ensemble d'éléments exigés pour traduire techniquement les livrables du projet.

1.2.2.1. Le choix de la technologie et du processus de production

Le choix d'une technologie est déterminant pour la sélection des équipements et du processus de production qui sera utilisé pour transformer les intrants en produits finis. Ce choix technologique nécessite un arbitrage entre les capacités humaines du projet, les installations et l'évolution de l'environnement externe (concurrence). Dans ce cadre, la sélection d'une technologie est influencée par les facteurs tels que la capacité de production désirée, la qualité et la flexibilité de la technologie, les coûts d'investissement requis et la capacité humaine à gérer la technologie.

1.2.2.2. Le choix de la localisation et du site du projet

Comme le choix de la technologie et de la sélection des équipements, le site choisi doit également tenir compte des coûts et contraintes suivants :

- la localisation des matières premières ;
- la disponibilité de la main d'œuvre, de l'eau et de l'énergie ;
- les conditions de transport de personnes et des biens ;
- les lieux de consommation des produits ou de l'offre de service.

1.2.2.3. L'étude des besoins en intrants et autres moyens

Les besoins en intrants sont liés à la nature et à la qualité du produit final ainsi qu'au procédé technologique utilisé. Ainsi, ces besoins peuvent être engagés au cours des phases d'investissement ou d'exploitation (matières premières, énergie, produits semi-finis, etc.).

Pour évaluer les besoins en intrants, il est indispensable d'étudier :

- l'adéquation des intrants au processus de production et aux produits ;
- la disponibilité de la matière première et de la main d'œuvre ;
- les coûts des intrants ;
- la fiabilité : il convient d'évaluer la fiabilité des sources d'approvisionnement et les risques de ne pas obtenir la qualité et les quantités voulues

1.2.2.4. L'évaluation des coûts

Les étapes précédentes de l'analyse technique du projet ont permis de définir le type de technologie et du processus de production, la localisation du site du projet ainsi que les besoins en intrants et autres moyens. Ces informations peuvent être utilisées pour l'estimation des coûts du projet.

- **Les coûts des investissements** : ce sont des coûts qui sont capitalisables et qui se réfèrent à l'acquisition d'actifs corporels et incorporels. Sans être limitatif, il s'agit des coûts relatifs aux frais d'établissement, au terrain, aux infrastructures et bâtiments, à l'achat de la technologie (machines et matériels), aux matériels roulants. Les dépenses complémentaires sont relatives aux frais de recherche, de développement, aux dépenses publicitaires, à la formation du personnel.
- **Les coûts d'exploitation** : A cette étape du processus d'évaluation, on fixe à partir de la demande le niveau et le calendrier de production en estimant éventuellement les coûts de la main d'œuvre, des matières premières, de la production et des frais généraux liés au projet.

1.2.2.5. Le calendrier de réalisation des investissements

Afin d'évaluer les gains attendus, il est nécessaire de connaître la durée d'exploitation du projet. En principe, il s'agit de la durée de vie économique mais si celle-ci est difficile à prévoir, on lui substitue la durée d'amortissement du matériel d'exploitation.

En raison de leur interdépendance, les activités d'exécution issues des études techniques du projet doivent être planifiées et coordonnées avec soin à travers : la phase d'équipement, la phase de démarrage et la phase de croisière du projet.

1.2.2.6. Les études institutionnelle et organisationnelle de projet

Cet aspect de l'étude de faisabilité définit la structuration juridique de la future entreprise et son mode de fonctionnement.

La réussite d'un projet nécessite :

- un personnel compétent, suffisant en nombre et en qualité, engagé à tous les niveaux hiérarchiques
- la mise en place d'un bon système de gestion administrative, financière, technique et commerciale etc. ;
- un organigramme cohérent avec une délimitation précise des fonctions, des responsabilités, des privilèges etc. ;
- un statut juridique clair ;
- une bonne politique du personnel : plan de carrière et formation, incitation à la productivité ;
- un environnement administratif et fiscal favorable
- une capacité des institutions de crédits à répondre aux besoins du projet.

1.2.2.7. Les études sociale et environnementale d'un projet

1.2.2.7.1. L'étude sociale de projet

Elle a pour objet de :

- vérifier la compatibilité du projet avec les traditions, les valeurs et l'organisation de la population d'accueil ;
- proposer des stratégies à adopter pour réussir l'implantation du projet.

Pour cela, il faut prendre en compte :

- les caractéristiques démographiques (taille, structure, flux migratoire, etc.) et socioculturelles de la zone ;

- l'organisation de la production : structure des ménages et des familles, disponibilité et division sociale du travail, types d'organisation locale de la production, relation avec l'administration locale ;
- l'intégration du projet dans le milieu d'accueil : système de valeurs, coutumes ;
- la stratégie à adopter pour avoir l'adhésion des populations. Ce qui permet la mise en place, l'exploitation et le maintien du projet donnant ainsi aux populations locales la possibilité de défendre leurs intérêts et de renforcer leurs capacités.

1.2.2.7.2. L'analyse environnementale de projet

La qualité de l'environnement est aujourd'hui une question qui intéresse beaucoup la population et qui prend donc une importance capitale dans les décisions concernant le choix d'implantation d'un projet. En effet, l'impact environnemental caractérise l'influence ou l'effet du projet sur le milieu écologique, la qualité de l'air et de l'eau, la flore ou la faune ou sur tout autre élément naturel susceptible de perturber la vie humaine, animale et /ou végétale.

Des problèmes pour l'environnement et l'écologie peuvent provenir non seulement de la production, mais également de l'utilisation et de la destruction finale des produits. Ainsi, les réactions négatives peuvent influencer sur la réalisation du projet, sur l'image ou sur le processus de production entraînant des coûts supplémentaires, et par conséquent la viabilité du projet entier peut être mise en cause.

Les facteurs suivants doivent être pris en considération pour analyser l'environnement du projet :

- émission de produits chimiques dangereux ;
- émission de gaz (carbonique et à effet de serre) ;
- création de déchets recyclables et non recyclables ;
- nuisances sonores (du a la mise en marche des machines).

1.2.2.8. L'analyse financière de projet

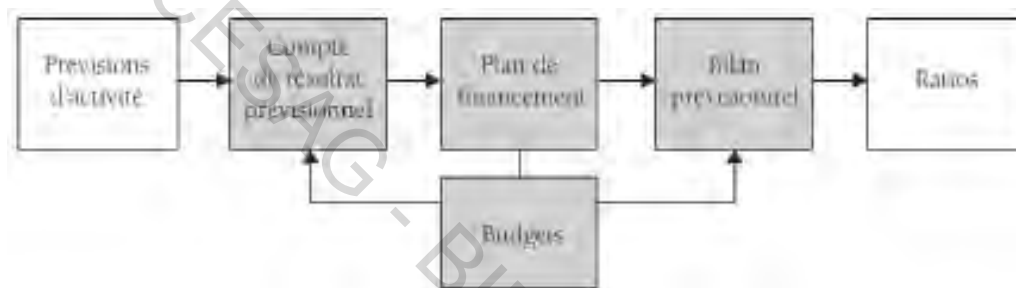
L'étude de faisabilité financière et économique sont les dernières étapes réalisées dans un processus de prise de décision relatif à un projet d'investissement. En effet, elles sont réalisées après les études de marché, technique et organisationnelle parce qu'elles dépendent des données fournies par ces études. Pour Manuel BRIDIER et Serge MICHAILOF analyser un projet consiste à comparer des utilisations de ressources et des

revenus ou avantage futurs étalés sur une certaine période de temps. L'analyse de rentabilité permet de s'assurer de l'efficacité de l'utilisation des capitaux investis.

A partir des données issues de l'analyse stratégique, le porteur du projet doit être capable d'élaborer les états prévisionnels suivants :

- le compte de résultat prévisionnel ;
- le plan de financement ;
- le bilan prévisionnel ;
- les budgets prévisionnels ;
- les tableaux de bord.

Figure 1 : Processus d'élaboration des états financiers prévisionnels d'un projet



1.2.2.8.1. L'analyse financière sommaire (AFS)

C'est une méthode extra comptable de calcul rapide de la rentabilité des différentes variantes techniques d'un projet. Ainsi, l'AFS repose sur trois principes importants :

- la non prise en compte des conditions financières (pas d'intérêts), fiscales ;
- le non recours à la notion d'amortissements des équipements ;
- l'absence d'inflation (utilisation de la monnaie constante) dans les calculs.

But de l'AFS :

- déterminer le montant des investissements ;
- déterminer le type d'investissement ;
- procéder au choix de la meilleure variante ;
- déterminer la rentabilité du projet en dehors des conditions fiscales et financières ;
- se prononcer sur les risques liés au projet.

1.2.2.8.2. L'analyse financière détaillée (AFD)

Alors que l'AFS permet de choisir la meilleure variante du projet, l'analyse financière détaillée (AFD) permet d'approfondir l'analyse de cette variante par l'utilisation d'un cadre comptable appropriée. Elle intègre ainsi les normes comptables comme les amortissements, les conditions financières et fiscales auxquelles viennent s'ajouter l'inflation.

Au même titre que l'AFS, l'analyse financière détaillée est élaborée suivant plusieurs étapes.

But de l'AFD

- mettre au point le plan de financement détaillé ;
- vérifier la capacité de remboursement des emprunts et de renouvellement du matériel ;
- vérifier l'équilibre de trésorerie du projet ;
- calculer la rentabilité définitive du projet du point de vue des actionnaires, des capitaux investis et des fonds propres.

En AFD, la monnaie courante est introduite et il y a l'intégration de l'inflation, la période de calcul peut être plus courte et le calcul des amortissements suit les règles fiscales.

Les étapes de l'AFD sont :

- le tableau d'amortissement des investissements ou tableau des amortissements techniques ;
- le tableau du schéma de financement ;
- l'échéancier ou tableau de remboursement des emprunts ;
- le compte de résultat prévisionnel ;
- la capacité d'autofinancement (CAF) ;
- le tableau d'équilibre des ressources et emplois de fonds ou tableau de trésorerie

On utilise les résultats des tableaux ci-dessus (AFS et AFD) pour déterminer la rentabilité avec les tableaux ci-dessous :

- tableau de la rentabilité des actionnaires ;
- tableau de la rentabilité des fonds propres et ;
- tableau de la rentabilité des capitaux investis.

Chapitre 2 : CADRE METHODOLOGIQUE – PRESENTATION DU PROMOTEUR ET DE SON PROJET

2.1.Cadre méthodologique

2.1.1. Outils et méthodes de collecte de données

Deux (2) approches méthodologiques en matière de collecte ont été utilisées dans le cadre de ce projet professionnel. Il s'agit de :

- La recherche documentaire ;
- un travail de terrain auprès :
 - du Ministère de la Salubrité Urbaine, de l'Environnement et du développement durable (Direction Générale de l'environnement ; Direction Générale du Développement Durable) ;
 - du ministère du Commerce, de l'Artisanat et de la promotion des PME (Direction de la régulation des Echanges) ;
 - du Ministère des Transports (La Direction du Guichet Unique Automobile)
 - du Responsable technique de l'ANASUR ;
 - du Responsable technique du CIAPOL ;
 - responsables de parc auto ;
 - des responsables des équipes de ramassage d'ordures ;
 - des Responsables des différentes unités de valorisation (artisanale) des pneus usagés ;
 - de cent soixante-dix-sept (177) Vulcanisateurs ;
 - des Responsables d'exploitation et des responsables approvisionnement des cimenteries contacté ;

Les instruments de recherche d'information utilisée pour le travail de terrain sont :

- un guide d'entretien pour les différents responsables de département et agence ;
- un questionnaire (annexe 1) soumis aux vulcanisateurs, réparti comme suit : dix-sept (17) vulcanisateurs interrogés dans les communes d'Abobo et Yopougon parce que plus grandes et plus peuplées.

Treize (13) vulcanisateurs dans chacune des onze (11) autres communes

- l'utilisation de logiciels tels que Microsoft Word nous a permis de traiter les textes et Excel de réaliser les calculs.

2.2. Présentation du promoteur et de son projet

Cette partie nous permettra d'apprendre davantage sur l'initiateur du projet, et de comprendre son projet.

2.2.1. Présentation du promoteur

Ce présent projet est porté par PAMIN Louis Baudelaire. Agé de 30 ans il vient de terminer sa formation pour le **MBA en Gestion de Projets (2016 – 2017)** au Centre Africain d'Etudes Supérieures en Gestion (**CESAG**) à Dakar (SENEGAL), il est titulaire d'une maîtrise en sciences de gestion obtenu à l'université Felix Houphouët-Boigny d'Abidjan et certifié du Project Management Institute (**PMI**), il a toujours été au-devant des initiatives des étudiants de la Faculté des Sciences Economiques et de Gestion. Il a été président de sa promotion de maîtrise, président du comité d'organisation des étudiants pendant deux (2) ans, délégué d'amphithéâtre tout au long de son cursus universitaire, cofondateur d'une structure d'étudiants dénommé INTELLECT PLATFORM visant à donner des compétences interpersonnelles aux étudiants.

Une fois arrivé au CESAG, Louis s'est impliqué dans la vie associative. De gouverneur de classe, directeur de campagne pour les élections de l'ASEMA 2017, en passant par le poste de secrétaire à l'organisation de sa communauté à président de la commission électorale pour l'ASEMA 2018. Dès son entrée à l'université il a été interpellé par une situation déplorable face à laquelle le monde en général et plus particulièrement les pays africains se débattent, le chômage des jeunes diplômés. Face à cela il a murit l'idée de travailler à son propre compte, mais n'ayant pas les outils nécessaires pour mener à bien son business il a donc décidé de venir se former en gestion de projet afin d'être outillé et capable de bien gérer son projet de mise en place d'une unité de transformation de Pneus usagés qui le passionne tant.

2.2.2. Présentation du projet

De plus en plus nous remarquons que le nombre de pneus usagés dans les décharges et rues du district d'Abidjan évoluent de manière exponentielle qui non seulement ternissent le paysage, dégradent l'environnement, obstruent les caniveaux empêchant ainsi une libre circulation des eaux de ruissellement (eaux usées et eau de pluie) mais qui aussi sont des maisons de luxe pour les moustiques sources de maladies. L'Etat ivoirien, par le biais de l'Agence Nationale de salubrité Urbaine (ANASUR) mène des actions pour la gestion des ordures en générale mais aucunes ne va dans le sens d'une gestion singulière des pneus usagés. Le maigre nombre de pneus usagés que les équipes de ramassages d'ordures arrivent à collecter sont acheminés vers les décharges (dont la plus connue est la décharge d'Akouedo) au même titre que les autres ordures ménagères ne bénéficiant d'aucun traitement véritable par la suite. Face à ce constat, et conscient du fil à retordre que donnent les pneus usagés à l'ANASUR, nous avons pensé apporter notre contribution à la gestion des pneus usagés dans le district d'Abidjan par notre projet.

Le projet participera par ses moyens au ramassage des pneus usagés dans le district qui ne seront plus abandonnés dans les décharges mais acheminés sur le site de notre projet. Ensuite ces pneus feront l'objet de triage en fonction de la taille et de transformation en broyat dans le but d'être revendu aux cimenteries qui en ont fortement besoin comme combustibles de substitution (pour leur pouvoir calorifique élevé) car les combustibles (Coke de pétrole, Charbon) utilisés actuellement polluent considérablement l'air et est à l'origine de problèmes de santé, allant de l'asthme aux maladies cardiovasculaires chez un plus grand nombre de personnes. Pour la localisation nous comptons l'installer dans la commune de Bingerville qui est vraiment proche de la décharge d'Akouedo, le site étant facile d'accès en véhicule ou à pieds. Notre projet de création d'une unité de transformation de Pneus usagés non réutilisables en broyat est en amont une solution bien élaborée de la problématique de la gestion des pneus usagés et en aval une option pour la diminution de la pollution de l'air.

**DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE
FAISABILITE DU PROJET**

Chapitre 3 : ETUDE DE MARCHE ET ETUDE TECHNIQUE

3.1. Etude de marché

L'étude de marché constitue une étape primordiale pour la réussite d'un projet. En effet elle nous permet d'obtenir les informations concernant le secteur visé et son environnement en plus du diagnostic interne (l'analyse de la demande, de la concurrence et de l'offre.).

3.1.1. Diagnostic externe

La connaissance de l'environnement permet de dégager les opportunités possibles et les menaces éventuelles provenant de l'environnement. Par conséquent, le diagnostic externe de l'environnement s'impose afin d'asseoir les décisions stratégiques.

L'environnement de l'entreprise est généralement divisé en deux sous-environnements : Un environnement immédiat (le micro-environnement) et un environnement général (le macro-environnement).

3.1.1.1. Analyse du macro-environnement

Il s'agit d'identifier tous les facteurs qui peuvent impacter notre projet en termes d'opportunités et de menaces. Ils peuvent être classés en six catégories, c'est la méthode dénommée par l'acronyme **PESTEL**.

Tableau 2 : Analyse PESTEL de notre Projet

	Opportunités	Menaces
POLITICO-LEGAL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Elaboration de document définissant une stratégie pour réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), principales causes du changement climatique, ➤ Lancement du projet de modélisation et de planification de la stratégie de développement à faible émissions en Afrique à travers un atelier de cadrage qui va permettre d'identifier des actions concrètes à mener sur le terrain. ➤ L'adoption du livre blanc de l'environnement (le 25 mai 1995) exhorte les personnes physiques et morales à protéger au mieux l'environnement ➤ Lancement des éditions « Abidjan Green Conférences », un programme dédié à la sensibilisation pour un environnement et un cadre de vie sain ➤ Mise en œuvre d'une « Fiscalité verte » et la création d'une « taxe carbone » 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pays sous tension : Crises répétées au niveau de l'armée à Bouaké ➤ Adoption de décret portant limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés et leur durée d'exploitation en Côte d'Ivoire.
ECONOMIQUE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'activité économique de la Côte d'Ivoire a enregistré une croissance de 8,2% en 2016 ➤ La vente de véhicules d'occasion est un secteur économique florissant avec 65% de part de marché de vente de véhicules, près de 10.000 véhicules immatriculés par trimestre ➤ Taux d'importation de pneus (neufs et occasion) en forte croissance de 2% en 2012 à 9% en 2017 	
SOCIODEMOGRAPHIQUE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Croissance démographique dynamique (2,59% par an) ➤ Taux d'urbanisation de 49,8 % 	culture de recyclage inexistante
TECHNOLOGIQUE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Utilisation actuelle de four fonctionnant avec les combustibles. ➤ Les pneus comportent deux constituants essentiels pour les cimenteries (silice et fer) 	Utilisation avenir de four fonctionnant avec l'énergie électrique
ENVIRONNEMENTALE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les cimenteries polluent l'air de manière abusive car les combustibles utilisés actuellement ont une forte émission de CO₂ et en gaz à effet de serre ➤ taxe écologique élevée pour les entreprise rejetant de la fumée 	

Source : élaboré par l'auteur

3.1.1.2. Analyse du micro-environnement

Sur le plan pratique, il est d'usage d'organiser le diagnostic externe du secteur autour des rubriques suivantes : la demande, l'offre et l'intensité concurrentielle.

3.1.1.2.1. L'analyse de la demande

L'équilibre entre qualité et respect de l'environnement s'avérait être une équation pour les cimenteries, équation qui depuis 2004 à trouver réponse dans les pays développés par l'utilisation de broyat de pneus comme combustible dans les grands fours des cimenteries en substitution au coke de pétrole ou au charbon (houille) qui produisent encore plus CO₂ accompagné d'une forte émission de gaz à effet de serre. Cette technologie fait de nos jours échos dans les pays en voie de développement et plus particulièrement en Côte d'Ivoire. Le défi pour ces cimenteries ivoiriennes est la disponibilité de ces broyats, car il n'existe aucun fournisseur capable de faire des approvisionnements réguliers en quantité et en qualité. Notons que l'utilisation d'une tonne (1t) de broyats de pneus produit la même énergie que 0.94 tonne de coke de pétrole ou 1,16 tonne de charbon. Nous nous donc rendons compte que c'est un véritable besoin qui ne trouve pas satisfaction, une forte demande qui ne rencontre pas d'offre d'où un marché aux potentialités non encore exploité.

3.1.1.2.1.1. Typologie de la demande

Nous avons un nombre limité de clients qui sont :

- Société des Ciments d'Abidjan (SCA) ;
- Société Ivoirienne de Ciments et Matériaux (SOCIMAT) ;
- Société des Ciments du Sud-Ouest (SOCIM) ;
- Société Ciment d'Afrique (CIMAF) ;

Dont les commandes diffèrent en termes de spécificités en fonction de la particularité du ciment qu'ils produisent.

Tableau 3 : Estimation de la demande (en quantité)

Entreprises	Production en tonne/an ⁶	Besoin en énergie calorifique en Giga joule (Gj)	Besoin en coke de pétrole en Taux d'équivalent pétrole (Tep) (3)	Besoin en charbon en Taux d'équivalent charbon (Tec) (4)	Besoin en pneus tourisme usagés en Tonne (t) (5)
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Société des Ciments d'Abidjan (SCA)	950 000	5700000	135714,29	202846,975	144376,9
Société des Ciments du Sud-Ouest (SOCIM)	500 000	3000000	71428,57	106761,566	75987,8419
Société Ivoirienne de Ciments et Matériaux (SOCIMAT)	950 000	5700000	135714,29	202846,975	144376,9
Société Ciment d'Afrique (CIMAF)	500 000	3000000	71428,57	106761,566	75987,8419
Total	2 900 000	17 400 000	414 286	619 217	440 729

Source : élaboré par l'auteur

Base de calcul⁷ :

- (2) : (1) *6, sachant que pour 1 tonne de ciment on a un besoin d'énergie de 6Gj (Giga joule) ;
- (3) : (2) / 42 sachant que 1 tonne de coke de pétrole fournit 42Gj ;
- (4) : (2) / 28,1 sachant que 1 tonne de charbon fournit 28,1Gj ;
- (5) : (2) / 39,48 sachant que 1 tonne de pneus tourisme (véhicule léger) fournit 39,48Gj ;
- (6) : (2) / 44,5 sachant que 1 tonne de pneus poids lourd fournit 44,5Gj.

Sachant que :

1Gj = 277,778 kWh,

Alors la demande globale annuelle :

- En énergie : 17 400 000Gj soit 4 833 337 200 kWh
- En pneus : 440 720 tonnes

Une demande qui certainement va s'accroître avec la mise en service prochaine de l'usine CIMENTER (Groupe AMIDA) de capacité 750 000 t/ an, de l'extension de l'usine de la société CIMAF (augmentation de la production de 500 000 t/an) et l'arrivée du groupe DANGOTE.

⁶ http://www.industrie.gouv.ci/?page=secteur_ciment

⁷ Guide d'évaluation de la consommation d'énergie : Production de ciment clinker

3.1.1.2.2. L'analyse de l'offre

Dans l'ensemble le service de fourniture de broyats de pneus aux cimenteries est quasi inexistant, seulement des particuliers dans le souci de gagner leur pain quotidien fournissent de très petite quantité de PNUR non broyés aux cimenteries et cela a de très faibles fréquences, Constatant la forte demande du produit à laquelle il n'y a pas d'offre véritable nous pouvons dire que la part de marché est très positive.

En termes de services nous fournirons des broyats de qualité et cela en fonction des spécificités du client (taille ; quantité ; respect des délais).

3.1.1.2.3. L'analyse de l'intensité concurrentielle

Pour M. Porter, l'état de la concurrence dépend de cinq forces fondamentales qui déterminent conjointement l'intensité de la concurrence et la rentabilité dans le secteur. Sur ces cinq forces agit un facteur important, la puissance publique qu'il convient de ne pas négliger.

Ce modèle d'analyse est applicable à notre projet professionnel car tous les éléments autour de l'hypothèse d'analyse sont bien identifiés. Il convient désormais de souligner le rôle essentiel joué par les pouvoirs publics ici le Ministère de la Salubrité Urbaine, de l'Environnement et du développement durable ; l'ANASUR, le Centre ivoirien Anti-pollution et la Mairie de Bingerville.

- **le pouvoir de négociations des fournisseurs est moyen** car la collecte se fera par nos équipes de terrain dans les décharges, et fournisseurs (vulcanisateurs ; particuliers) qui nous vendront les PNUR qu'ils auront collecté ;
- **le pouvoir de négociation des clients (les cimenteries) est très faible** car ils sont dans le besoin et n'ont pas vraiment de fournisseurs ;
- **la rivalité entre les concurrents est très faible** car les combustibles (coke de pétrole ; charbon) utilisés actuellement coute non seulement chers mais polluent l'atmosphère aussi il n'existe pour le moment pas d'unité de transformation de ce genre ;
- **la menace des nouveaux entrants potentiels est forte** car vu les actions menées par les autorités afin de trouver une solution véritable à la problématique de la gestion des pneus usagés et l'utilité de notre activité, les investisseurs pourraient de

manière spontanée (ou encouragé par l'ETAT), mettre en place plusieurs unités concurrentes vu que nous n'avons pas l'exclusivité de la filière ;

- **la menace des substituts** est moyenne car il y a, l'utilisation de four fonctionnant uniquement qu'avec l'énergie électrique certes, mais qui consomme beaucoup d'énergie.

Figure 3 : Matrice de l'intensité concurrentielle

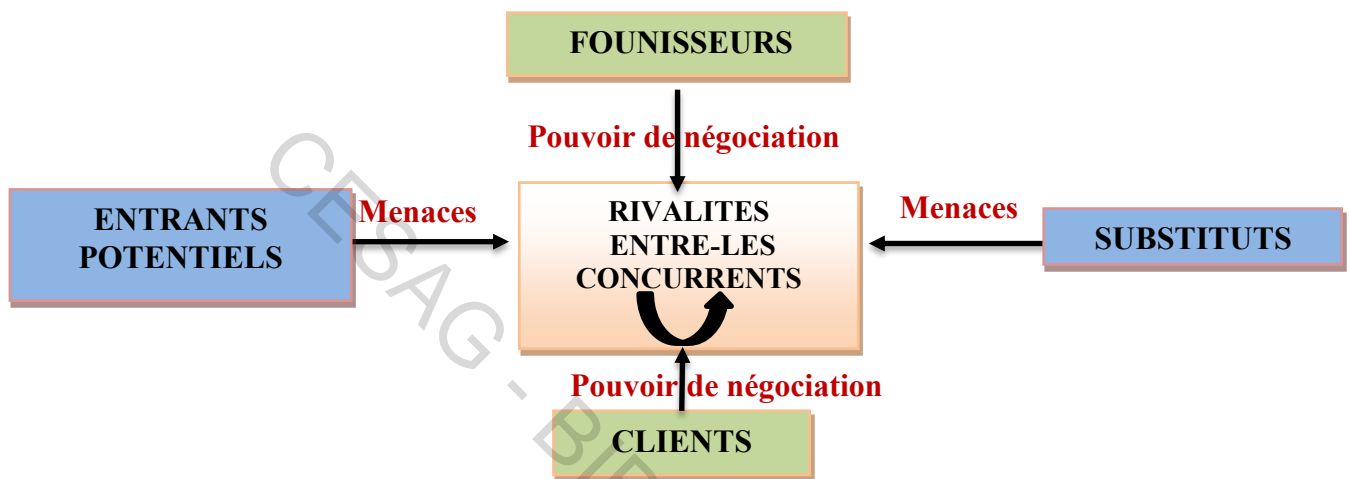


Tableau 4 : Synthèse de l'analyse de l'intensité concurrentielle

Coefficient	1	2	3	4	5
Analyse	Très faible	Faible	Moyenne	Forte	Très forte
<i>Pouvoir de négociations des Fournisseurs</i>			X		
<i>Pouvoir de négociation des Clients</i>	X				
<i>Rivalité entre les concurrents</i>	X				
<i>La menace des nouveaux entrants potentiels</i>				X	
<i>Les produits de substituts</i>		X			
<i>Intensité concurrentielle du secteur</i>	[5-8]	[9-12]	[13-17]	[18-21]	[22-25]

Source : élaboré par l'auteur

En nous référant au tableau ci-dessus nous avons une somme algébrique de 11 qui appartient à l'intervalle [9-12] en additionnant les coefficients auxquels correspondent les cases cochées. Nous pouvons donc conclure que l'intensité est concurrentielle du secteur est faible.

3.1.2. Diagnostic interne

L'entreprise étant en gestation, nous utiliserons la méthode de l'analyse fonctionnelle (inspiré de la matrice SWOT) pour mettre en exergue ses potentialités intrinsèques.

En résumé, le tableau suivant relate la démarche :

Tableau 5 : Analyse fonctionnelle

Fonctions	Forces	Faiblesses
Production	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cout de production ➤ Délai de livraison ➤ Système d'approvisionnement ➤ Qualité 	Manque d'expériences
Ressources Humaines	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Personnel qualifié, compétent et motivé 	
Ressources Financière	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fonds propres suffisants ➤ Partenaires Financiers 	Capacité d'Autofinancement
Ressources Techniques	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Matériels / Equipements d'exploitation disponibles ➤ Machine à faible émission sonore ➤ Infrastructures adéquates ➤ Benchmarking / Formation 	Manque d'expériences
Marketing	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prix ➤ Qualité ➤ Produit 	

Source : élaboré par l'auteur

3.2. Etude de faisabilité technique

3.2.1. Etude de faisabilité technique du projet

L'étude technique consiste à donner une description du déroulement des activités de notre unité. C'est-à-dire, l'organisation qui lui permet de répondre aux besoins de ses clients et le processus qui permet de délivrer un service de qualité. Egalement à cette étape, nous allons procéder à une estimation des coûts d'investissement et d'exploitation. Ces résultats seront utilisés pour l'analyse financière.

3.2.1.1. Choix de la technologie et processus de production

3.2.1.1.1. Choix de la technologie

Pour la satisfaction de la demande en termes de qualité et de quantité nous aurons besoin d'une broyeuse HAMMEL VB 750D présenté ci-dessous.

Figure 4 : Equipement de transformation : machine HAMMEL VB 750D



La vente de notre produit consiste à enregistrer les commandes de nos clients et à leur vendre les produits selon leurs prescriptions. Les clients passeront leurs commandes (quantité ; date de livraison ; taille de broyats ; choix d'emballages) par appels

téléphoniques ou par mails qui seront enregistré directement dans le logiciel de gestion et noté au tableau d'affichage des commandes.

Pour la première année, nous avons un objectif de 70% de niveau d'activité et à partir de la deuxième année un objectif de 100%. Nous avons pu établir notre niveau d'activités en fonction de nos objectifs, du marché et aussi en fonction de nos enquêtes sur le terrain.

3.2.1.1.2. Processus de production

Pour le fonctionnement de notre unité de transformation de pneus le processus de production et la capacité de besoins en main d'œuvre se présente comme suit :

Etape 1 : Collecte de pneus et acheminement sur le site

Il s'agira dans un premier temps de procéder à l'aménagement de points de collectes dans les différentes communes du district d'Abidjan et qui fonctionnera selon un emploi de temps préétablit. Cette étape se fera grâce à une équipe qui sera constituée d'1 chauffeur et 4 ouvriers qui sillonneront dans les communes de façon périodique.

Etape 2 : Pesée et enregistrement pour traçabilité

Dès l'arrivée de l'équipes de collectes l'on procèdera à la pesée des pneus en vue d'une traçabilité, cette étape se fera par le responsable des stocks et l'équipe de collecte ; ces données seront enregistrées dans le logiciel de gestion.

Etape 3 : Nettoyage des pneus

Il s'agira de rendre les pneus propres après la pesée. Cette tâche sera assurée par 3 ouvriers.

Etape 4 : Tri des pneus par catégorie (VL et PL) et stockage

Cette étape consistera à ranger les pneus par catégorie et de procéder à leur préparation pour le broyage. Elle se fera par l'équipe chargée du nettoyage.

Etape 5 : Broyage des pneus selon les prescriptions

Etape clé de notre processus de production, le broyage consistera après l'étape de préparation des pneus de la transformation, pour ce faire l'équipe de tri se chargera de mettre les pneus dans la machines.

Etape 6 : Emballage et pesée

Une équipe de 2 personnes se chargera de mettre les broyats dans les sacs de 25 kg et 50 kg.

Etape 7 : livraison

Une équipe de 3 personnes constituée de 2 ouvriers et 1 chauffeur de l'équipe de collectes se chargera de la livraison.

Nous disposons au total de :

- onze (**11**) ouvriers et chaque ouvrier intervient à plusieurs étapes vues que leur intervention ne demande pas de qualifications précises ;
- deux (**02**) chauffeurs et ;
- deux (**02**) agents de sécurité.

Ce qui fait un total de quinze (**15**) employés.

Tableau 6 : Récapitulatif du personnel ouvrier

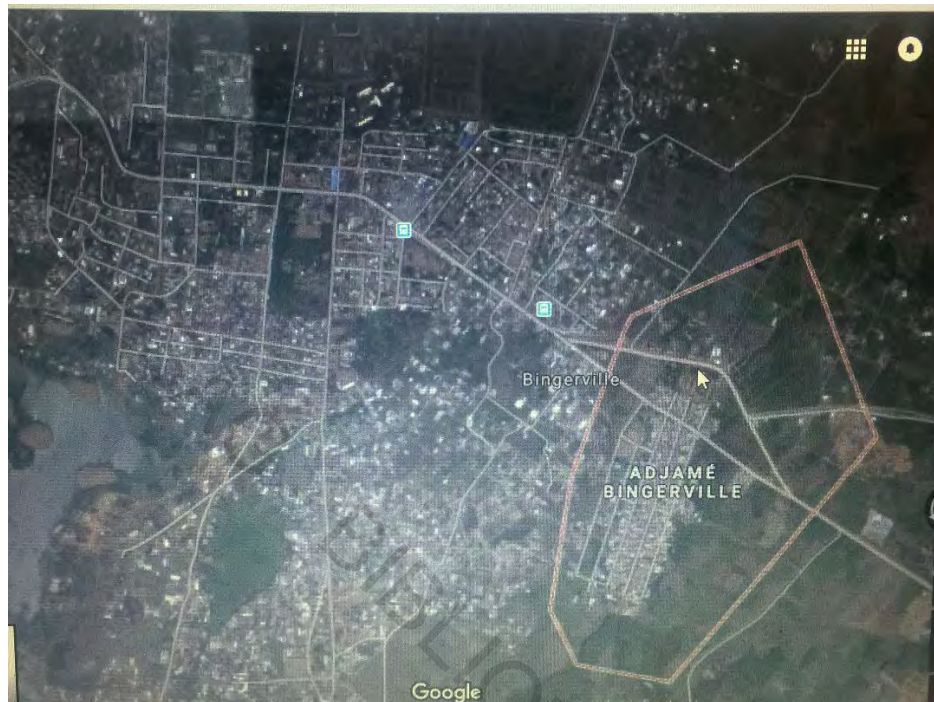
Etapes	Nombre d'ouvriers
1	5 [1 chauffeur et 4 ouvriers]
2	1
3	3
4	
5	
6	2
7	2
Total	13

Source : élaboré par l'auteur

3.2.2. Localisation

Le projet de création de l'unité de transformation sera réalisé dans la commune de Bingerville, précisément dans le quartier d'Adjamé-Bingerville.

Figure 5 : Quartier d'Adjamé-Bingerville : Site d'implantation de notre Projet



Le choix de la localisation prend en compte l'accessibilité, la possibilité d'avoir accès à l'électricité, à l'eau et à la connexion internet, la localisation des matières premières, Le site de transformation est un espace foncier sécurisé contre l'intrusion et l'incendie, doté d'un dispositif de pesée et d'identification des flux entrants et sortants pour garantir la traçabilité.

Aussi, le choix des installations modernes et adéquats est très important pour la réalisation de l'activité.

3.2.3. Le besoin en intrants

Pour débiter notre production, nous aurons besoin comme intrants d'une très bonne quantité de pneus usagés et cela dès l'ouverture. Les dépenses d'exploitation sont fonction du niveau d'activité de l'unité. Les ressources humaines doivent être qualifiées, compétentes et en nombre suffisant. Les frais de constitution de société, d'achat de licence

d'exploitation du logiciel, des frais de construction, d'installation et d'aménagement, le matériel, le mobilier etc. sont également à prendre en compte pour l'ouverture.

Tableau 7 : Données prévisionnelles d'investissement/Immobilisation

Rubriques	Durée de vie (en années)	Montant (en Millions de FCFA)
Terrain	-	150
Non valeurs	3	25
Matériel de production (Broyeuse)	8	60
Matériel roulant (Les Véhicules)	4	70
Mobiliers de bureau	5	10
Bâtiment et travaux	20	100
Equipement divers	6	25
Ordinateurs	6	2
Logiciels	6	3
Climatiseurs	6	2
Groupe électrogène	6	5
Onduleurs	6	2
Extincteurs et dispositif incendie	6	4
Matériels et Outillages	6	8
Total	-	440

Source : élaboré par l'auteur

Tableau 8 : Données prévisionnelles d'exploitation

Rubriques	Montant annuel en Millions de FCFA
Achats de matières premières	70
Electricité	19
Eau	1,20
Internet	0,54
Carburant	4
Maintenance	11
Assurance	10
Frais généraux	25
Salaires	50
Total	191

Source : élaboré par l'auteur

Besoins en Fond de roulement :

Le fonds de roulement est calculé sur la base des éléments suivants :

- stocks de matières premières : 2 mois de consommation annuelle ;
- salaires: 3 mois de consommation annuelle ;
- crédits clients: 2 mois de chiffre d'affaires ;
- crédits fournisseurs: 1,5 mois de consommation de matières premières ;
- électricité : 4 mois de consommation annuelle ;
- internet : 2 mois de consommation annuelle ;
- eau : 3 mois de consommation annuelle ;
- carburant: 3 mois de consommation annuelle.

CESAG - BIBLIOTHEQUE

Chapitre 4 : CHOIX DE LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET DE LA FORME JURIDIQUE, ETUDE COMMERCIALE ET FINANCIERE

4.1. Structure organisationnelle et forme juridique.

4.1.1. Choix de la structure organisationnelle

L'étude organisationnelle portera sur l'organigramme, les fonctions et le profil du personnel. Les ressources humaines sont très importantes, puisque sans elles il est impossible de mettre en valeur le potentiel de notre entreprise. Une attention particulière doit être apportée dans la planification de ces ressources et au choix des moyens à utiliser afin d'assurer que le projet puisse bénéficier de tout le support humain requis et nécessaire à sa réalisation. Nous comptons travailler avec une équipe compétente, dynamique et motivée. Pour la première année nous recruterons pour les postes indiqués dans l'organigramme et en fonction de l'évolution de notre activité nous ferons appel à d'autres compétences si le besoin se fait sentir.

4.1.1.1. Les ressources humaines

Les postes à pourvoir :

Personnel Cadre (04) :

- **Un Directeur Général** : Chargé du management stratégique général de l'entreprise, Il déterminera les options ou objectifs de croissance qui vont être déclinés en actions opérationnelles que l'équipe se chargera d'exécuter. Au cas où nous devons en recruter hormis le promoteur du projet la condition serait d'avoir au minimum un master en gestion des entreprises et 5 ans d'expériences à un poste de direction
- **Un Directeur Administratif et Financier** : responsable de la gestion administrative, comptable et financière de l'entreprise. Il assure également la supervision du personnel, Il doit être titulaire d'un master en comptabilité gestion financière.
- **Un Directeur Commercial et Marketing** : chargé de définir les stratégies de ventes et de communication adaptées aux clients, de nous trouver de nouveaux

clients et nous proposer des perspectives pour de potentielles diversification de notre activité et de vendre notre image. Il doit être titulaire d'un master en marketing et stratégie.

- **Un Directeur technique** chargé de décliner la stratégie industrielle sur le site de production. Il est responsable de l'ensemble des services techniques intervenant en support de la fabrication, il doit avoir un diplôme d'ingénieur en système de production et une expérience minimum de 02 ans.

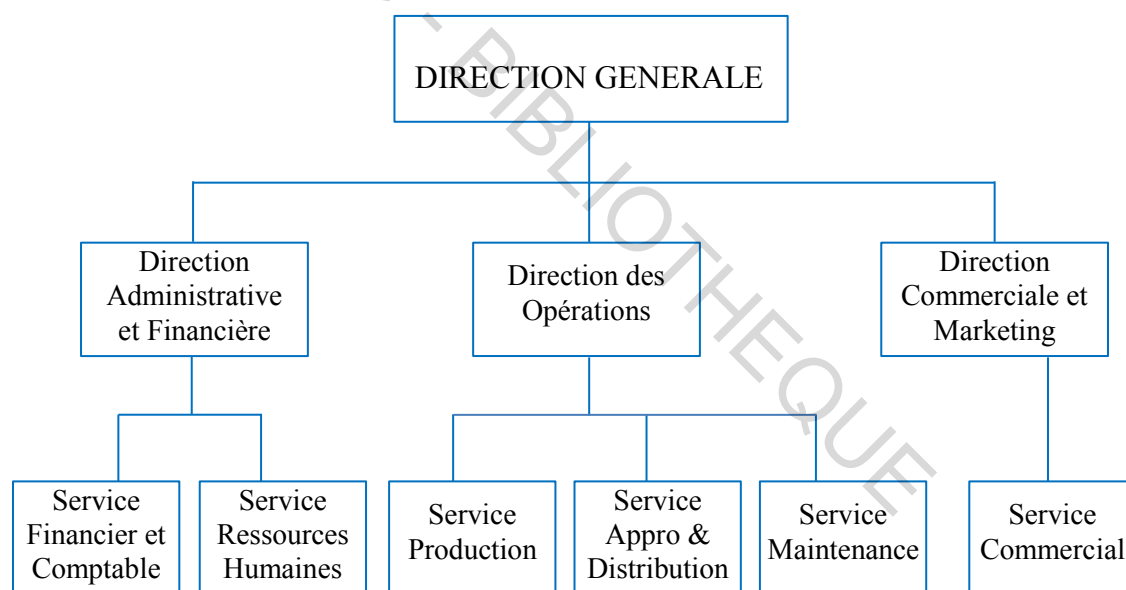
Personnel Administratif et technique (06) :

- **Un Responsable Production** : Chargé de veiller sur la production en terme, méthode et, de qualité, aussi chargé de manager l'ensemble des flux du processus de production. Il doit avoir au moins un BAC + 2 en gestion de la production industrielle option management de la production et de la qualité
- **Un Responsable de Maintenance Industrielle** : il s'assure de manière continue que l'équipement de l'entreprise est en état de marche. Chargé de veiller au bon déroulement de la production, Il doit avoir au moins un BAC + 2 en mécanique industrielle ou maintenance des systèmes de production
- **Un Responsable approvisionnement et distribution** : il s'assure que les commandes ont été livrées aux clients, chargé de l'inventaire du stock de pneus collectés, et du stock de produits fini pour enregistrement dans le logiciel. Il doit avoir au moins un BAC + 2 en logistique.
- **Un Responsable commercial** : Chargé des relations clientèles, et de mener des actions pour non seulement fidéliser les clients mais de faire des prospections afin d'accroître le portefeuille client de l'entreprise. Doit avoir un BAC + 2 en gestion commercial.
- **Un Responsable Comptable**, garant de la tenue des comptes de l'entreprise Il participe et supervise la réalisation des comptes annuels (bilan, compte de résultat, tableau de flux de trésorerie et états annexés). Niveau minimum requis : Bac + 2 en finance comptabilité.
- **Un Responsable des ressources humaines** chargé de la gestion administrative des employés. Niveau minimum requis : Bac + 2 en gestion des ressources humaines.

Personnel Ouvrier (15) :

- **De Deux (02) Chauffeurs :** chargés avec les autres ouvriers d'assurer la collecte des pneus, de faire les livraisons, ils doivent savoir lire et écrire et avoir un permis de conduire toutes catégories
- **De Onze (11) ouvriers :** ils constituent la main d'œuvre chargés d'accomplir toutes les tâches au niveau de l'opérationnelle pour le fonctionnement de l'entreprise. Ils doivent être de bonne moralité, apte physiquement et pouvoir s'exprimer dans la langue officielle, dans notre cas le français.
- **De Deux (02) Agents de sécurité :** chargé de la sécurité de l'entreprise. Les critères qui seront retenues pour le poste sont : avoir une bonne moralité, être apte physiquement sachant lire, écrire et s'exprimer convenablement dans la langue officielle, dans notre cas le français.

Figure 9 : Organigramme de l'unité de production



Source : élaboré par l'auteur

4.1.1.2. La gestion des ressources matérielles

Les ressources matérielles doivent être bien gérées afin qu'elles puissent assurer le bon fonctionnement de l'unité. La gestion des ressources matérielles est déterminée au moyen des procédures définies en équipe, basé sur notre savoir et d'un benchmarking.

4.1.2. Choix de la forme juridique

Pour la formalisation de notre projet de création nous optons pour la création d'une Société A Responsabilité Limitée (SARL) dont les règles de constitutions sont édictées au niveau de l'acte uniforme OHADA. Ainsi, Les raisons du choix de la création d'une S.A.R.L sont :

- possibilité de s'associer à plusieurs de 2 à 30 personnes ;
- il n'est pas exigé que son ou ses associé(s) soi(en)t commerçant(s) ;
- limitation des responsabilités financières aux apports ;
- capital pour s'installer en S.A.R.L est fixé librement ;
- possibilité de vendre les parts sociales ;
- charges sociales réduites... etc...

4.2.L'étude de faisabilité commerciale analyse financière du projet

4.2.1. Etude de faisabilité commerciale.

Cette étude se décline en deux points, d'abord la stratégie marketing ou commerciale et ensuite la proposition de l'offre commerciale.

4.2.1.1. Les stratégies marketing ou commerciale

De manière générale pour bien servir son marché, une entreprise doit mettre en œuvre une démarche en trois temps : segmentation, ciblage et positionnement ; autrement dit une stratégie commerciale. Cependant, étant donné qu'il n'existe pas actuellement d'unité de transformation offrant les mêmes services nous mettrons en exergue la segmentation et le ciblage.

4.2.1.1.1. La segmentation

Pour ce volet, nous choisissons pour notre projet, la segmentation de type B2B étant donné que nos potentiels clients sont des entreprises, en l'occurrence les cimenteries. A long terme nous serons également amenés à travailler avec certaines entreprises exerçant dans le bâtiment, génie civil.

Tableau 9 : Critères de segmentation

Variable de segmentation B2B	
Caractéristique de l'entreprise	Chiffre d'affaire
Caractéristique comportementale	Volume acheté

Source : élaboré par l'auteur

En nous référant aux critères ci-dessus nous pouvons déduire les segments suivants :

A : Société des Ciments d'Abidjan (SCA) et Société Ivoirienne de Ciments et Matériaux (SOCIMAT)

B : Société des Ciments du Sud-Ouest (SOCIM) et Société Ciment d'Afrique (CIMAF)

4.2.1.1.2. Le ciblage

La stratégie de ciblage que nous choisissons est la stratégie personnalisée qui indiquée pour les clients B2B.

Cela permet d'aligner notre offre de service sur les demandes des cimenteries avec qui nous travaillons.

4.2.1.2. L'offre commerciale

4.2.1.2.1. La politique du produit

Nous comptons proposer la fourniture de broyat de qualité pour la satisfaction de la clientèle. Ce service sera adapté au client selon son besoin spécifique en termes de taille, de quantité, d'emballage (sac de 25 ou 50 Kg) ...etc.... L'enjeu pour les clients B2B est le

délai de paiement. Alors nous comptons leur donner une facilité de paiement maximale dans la limite de trésorerie disponible.

4.2.1.2.2. La politique de prix

Il ressort des échanges avec les responsables approvisionnement des différentes cimenteries (04 pour l'instant), que la faible quantité de pneus usagés non réutilisables (non broyés) qu'ils arrivent à avoir leur coutent en moyenne 18.000 FCFA / tonne et ils se chargent de les broyer (difficilement) à leur propre frais. Cependant ils seraient d'accord pour l'achat de notre produit (broyats) à 30.000 FCFA / tonne.

Il est à noter que le prix de la tonne ne varie pas d'un client à l'autre, ou en fonction de la spécificité. Mais il peut avoir des frais supplémentaires en fonction de l'urgence de la commande qui poussent le personnel à faire des heures supplémentaires donc à redoubler d'effort et également de petite réduction en fonction de la taille de la commande

4.2.1.2.3. La politique de distribution

Nous comptons installer un circuit de distribution de type ultra-court. Cette distribution courte nous rapprochera de notre clientèle. Ce circuit de distribution nous permet de fournir des services adaptés à chaque client, d'être en contact directe avec la demande et de surtout rassurer nos clients. Ils viennent s'approvisionner à notre unité ou nous allons leur livrer notre produit en fonction de la taille de la commande. Le responsable achats ou approvisionnement nous enverra un bon de commande signé et cacheté par ses supérieurs (directeur financier ou directeur des opérations) par mail ou physiquement. Une fois à notre niveau la commande sera enregistré par le service commercial et transmis au service distribution pour planifier les livraisons.

4.2.1.2.4. La politique de communication

Etant dans une démarche B2B nous utilisons les moyens que sont la promotion, la publicité directe à travers une stratégie « Push » basée sur une approche relationnelle. Nous utiliserons également les réseaux sociaux afin faire savoir notre existence et faire connaitre notre activité

4.2.2. Analyse financière du projet

L'évaluation financière est la phase de l'étude d'un projet qui permet d'analyser si ce projet est viable, et dans quelles conditions, compte tenu des normes et des contraintes qui lui sont imposées, et à partir des études commerciales, techniques et organisationnelles, etc. déjà réalisées.

Elle consiste à valoriser les flux résultant des études précédentes pour déterminer la rentabilité et le financement du projet.

L'analyse financière se fera en deux parties

- l'analyse financière sommaire (AFS) ;
- l'analyse financière détaillée (AFD).

4.2.2.1. Analyse financière sommaire

Nous aborderons dans cette partie les résultats relatifs aux :

- charges d'investissement ;
- fonds de roulement ;
- coûts du projet ;
- dépenses d'exploitation ;
- recettes d'exploitation ;
- échéanciers du flux financier ;
- rentabilité du projet ;
- financement du projet.

4.2.2.1.1. Les charges d'investissement (annexe2)

Le coût des charges d'investissement s'élève à **440 millions FCFA**.

Le fonds de roulement est une somme d'argent constamment disponible pour couvrir les dépenses courantes. Entre la livraison des produits aux clients et l'encaissement des ventes, il se passe un certain laps de temps. Pendant cette période, l'entreprise a toujours besoin de trésorerie.

Il se chiffre à **114,16 millions** de FCFA, et est structurée de la façon suivante :

Année 1 : **83,82 millions FCFA**

Année 2 : **30,34 millions FCFA**

4.2.2.1.2. Le coût du projet

Coût du projet = Total investissement + Fond de roulement

Coût du projet = 554,16 millions

4.2.2.1.3. Les dépenses d'exploitation (annexe 3)

Calculé en fonction du niveau de production, les dépenses sont égales à **191 millions FCFA**

4.2.2.1.4. Calcul de la valeur résiduelle (annexe 4)

Il se fait à partir de la durée de vie des charges d'investissement et la durée de vie du projet.

$$\text{VR} = \text{Montant} * \frac{\text{durée de vie de la charge} - \text{durée de vie du projet}}{\text{durée de vie de la charge}}$$

Le montant global de la valeur résiduelle est de **259,50 millions FCFA**

Durée de vie du projet = durée de vie du matériel d'exploitation (Machine broyeuse)

4.2.2.1.5. Chiffre d'affaire ou recettes d'exploitations (annexe 5)

L'unité de production fonctionnera à 70% de sa capacité à la première année d'exploitation et la production de croisière sera atteinte à la deuxième année.

En année de croisière le montant du chiffre d'affaire est égal **450 millions FCFA**, en année 1 nous avons **315 millions FCFA**.

4.2.2.1.6. Echancier des flux financiers (annexe 6)

Il présente les dépenses d'équipement/immobilisations et de renouvellements, le FDR, les dépenses d'exploitation, les recettes attendues et les flux financiers qui en découlent et permet également de calculer le risque financier, le RUMI, le délai de récupération, la VAN et le TRI.⁸

Pour notre projet, les flux financiers annuels cumulés sont négatifs les trois premières années et en quatrième année commence à générer des bénéfices.

⁸ Codex « ANALYSE FINANCIERE » de Mr Mboule FALL, enseignant associé au CESAG

- Le Risque financier (r) = $\frac{\text{nombre de période de flux financier cumulés négatifs}}{\text{nombre de total de flux financier y compris l'année 0}}$

$r \leq 0.33$: risque faible

$0.33 < r \leq 0.50$: projet moyennement risqué

$r > 0.50$: projet risqué

Dans notre cas $r = 0,33$ le risque que court notre projet est faible

- Le RUMI (R) = $\frac{\Sigma(\text{Recettes d'exploitation} - \text{dépenses d'exploitation})}{\Sigma \text{ des investissements}}$

R = 3,07 (Chaque franc investi nous rapporte 3,07 franc)

- Le délai de récupération : 2 ans 6 mois 14 jours, il faut négocier un prêt dont la durée du remboursement est supérieure à 3 ans.
- La VAN (38%) = 38,94 millions
- La VAN (45%) = -38,33 millions
- Le TRI = 41%, supérieur au taux d'intérêt qui est de 10 %.

En tenant compte de la VAN à 38 % qui est positive, du TRI (41%) qui est supérieur au taux d'intérêt, du RUMI (3,07) qui est supérieur à 1 et du risque financier (0,33) on peut affirmer que le projet est rentable avec un chiffre d'affaire de 450 millions FCFA en année de croisière. Et ne court pas un grand risque.

4.2.2.2. Analyse financière détaillée

Elle nous permet de mettre au point le plan de financement détaillé, de vérifier la capacité de remboursement des emprunts et de renouvellement du matériel, de vérifier l'équilibre de trésorerie du projet, de calculer la rentabilité définitive du projet du point de vue des actionnaires, des capitaux investis et des fonds propres (capital, réserves, provisions etc.)⁹.

L'analyse financière détaillée concerne :

- le plan de financement ;
- le remboursement des emprunts ;
- l'amortissement technique ;
- le compte de résultat prévisionnel ;

⁹ Codex « ANALYSE FINANCIERE » de Mr Mboule FALL, enseignant associé au CESAG,

- le tableau d'équilibres des emplois et ressources ;
- la rentabilité des capitaux investis.

4.2.2.2.1. Le plan de financement

Tableau 10 : Le plan de financement

Rubriques	Valeurs
Cout du projet	554,16 millions
Fond propre (35%)	193,96 millions
Emprunt (65%)	360,20 millions
Taux d'intérêt	10%
Durée	05 ans
Différé	01 an

4.2.2.2.2. Le Remboursement des emprunts (annexe 7)

A la fin de la période de remboursement les intérêts s'élèvent à 130,35 millions FCFA avec une annuité constante de 113,63 millions FCFA

Annuité = Intérêts + Remboursements

4.2.2.2.3. Amortissements techniques (annexe 8)

Les amortissements représentent la perte annuelle de valeur des investissements. Il est facile d'établir le tableau des amortissements pour les investissements initiaux. Mais l'amortissement des renouvellements doit également être calculé en tenant compte de l'inflation.

Les amortissements sont de :

- **39,75 millions FCFA** de la première année à la quatrième année ;
- **33,50 millions FCFA** la cinquième année et ;
- **47,89 millions FCFA** de la sixième année à la huitième année.

4.2.2.2.4. Le compte de résultats prévisionnel et Capacité d'autofinancement (annexe 9)

Le compte de résultat prévisionnel indique un résultat net positif pendant toute la durée du projet. La capacité d'autofinancement également est positive sur les 8 ans et atteint 339,62 millions. Ce qui signifie que l'entreprise peut assurer son développement sans toutes fois contracter des emprunts à l'avenir.

4.2.2.2.5. Emplois et ressources (annexe 10)

Il montre une trésorerie positive régulièrement excédentaire sur la dernière année de la période de l'étude. Cette trésorerie excédentaire permettra au projet d'acquérir des investissements et d'assurer des renouvellements sans recourir à des emprunts. La trésorerie cumulée à la huitième année serait de 1823,85 millions FCFA.

4.2.2.2.6. La rentabilité des capitaux investis (annexe 11)

Le tableau de rentabilité des capitaux investis du projet est présenté ci-après, notons que Les flux sont positifs tout au long du projet et le TRI est de 29%.

**RECOMMANDATIONS
ET
CONCLUSION**

Recommandations

Notre étude nous a permis de mieux appréhender la rentabilité et la viabilité du projet de création d'une unité de transformation de pneus usagés non réutilisables en broyats dans le district d'Abidjan (Bingerville).

En effet ce projet est la face émergée d'un iceberg, la première étape d'un projet encore plus grand car ce que nous visons c'est la transformation de ces pneus usagés en matières ou objets réutilisables (Gazon synthétique ; Pétrole ; terrassement ; Murs insonorisés ; etc....) mais pour y arriver il nous faut tout doucement asseoir des bases solides afin que chaque étape soit franchie avec assurance.

Cependant il nous faut signaler les insuffisances, les difficultés rencontrées lors de notre étude en vue de proposer des recommandations concrètes afin d'aborder les prochaines étapes dans de meilleures conditions.

Types	Difficultés/limites	Recommandations
Collecte et disponibilité des données	<ul style="list-style-type: none">➤ Difficulté d'obtention➤ Pas vraiment à jour➤ Moyennement exploitable	<ul style="list-style-type: none">➤ Collaboration franche de toutes les entités (acteurs) en charge de l'environnement et des statistiques donc concerné par le projet afin de parfaire notre analyse de la situation, produire un document encore plus précis et ensemble trouver des solutions et saisir des opportunités
Population	<ul style="list-style-type: none">➤ Peu de personnes ont conscience des réels dangers que constituent les PNUR.	<ul style="list-style-type: none">➤ Sensibilisation des populations sur l'impact des PNUR et continuer à avoir leur adhésion au projet
Etude technique	<ul style="list-style-type: none">➤ Les pneus une fois mis sur le marché ou acheté n'est l'affaire que de l'utilisateur final qui n'a d'autres options que le jeter dans la rue ou dans les décharges, en résumé pas de	<ul style="list-style-type: none">➤ Institution d'une loi ou décret visant à organiser sur le plan technique la collecte et le traitement des pneus usagés et imposer aux fabricants (représentant) ou importateurs de pneus de pourvoir à la collecte et l'élimination des pneus à la hauteur de la quantité de pneus mis sur le marché par le principe pollueur-payeur

Types	Difficultés/limites	Recommandations
	<p>système mise en place pour le suivi du cycle de vie des pneus mis sur le marché</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ L'approvisionnement à long terme risque d'être difficile en ce qui concerne les matières premières. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mise en place d'un système d'approvisionnement à partir des pays de la sous-région
Etude environnementale	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Etude d'impact environnementale pas encore faite. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Recrutement d'un consultant pour mener cette étude en vue d'obtenir le certificat de conformité environnementale délivré par l'autorité compétente avant la mise en œuvre du projet.
Financement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Difficultés des jeunes entrepreneurs à obtenir des financements ou des prêts auprès des banques 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Permettre aux jeunes entrepreneurs d'obtenir des financements avec un modèle de recouvrement assez flexible pour leurs permettre de monter leurs activités
La fiscalité et les barrières douanières	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Les impôts et les taxes douanières sont vraiment élevés, découragent les jeunes entrepreneurs et qui a long terme pousse à la faillite les PME qui font malgré tous, arrive à voir le jour. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Il serait avantageux que pour notre projet « écologique » les taxes soient étudiées afin de permettre aux projets, contribuant à améliorer les conditions de vie des populations en apportant des solutions aux problèmes environnementaux, de santé, etc... de se réaliser.

Conclusion

L'objectif général de ce projet professionnel a été de mener une étude de faisabilité d'un projet de création d'une unité de transformation de pneus usagés non réutilisable en broyats dans le district d'Abidjan (Bingerville).

Pour atteindre cet objectif global, il a été question : de mener une étude de marché pour apprécier la clientèle et les besoins puis les différentes contraintes qui peuvent empêcher la réussite du projet ; de faire le point sur les aspects juridiques, organisationnels et techniques de l'unité de production; de mener une analyse financière pour une appréciation de la rentabilité du projet; de proposer un plan opérationnel du projet en matière de besoins en investissement , de ressources humaines et financières nécessaires pour la création de l'unité de transformation.

Les résultats ont abouti à la détermination des indicateurs suivants :

- le coût global du projet : 554,16 millions FCFA ;
- l'emprunt sollicité : 360,20 millions FCFA à un taux de 10% pendant 5 ans avec différé 1 an ;
- la création d'emplois permanents : 25 ;
- la distribution de salaires : 50 millions FCFA ;
- la création de valeur ajoutée : 2,374 milliards FCFA ;
- l'augmentation des recettes fiscales de l'État : 603,66 millions FCFA ;
- le TRI : 41% ;
- le risque financier est de 0,33 ;
- le délai de récupération de 2 ans 6 mois 14 jours ;
- le rendement de l'unité monétaire investi : 3,07 ;
- la trésorerie de fin de période à l'année 8 : 1,824 milliards FCFA ;
- le TRI des capitaux investi 29%.

Au regard de ces indicateurs, nous pouvons donc affirmer que le projet en plus d'être faisable est rentable avec un risque financier faible.

En effet notre projet est une véritable contribution à la problématique de la gestion des pneus usagés. Il participe doublement à l'assainissement de notre environnement, en amont, libère notre cadre de vie des pneus usagés et en aval, par son utilisation dans les cimenteries en lieu et place des combustibles traditionnels réduit les émissions de CO2 et de gaz à effet de serre préservant ainsi les populations de maladies.

BIBLIOGRAPHIE

1. AFITEP : Dictionnaire de management – AFNOR, 2000
2. ADJASSE M. A. : - Gestion des ordures ménagères : Création d'emplois en milieu urbain : Cas de Cotonou, DESS en Population et dynamiques urbaines, 2005-2006, 57 p
3. ADEME, Etude de l'utilisation des pneus usagés en milieu agricole, rapport final, Novembre 2006, 122 p.
4. ADEME, Rapport annuel de la mise en œuvre des dispositions réglementaires relatives aux pneumatiques usagés, Septembre 2013, 160 p.
5. Aïm R. L'essentiel de la gestion de projet. 2017.
6. ANRED. - Le papier recyclé : Pourquoi ? Comment ? Participer à son développement. Paris, 1984, 27 p.
7. BARRO H. Etude de faisabilité de création d'une ferme de production et de commercialisation des œufs de consommation dans la localité de Pout. [Sénégal]: CESAG; 2015.
8. BIAYE B. Etude de faisabilité d'un projet de création d'entreprise : cas d'un complexe de restauration Dieupeul (Dakar) [Internet]. CESAG; 2015 [cité 15 oct 2017].
Disponible sur:
http://bibliotheque.cesag.sn/gestion/documents_numeriques/M0014MBA-GP15.pdf
9. Bridier Manuel et Serge Michailoff : Guide pratique d'analyse des projets, évaluation et choix des investissements, 5^{ème} édition, Edition ECONOMICA, 1987
10. Cook JR. Devenez l'entrepreneur qui gagne. Paris: A. Michel; 1987
11. Corriveau G, éditeur. Guide pratique pour étudier la faisabilité de projets. Québec: Presses de l'Université du Québec; 2012. 354 p.
12. Directives techniques révisées pour la gestion écologiquement rationnelle des pneus usés et des déchets de pneus, 2011, 61 p.
13. Cook JR. Devenez l'entrepreneur qui gagne. Paris: A. Michel; 1987
Fiche technique PRISME, Diagnostic énergétique d'une cimenterie (Institut de l'énergie et de l'environnement de la Francophonie)
14. Guide_officiel_des_formalites_douanieres_2013_2014.pdf, Tome 1
15. Morris. Managing Project Interfaces-key Points for Project Succes.pdf [Internet]. 1998
Disponible sur:
[http://gspa.grade.nida.ac.th/pdf/PA%20780%20\(Pakorn\)/18.Managing%20Project%20In%20terfaces-key%20Points%20for%20Project%20Succes.pdf](http://gspa.grade.nida.ac.th/pdf/PA%20780%20(Pakorn)/18.Managing%20Project%20In%20terfaces-key%20Points%20for%20Project%20Succes.pdf)

16. Noé GBAGUIDI : Etude de faisabilité d'un projet de création d'une officine au pôle urbain de Diamniadio, CESAG, 2017
17. Office de l'efficacité énergétique de Ressources naturelles Canada, Guide d'évaluation de la consommation d'énergie : Production de ciment clinker
18. O'Shaughnessy W. La faisabilité de projet: une démarche vers l'efficacité et l'efficacité. Trois-Rivières [Québec: Éditions SMG; 1992.
19. REISMAN, Joel. I. "Air Emissions from Scrap tyre Combustion". United States National Risk Management Environmental Protection Research Laboratory. Agency Cincinnati, OH 45268. November 1997.
20. Simon É, Durand X. Réaliser son business plan en 48 heures. Paris: Eyrolles : Éd. d'Organisation; 2011
21. SOFO MAGAGI I. Etude de faisabilité d'un projet d'installation de ferme avicole moderne dans la localité de Niamey au Niger - Ibrahim SOFO MAGAGI [Internet]. Memoire Online. [Cité 14 oct 2017]. Disponible sur:
http://www.memoireonline.com/03/13/7102/m_Etude-de-faisabilite-d-un-projet-dinstallation-de-ferme-avicole-moderne-dans-la-localite-de-Niame.html
22. SORY I, 2008, gestion des déchets solides et risque sanitaires en milieu urbain, mémoire de master en géographie, UO, 65 p.

WEBOGRAPHIE

<http://www.bceao.int/Taux-d-interet-et-d-inflation-2431.html>
http://www.industrie.gouv.ci/?page=secteur_ciment
<https://www.aliapur.fr/fr/rd-innovations/la-recherche-innovations-construit-l-avenir>
<http://www.commerce.gouv.ci/pme.php?id=4>
<http://www.ins.ci/n/>
<http://www.penseesnoires.info/2011/03/23/ordures-menageres-a-abidjan-queelles-solutions/>
<http://www.izf.net/base-donnees-stats>
<http://cotedivoire.opendataforafrica.org/glaxzhd/importations-et-exportations-de-produits?lang=fr>
<http://www.gestion-projet-informatique.vivre-aujourd'hui.fr/phases-jalonnement.html>
<https://www.marketing-etudiant.fr/etude-de-marche.html>
www.infociments.fr

ANNEXES

Annexe 1 : Questionnaire soumis aux Vulcanisateurs

Identification de l'enquête

NOM-PRENOM :

Commune Secteur

Date de l'enquête :

Source d'approvisionnement

1-Quel type de pneus vous vendez ? : Neuf /...../ Occasion /...../

2-Quelles sont vos sources d'approvisionnement ? :

Les commerçants de voitures d'occasion ? /...../

Autres, précisez :

3-Avez-vous des difficultés d'approvisionnement ? : Oui/...../ Non /...../

Si oui lesquelles ?

4-Quelle est votre fréquence d'approvisionnement ? : Chaque semaine /...../ Mensuel /...../

Autres préciser :

5-Quelle est la quantité d'approvisionnement par catégorie de pneus ?

Catégories de pneus	VL	PL
Quantités de pneus achetés par fréquence		

6-Quelle est la quantité de pneus revendus par catégorie ?

Catégories de pneus	VL	PL
Quantités de pneus revendus		

Source et Production des pneus usagés

7-Quelle catégorie de pneus échangez-vous ? : PL /.../ VL

8-Lors des échanges de pneus des engins, vous demandez aux propriétaires de reprendre leur ancien pneu ? : Oui /...../ Non /...../

Autres précisez :

9-Quelle quantité de pneus échangez-vous par jours selon les catégories ?

Catégorie	VL	PL
Quantité		

10-Avez-vous des stocks de pneus dont vous voulez vous défaire ? : Oui /..../ Non /...../ Si oui, merci de préciser approximativement le nombre de pneus selon la catégorie :

	VL	PL
Nombres de pneus		

11-Que faites-vous de vos stocks de pneus usagés? :

Recyclé /.../ Vendre /.... /

Autres préciser :

12-Pour quelle raison souhaitez-vous éliminer ces pneus usagés ? Pneus trop usés /.... /

Encombre l'espace /.... / Inutile /..... /

Autres préciser :

Comportement social

13-Comment gérez-vous vos déchets pneumatiques ? On les brûle /... / ramassage de la mairie / / collecte des artisans / /

Autre précisez :

14-Voulez-vous vous abonner auprès de notre équipe de collecte ? Oui /.../ Non /.../

Si oui, à quelle fréquence de ramassage :

.....

Si Non(Raisons)

15- Dans le cas d'un achat a Combien payez-vous pour la pré-collecte de vos PUNR et à quelle fréquence (pour les abonnés)? :

.....

16-Pensez-vous que les pneus usagés peuvent avoir des conséquences sur l'environnement et sur la santé des populations ? : Non /...../ Oui/.... /

Si oui, lesquelles ? :

Proposition de solution

19-Avez Vous des suggestions à nous faire ou conseils à nous donner pour notre initiative ?

.....

.....

Annexe 2 : Données prévisionnelles d'investissement/Immobilisation

Rubriques	Durée de vie (en années)	Montant (en Millions de FCFA)
Terrain	-	150
Non valeurs	3	25
Matériel de production (Broyeuse)	8	60
Matériel roulant (Les Véhicules)	4	70
Mobiliers de bureau	5	10
Bâtiment et travaux	20	100
Equipement divers	6	25
Ordinateurs	6	2
Logiciels	6	3
Climatiseurs	6	2
Groupe électrogène	6	5
Onduleurs	6	2
Extincteurs et dispositif incendie	6	4
Matériels et Outillages	6	8
Total	-	440

Annexe 3 : Calcul du fond de roulement

Rubriques	Année 1	Année 2
Achat de matières premières	16,33	23,33
Salaires	12,50	12,50
Electricité	4,43	6,33
Eau	0,84	1,20
Internet	0,54	0,54
Carburant	2,80	4
Crédits clients	52,50	75,00
S/Total besoins	89,95	122,91
Facilités	6,13	8,75
Besoins nets	83,82	114,16
Dotation BFR	83,82	30,34

Annexe 4 : Dépenses d'exploitation

Rubriques	Année 1	Année 2
Achats de matières premières	49	70
Electricité	13	19
Eau	0,84	1,20
Internet	0,54	0,54
Carburant	2,80	4
Maintenance	8	11
Assurance	7	10
Frais généraux	25	25
Salaires	50	50
Total	156	191

Annexe 5 : Valeurs résiduelles

Rubriques	Montants (en Millions)	Durée de vie	Valeurs résiduelles
Terrain	150		150,00
Non valeurs	25	4	
Matériel de production(Broyeuse)	60	8	7,50
Matériel roulant	70	5	28,00
Mobiliers de bureau	10	5	4,00
Bâtiment et travaux	100	20	60,00
Equipement divers	25	5	10,00
Total	440		259,50

Annexe 6 : Calcul du chiffre d'affaires

Rubriques	Année 1	Année 2
Production	10 500	15 000
CA	315	450

Annexe 7 : Calcul des flux financiers

Rubriques	-	1	2	3	4	5	6	7	8
1. INV RENOUV									
Terrain	150								
Non valeurs	25								
Matériel de production(Broyeuse)	60								
Matériel roulant	70						70,00		
Mobiliers de bureau	10						10,00		
Bâtiment et travaux	100								
Equipement divers	25						25,00		
S/T INV RENOUV	440	-	-	-	-	-	105	-	-
2. DOTATION BFR		83,82	30,34						
3. Total INV RENOUV BFR	440,00	83,82	30,34				210,00		
4. DEPENSES D'EXPLOITATION									
Achats de matières premières		49	70	70	70	70	70	70	70
Electricité		13	19	19	19	19	19	19	19
Eau		0,84	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
Internet		0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54
Carburant		2,80	4	4	4	4	4	4	4
Maintenance		8	11	11	11	11	11	11	11
Assurance		7	10	10	10	10	10	10	10
Frais généraux		25	25	25	25	25	25	25	25
Salaires		50	50	50	50	50	50	50	50
Total dépenses d'exploitation		156	191	191	191	191	191	191	191
S/ Total INV RENOUV BFR DE	440,00	240,00	221,08	190,74	190,74	190,74	400,74	190,74	190,74
5. Recettes d'exploitation									
CA		315,00	450,00	450	450	450	450	450	450
reprise sur BFR									114,16
Valeur résiduelle									259,50
S/total Recettes d'exploitation	-	315,00	450,00	450,00	450,00	450,00	450,00	450,00	823,66
6. Flux nets annuels	- 440,00	75,00	228,93	259,26	259,26	259,26	49,26	259,26	632,92
7. Flux nets actualisés	- 440,00	- 365,00	- 136,08	123,18	382,44	641,70	690,96	950,22	1 583,14
8. VAN									
Coef d'actualisation à 38%	1,00	1,38	1,90	2,63	3,63	5,00	6,91	9,53	13,15
VAN à 38%	- 440,00	54,35	120,21	98,65	71,49	51,80	7,13	27,20	48,12
Coef à 45%	1,00	1,45	2,10	3,05	4,42	6,41	9,29	13,48	19,54
VAN à 45%	- 440,00	51,72	108,88	85,04	58,65	40,45	5,30	19,24	32,39
9. TRI	41%								
10. RUMI	3,07								

Annexe 8 : Le Remboursement des emprunts

Rubriques	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Capital restant du	360,20	360,20	282,59	197,21	103,30
Intérêt	36,02	36,02	28,26	19,72	10,33
Principal (Rembours. Capital)	0,00	77,61	85,37	93,91	103,30
Annuités	0,00	113,63	113,63	113,63	113,63
Valeur résiduelle	360,20	282,59	197,21	103,30	0,00

Annexe 9 : Amortissement technique des immobilisations

Rubriques	Montants (en Millions)	Durée de vie	1	2	3	4	5	6	7	8	VR
Taux d'inflation			4%	6%	7%	9%	11%	11%	11%	11%	
Coefficient d'inflation			1,04	1,12	1,23	1,41	1,69	1,69	1,69	1,69	
Terrain	150										150
Non valeurs	25	4	6,25	6,25	6,25	6,25					
Materiel de production(Broyeuse)	60	8	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	7,50	0,00
Matériel roulant	70	5	14	14	14	14	14	23,59	23,59	23,59	47,18
Mobiliers de bureau	10	5	2	2	2	2	2	3,37	3,37	3,37	6,74
Bâtiment et travaux	100	20	5	5	5	5	5	5	5	5	60,00
Equipement divers	25	5	5	5	5	5	5	8,43	8,43	8,43	16,85
Dotation aux amortissements	440		39,75	39,75	39,75	39,75	33,50	47,89	47,89	47,89	280,77

Annexe 10 : Compte de résultats prévisionnel et Capacité d'autofinancement

Rubriques	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8
CA en millions	315	450	450	450	450	450	450	450
Achats de matières premières	49	70	70	70	70	70	70	70
3.1 Marge brute sur matière	266	380	380	380	380	380	380	380
Autres achats								
Electricité	13	19	19	19	19	19	19	19
Eau	0,84	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
Internet	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54	0,54
Carburant	2,80	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Maintenance	8	11	11	11	11	11	11	11
Assurance	7	10	10	10	10	10	10	10
Frais généraux	25	25	25	25	25	25	25	25
Total autres achats	57	71	71	71	71	71	71	71
3.2 Valeur ajoutée	209	309	309	309	309	309	309	309
Salaires	50	50	50	50	50	50	50	50
3.3 EBE Monnaie constante	159	259	259	259	259	259	259	259
Coefficient d'inflation	1,00	1,12	1,23	1,41	1,69	1,69	1,69	1,69
3.4 EBE Monnaie courante	158,82	291,30	317,60	365,97	436,87	436,87	436,87	436,87
Dotation aux amortissements	39,75	39,75	39,75	39,75	33,50	47,89	47,89	47,89
3.5 Resultat d'exploitation	119,07	251,55	277,85	326,22	403,37	388,98	388,98	388,98
Produit financier						0,00	0,00	0,00
Frais financier	36,02	36,02	28,26	19,72	10,33	0,00	0,00	0,00
3.6 Resultat financier	-36,02	-36,02	-28,26	-19,72	-10,33	0,00	0,00	0,00
3.7 Resultat AO	83,05	215,53	249,60	306,50	393,04	388,98	388,98	388,98
Impôt	20,76	53,88	62,40	76,62	98,26	97,25	97,25	97,25
3.8 Resultat Net	62,29	161,65	187,20	229,87	294,78	291,74	291,74	291,74
3.9 CAF	102,04	201,40	226,95	269,62	328,28	339,62	339,62	339,62

Annexe 11 : Emplois et ressources

Rubrique	Année 0	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5	Année 6	Année 7	Année 8
Coefficient d'inflation		1,00	1,12	1,23	1,41	1,69	1,69	1,69	1,69
4.1 Ressources									
CAF		102,04	201,40	226,95	269,62	328,28	339,62	339,62	339,62
Capitaux propres	193,95								
Emprunts	360,20								
Valeur résiduelle									280,77
Reprise sur FDR									114,16
Total Ressources	554,16	102,04	201,40	226,95	269,62	328,28	339,62	339,62	734,55
4. 2 Emplois									
INV RENOUV	440	-	-	-	-	-	177	-	-
Dotation FDR		83,82	30,34						
Rembours. Capital		0,00	77,61	85,37	93,91	103,30	0,00	0,00	0,00
Dividendes		6,23	16,17	18,72	22,99	29,48	29,17	29,17	29,17
Total Emplois	440,00	90,05	124,11	104,09	116,90	132,78	206,10	29,17	29,17
4. 3 Soldes (Ressources - Emplois)	114,16	11,99	77,29	122,85	152,72	195,50	133,52	310,45	705,38
Solde cumulé	114,16	126,14	203,43	326,28	479,01	674,50	808,02	1118,47	1823,85
4. 4 Trésorerie de début de période	0	114,16	126,14	203,43	326,28	479,01	674,50	808,02	1118,47
4. 5 Trésorerie de fin de période	114,16	126,14	203,43	326,28	479,01	674,50	808,02	1118,47	1823,85

Annexe 12 : Rentabilité des capitaux investis

Rubriques	0	1	2	3	4	5	6	7	8
Flux nets annuels	-440,00	75,00	228,93	259,26	259,26	259,26	49,26	259,26	632,92
Flux nets impôts		20,76	53,88	62,40	76,62	98,26	97,25	97,25	97,25
Flux des capitaux investis	-440,00	54,24	175,04	196,86	182,64	161,00	-47,99	162,01	535,67
VAN à 10%	360,84								
TRI	29%								

TABLE DES MATIERES

DEDICACE.....	I
REMERCIEMENTS	II
LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS	III
FICHE SYNOPTIQUE DU PROJET	V
LISTE DES ILLUSTRATIONS	VI
SOMMAIRE	VII
INTRODUCTION GENERALE.....	1
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE ET METHODOLOGIQUE - PRESENTATION DU PROJET ET DU PROMOTEUR - ETUDE DE MARCHE.....	5
PREMIERE PARTIE : CADRE THEORIQUE, METHODOLOGIQUE - PRESENTATION DU PROMOTEUR ET DU PROJET.....	6
Chapitre 1 : CADRE THEORIQUE.....	7
1.1. Revue de la littérature relative à la conception de projet.....	7
1.1.1. Concept de Projet	7
1.1.1.1. Définition de la notion de projet.....	7
1.1.1.2. Les caractéristiques de projets	8
1.1.1.3. Les étapes du cycle de vie d'un projet.....	9
1.1.2. Le concept d'entrepreneuriat.....	11
1.1.2.1. La notion d'entrepreneuriat.....	11
1.1.2.2. Corpus de base du concept de l'entrepreneuriat	11
1.1.2.3. Principaux paradigmes en entrepreneuriat.....	11
1.1.2.4. Les différentes formes d'entrepreneuriat	12
1.1.2.4.1. La création ex-nihilo	12
1.1.2.4.2. La création par essaimage ou extrapreneuriat	12
1.1.2.4.3. La création par franchise	12
1.1.2.4.4. La création par reprise	12
1.1.3. Généralités sur les pneus	13
	69

1.1.3.1.	Notion de pneus	13
1.1.3.2.	Notion de pneus usagés.....	13
1.1.3.3.	Typologie de pneus usagés	13
1.1.3.4.	Notion de Broyats de pneus et caractéristiques	14
1.1.3.5.	Les caractéristiques des broyats de pneus.....	14
1.1.3.6.	Notion de valorisation de pneus.....	14
1.2.	Les différentes études du projet.....	15
1.2.1.	L'étude de marché.....	15
1.2.1.1.	Les étapes de l'étude de marché	15
1.2.1.2.	La segmentation du marché du produit.....	16
1.2.1.3.	L'évaluation de la demande du produit	16
1.2.1.4.	L'analyse de l'offre	16
1.2.1.5.	L'élaboration de la politique commerciale du projet.....	17
1.2.2.	L'étude technique de projet.....	18
1.2.2.1.	Le choix de la technologie et du processus de production.....	18
1.2.2.2.	Le choix de la localisation et du site du projet.....	18
1.2.2.3.	L'étude des besoins en intrants et autres moyens	19
1.2.2.4.	L'évaluation des coûts	19
1.2.2.5.	Le calendrier de réalisation des investissements.....	19
1.2.2.6.	Les études institutionnelle et organisationnelle de projet.....	20
1.2.2.7.	Les études sociale et environnementale d'un projet	20
1.2.2.7.1.	L'étude sociale de projet.....	20
1.2.2.7.2.	L'analyse environnementale de projet	21
1.2.2.8.	L'analyse financière de projet.....	21
1.2.2.8.1.	L'analyse financière sommaire (AFS).....	22
1.2.2.8.2.	L'analyse financière détaillée (AFD).....	23
Chapitre 2 : CADRE METHODOLOGIQUE – PRESENTATION DU PROMOTEUR ET DE SON PROJET.....		24
		70

2.1.	Cadre méthodologique.....	24
2.1.1.	Outils et méthodes de collecte de données.....	24
2.2.	Présentation du promoteur et de son projet.....	25
2.2.1.	Présentation du promoteur.....	25
2.2.2.	Présentation du projet.....	26
DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE FAISABILITE DU PROJET.....		28
Chapitre 3 : ETUDE DE MARCHÉ ET ETUDE TECHNIQUE.....		29
3.1.	Etude de marché.....	29
3.1.1.	Diagnostic externe.....	29
3.1.1.1.	Analyse du macro-environnement.....	29
3.1.1.2.	Analyse du micro-environnement.....	31
3.1.1.2.1.	L'analyse de la demande	31
3.1.1.2.1.1.	Typologie de la demande	31
3.1.1.2.2.	L'analyse de l'offre	33
3.1.1.2.3.	L'analyse de l'intensité concurrentielle	33
3.1.2.	Diagnostic interne.....	35
3.2.	Etude de faisabilité technique.....	36
3.2.1.	Etude de faisabilité technique du projet.....	36
3.2.1.1.	Choix de la technologie et processus de production.....	36
3.2.1.1.1.	Choix de la technologie	36
3.2.1.1.2.	Processus de production	37
3.2.2.	Localisation.....	39
3.2.3.	Le besoin en intrants.....	39
Chapitre 4 : CHOIX DE LA STRUCTURE ORGANISATIONNELLE ET DE LA FORME JURIDIQUE, ETUDE COMMERCIALE ET FINANCIERE.....		42
4.1.	Structure organisationnelle et forme juridique.....	42
4.1.1.	Choix de la structure organisationnelle.....	42
4.1.1.1.	Les ressources humaines.....	42
		71

4.1.1.2.	La gestion des ressources matérielles	45
4.1.2.	Choix de la forme juridique	45
4.2.	L'étude de faisabilité commerciale analyse.....	45
4.2.1.	Etude de faisabilité commerciale.	45
4.2.1.1.	Les stratégies marketing ou commerciale.....	45
4.2.1.1.1.	La segmentation	46
4.2.1.1.2.	Le ciblage	46
4.2.1.2.	L'offre commerciale	46
4.2.1.2.1.	La politique du produit	46
4.2.1.2.2.	La politique de prix	47
4.2.1.2.3.	La politique de distribution	47
4.2.1.2.4.	La politique de communication	47
4.2.2.	Analyse financière du projet	48
4.2.2.1.	Analyse financière sommaire.....	48
4.2.2.1.1.	Les charges d'investissement (annexe 2)	48
4.2.2.1.2.	Le coût du projet	49
4.2.2.1.3.	Les dépenses d'exploitation (annexe 3)	49
4.2.2.1.4.	Calcul de la valeur résiduelle (annexe 4)	49
4.2.2.1.5.	Chiffre d'affaire ou recettes d'exploitations (annexe 5)	49
4.2.2.1.6.	Echéancier des flux financiers (annexe 6)	49
4.2.2.2.	Analyse financière détaillée	50
4.2.2.2.1.	Le plan de financement	51
4.2.2.2.2.	Le Remboursement des emprunts (annexe 7)	51
4.2.2.2.3.	Amortissements techniques (annexe 8)	51
4.2.2.2.4.	Le compte de résultats prévisionnel et Capacité d'autofinancement (annexe 9)	52
4.2.2.2.5.	Emplois et ressources (annexe 10)	52
4.2.2.2.6.	La rentabilité des capitaux investis (annexe 11)	52
		72

RECOMMANDATIONS	53
ET	53
CONCLUSION	53
WEBOGRAPHIE	58
ANNEXES	59
TABLE DES MATIERES	69

CESAG - BIBLIOTHEQUE