



**TABLE-RONDE DES INVESTISSEURS
LOCAUX DANS LE PROJET DE TRANSPORT
PAR BUS DE LA VILLE DE GAROUA**

**RAPPORT CONCEPTUEL DU PROJET DE
TRANSPORT PAR BUS DE LA VILLE DE GAROUA**

*Présenté par AMADOU NGOUNGA MOUCHILI
Expert en Transports Urbains et en Stratégies Financières des Collectivités Locales
00237 699816688 - ngoumadu@yahoo.fr*

SOMMAIRE

1. Contexte sectoriel et intégration dans le cadre de la stratégie gouvernementale
2. Présentation des principales parties au projet
3. Objectifs du projet
4. Présentation synthétique du projet
5. Description des services fournis
6. Bénéfices socio-économiques attendus
7. Benchmarking
8. Mode de gestion envisagé pour le projet
9. Faisabilité organisationnelle et financière du projet
10. Planning de mise en œuvre

CONTEXTE SECTORIEL ET INTÉGRATION DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE

La mobilité urbaine est un enjeu économique majeur pour les villes camerounaises. Elle affecte la vie quotidienne des habitants ainsi que les activités des entreprises, socle du développement urbain.

L'inadéquation entre l'offre de transport et la demande des déplacements engendrent des coûts et des durées de transport élevés pour les personnes et les biens à l'intérieur de ces villes, constituant ainsi des contraintes importantes pour leur compétitivité.

Conscient de cet enjeu le Gouvernement du Cameroun a engagé un programme de mise en place de systèmes intégrés de transport urbain de masse dans les grandes villes. Un comité interministériel de pilotage (COPIIL-TUMC) a été créé à cet effet par le Premier Ministre, Chef du Gouvernement.

CONTEXTE SECTORIEL ET INTÉGRATION DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE

Garoua a bénéficié des efforts des pouvoirs publics qui l'ont doté d'infrastructures de voirie de qualité. Toutefois le service de transport urbain reste incompatible avec les ambitions de modernisation de cette importante métropole sous-régionale.

La ville a certes une bonne expérience du service de transport urbain par bus qu'elle a d'abord exercé en régie avant d'en externaliser la gestion dans le cadre d'un partenariat avec l'entreprise **TOURISTIQUE VOYAGES**.

Mais avec une flotte de 08 bus beaucoup plus configurés pour faire du transport péri-urbain, voire interurbain, la « Régie Déléguée » tarde à combler les attentes des parties, malgré une subvention annuelle d'exploitation de 60 millions FCFA.

CONTEXTE SECTORIEL ET INTÉGRATION DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE

Le transport dans la ville de Garoua est caractérisé par un quasi-monopole des mototaxis hautement accidentogènes, irréguliers, sources d'inconfort, d'insécurité, de pollution sonore et atmosphérique. Ces conditions de transport urbain ont un effet négatif sur l'attractivité économique de la ville et l'accès aux services urbains de base.

Le présent projet permettra d'améliorer durablement les conditions de mobilité dans la ville de Garoua et booster son attractivité économique. Il s'inscrit dans la stratégie du Gouvernement SND30, Programme de modernisation urbaine, dont l'un des axes d'intervention porte sur la mobilité et le système de transport multimodal, ainsi que l'accompagnement des CTD dans les initiatives de création des SEML de développement.

PRÉSENTATION DES PRINCIPALES PARTIES AU PROJET

Le MINH DU, chargé entre autres en liaison avec les CTD, de l'élaboration et de la mise en œuvre des stratégies des transports urbains durables ;

Le MINDDEVEL, responsable entre autres de la promotion du développement socio-économique des CTD.

La Communauté Urbaine de Garoua, chargée entre autres, de la participation à l'organisation et la gestion des transports publics urbains ;

La Région du Nord, chargée entre autres,

OBJECTIFS DU PROJET

L'objectif global du projet est de contribuer à la modernisation de la ville de Garoua, par l'introduction d'un transport collectif urbain durable, sûr, confortable, ponctuel, financièrement soutenable et moins polluant.

De manière spécifique, le projet ambitionne de doter la ville :

- d'un réseau de 5 lignes de transport public par bus ;
- d'une entreprise moderne d'exploitation dudit réseau.

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Le projet de transport par bus de la ville de Garoua s'étend sur un linéaire total d'environ 43km, assurant les liaisons nord-sud et est-ouest grâce aux cinq lignes suivantes :

- BRASSERIES – CARREFOUR BARMARI– DJAMBOUTOU (8km, 11 arrêts)
- BRASSERIES - BEAC – BASE AERIENNE - HOPITAL GENERAL (9,2 km, 8 arrêts)
- BRASSERIES - BEAC – CARREFOUR POUMPOURE – CARREFOUR 8 – CARREFOUR 7 (8,5 km, 11 arrêts)
- BEAC - PONT BENOUE - MAIRIE GAROUA 3 – CHR – CARREFOUR SANGUERE PAUL (9,5 km, 5 arrêts)
- CARREFOUR EGRENAGE – CARREFOUR YELWA – TOTAL BONJOUR – MOSQUEE NASSOUROU – CARREFOUR JEUNESSE/SPORTS – LAINDE (8,1 km, 11 arrêts)

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU PROJET

Il comporte deux volets :

Infrastructures :

- ✓ construction de 20 abribus ;
- ✓ pose de 92 panneaux arrêts bus ;
- ✓ aménagement de la base logistique (Administration, Centre de contrôle, Centre de maintenance, Dépôt) ;
- ✓ marquage des aires de stationnement des bus et des passages piétons aux arrêts.

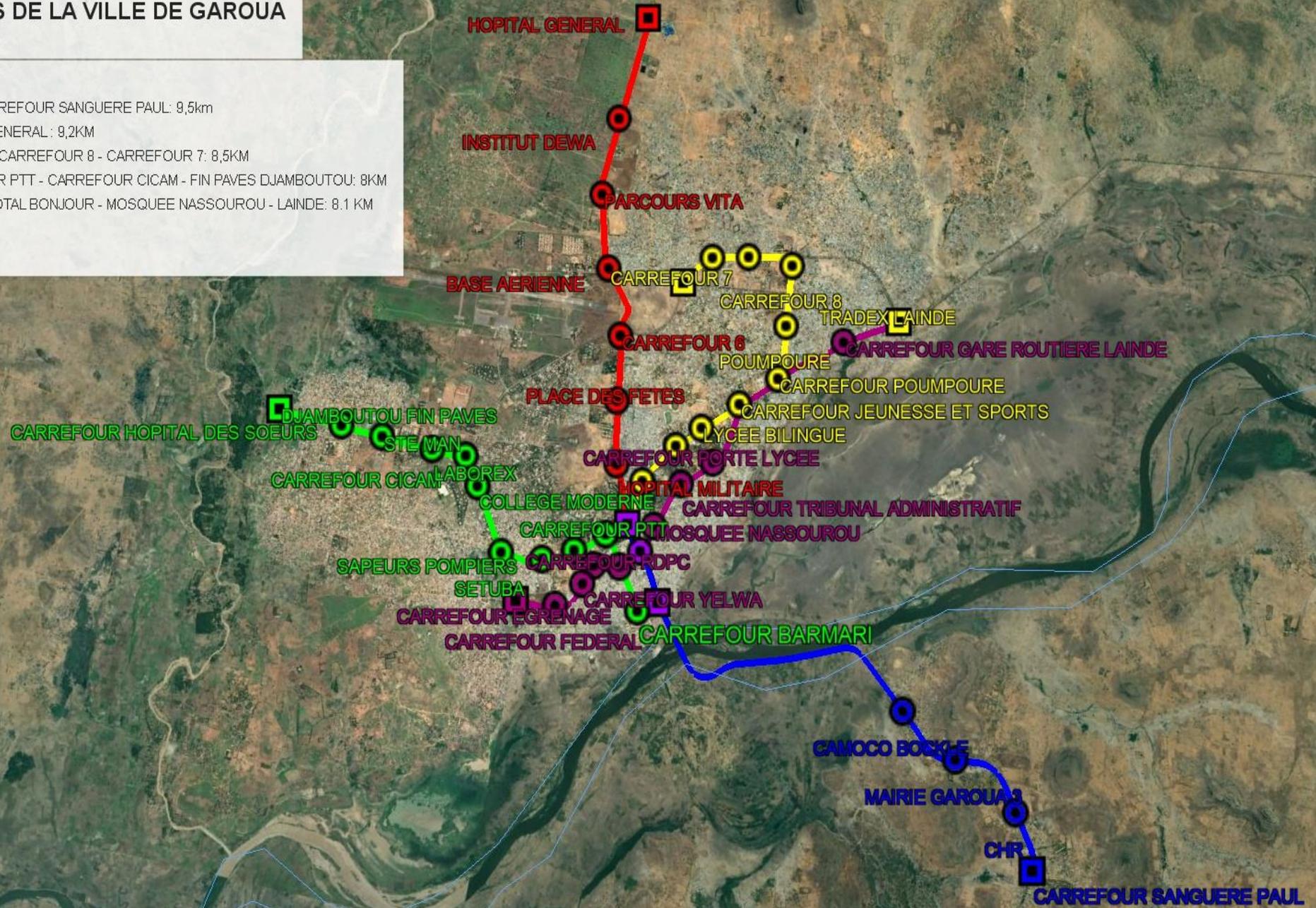
Exploitation :

- ✓ création d'une entreprise dédiée à l'exploitation;
- ✓ acquisition d'une flotte de 26 bus de 40 places;
- ✓ acquisition d'un système de gestion du réseau (bus, billetterie, information aux usagers...) entièrement informatisée.

RESEAU DE TRANSPORT PAR BUS DE LA VILLE DE GAROUA

Legend

- BEAC-PONT BENOUE-MAIRIEGAROUA 3 - CHR - CARREFOUR SANGUERE PAUL: 9,5km
- BRASSERIES - BEAC - BASE AERIENNE - HOPITAL GENERAL : 9,2KM
- BRASSERIES - BEAC - CARREFOUR POUMPOURE - CARREFOUR 8 - CARREFOUR 7: 8,5KM
- BRASSERIES - CARREFOUR BARMARI - CARREFOUR PTT - CARREFOUR CICAM - FIN PAVES DJAMBOUTOU: 8KM
- CARREFOUR EGRENAGE - CARREFOUR YELWA - TOTAL BONJOUR - MOSQUEE NASSOUROU - LAINDE: 8.1 KM
- STOP/ARRET BUS
- TERMINUS



Google Earth

Image © 2023 Airbus

Map Data © 2023 AMD

Image © 2023 Maxar Technologies

5 km



DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

Niveau de service :

Il s'agit d'offrir aux populations, à des tarifs comparables à ceux pratiqués actuellement, un service de transport en commun régulier, confortable, sécurisé et sobre en carbone.

A la mise en service, la ligne assurera 11 000 passagers/jour avec :

- une vitesse commerciale moyenne de 20km/h
- une fréquence de 12 minutes en heures de pointe, 20 minutes hors-pointe, les weekends et jours fériés.
- une plage horaire de 5h00 à 20h00.
- une gestion entièrement informatisée.

Ce niveau de service dépend de la configuration du réseau, l'aménagement des arrêts, les caractéristiques du matériel roulant, l'organisation quotidienne de l'exploitation et la politique tarifaire.

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

Configuration du réseau

Le réseau est conçu pour irriguer la quasi-totalité des principales zones d'émissions et de réception des déplacements de la ville. En plus des terminus, il compte 32 arrêts aller-retour

	Arrêts	Distance de l'arrêt précédent (m)	Distance de l'origine (m)
BEAC - PONT BENOUE - MAIRIE GAROUA 3 - CHR - CARREFOUR SANGUERE PAUL	Beac	0	0
	Total Bonjour	455	455
	Brasseries	790	1245
	Camoca Bocklé	4980	6225
	Mairie Garoua 3	1045	7270
	CHR	1330	8600
	Carrefour Sanguere Paul	900	9500
	Longueur totale		9500 m

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

BRASSERIES - CARREFOUR BARMARI – DJAMBOUTOU	Arrêts	Distance de l'arrêt précédent (m)	Distance de l'origine (m)
	Brasseries	0	0
	Carrefour Barmari	350	350
	Carrefour RDPC	710	1060
	Carrefour PTT	540	1600
	Hôpital Régional	570	2170
	Sapeurs pompiers	525	2695
	Setuba	687	3382
	Collège moderne	1040	4422
	Carrefour Cicam	495	4917
	Laborex	553	5470
Sté Man	820	6290	
Carrefour Hopital des sœurs	680	6970	
Fin pavés Djamboutou	1030	8000	
Longueur totale	8000		

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

	Arrêts	Distance de l'arrêt précédent (m)	Distance de l'origine (m)
BRASSERIES - BEAC – BASE AERIENNE - HOPITAL GENERAL	Brasseries	0	0
	Total Bonjour	790	790
	Beac	455	1245
	Hôpital militaire	902	2147
	Place des fêtes	942	3089
	Carrefour de la mort	962	4051
	Base aérienne	1112	5163
	Parcours Vita	1152	6315
	Institut Dewa	1192	7507
	Hôpital général	1693	9200
	Longueur totale	9200 m	

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

	Arrêts	Distance de l'arrêt précédent (m)	Distance de l'origine (m)
BRASSERIES - BEAC – CARREFOUR POUMPOURE – CARREFOUR 8 – CARREFOUR 6	Brasseries	0	0
	Total Bonjour	790	790
	Beac	455	1245
	Hôtel Bénoué	716	1961
	Lycée classique	766	2727
	Lycée bilingue	506	3233
	Carrefour jeunesse et sports	716	3949
	Carrefour poumpoure	756	4705
	Poumpoure	840	5545
	Carrefour 8	933	6478
	Carrefour 7	2022	8500
	Longueur totale	8500 m	

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

	Arrêts	Distance de l'arrêt précédent (m)	Distance de l'origine (m)
CARREFOUR EGRENAGE – CARREFOUR YELWA – TOTAL BONJOUR - CARREFOUR POUMPOURE – CARREFOUR JEUNESSE ET SPORTS – TRADEX LAINDE	Carrefour Egrenage	0	0
	Carrefour Fédéral	640	630
	Rondpoint Yelwa	579	1209
	CMS CNPS	338	1547
	Maison RDPC	417	1964
	TOTAL Bonjour	416	2380
	Mosquée Nassourou	439	2819
	Carrefour Tribunal administratif	765	3584
	Carrefour porte lycée	603	4187
	Carrefour jeunesse et sports	1027	5214
	Carrefour poumpoure	733	5947
	Gare routière Lainde	1160	7107
	Tradex Lainde	993	8100
	Longueur totale	8100 m	

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

Aménagement des arrêts :

On distinguera les arrêts avec abribus et ceux avec simples panneaux. Dans les deux cas l'arrêt se fera en pleine chaussée, afin de :

- gagner en vitesse commerciale ;
- réduire l'investissement initial en termes d'infrastructures ;
- imposer une réduction de vitesse et améliorer ainsi la sécurité aux arrêts.

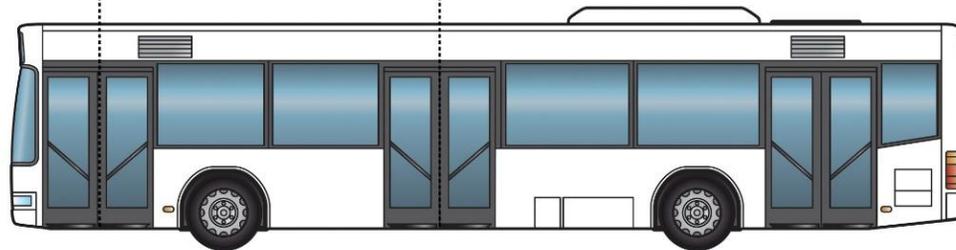
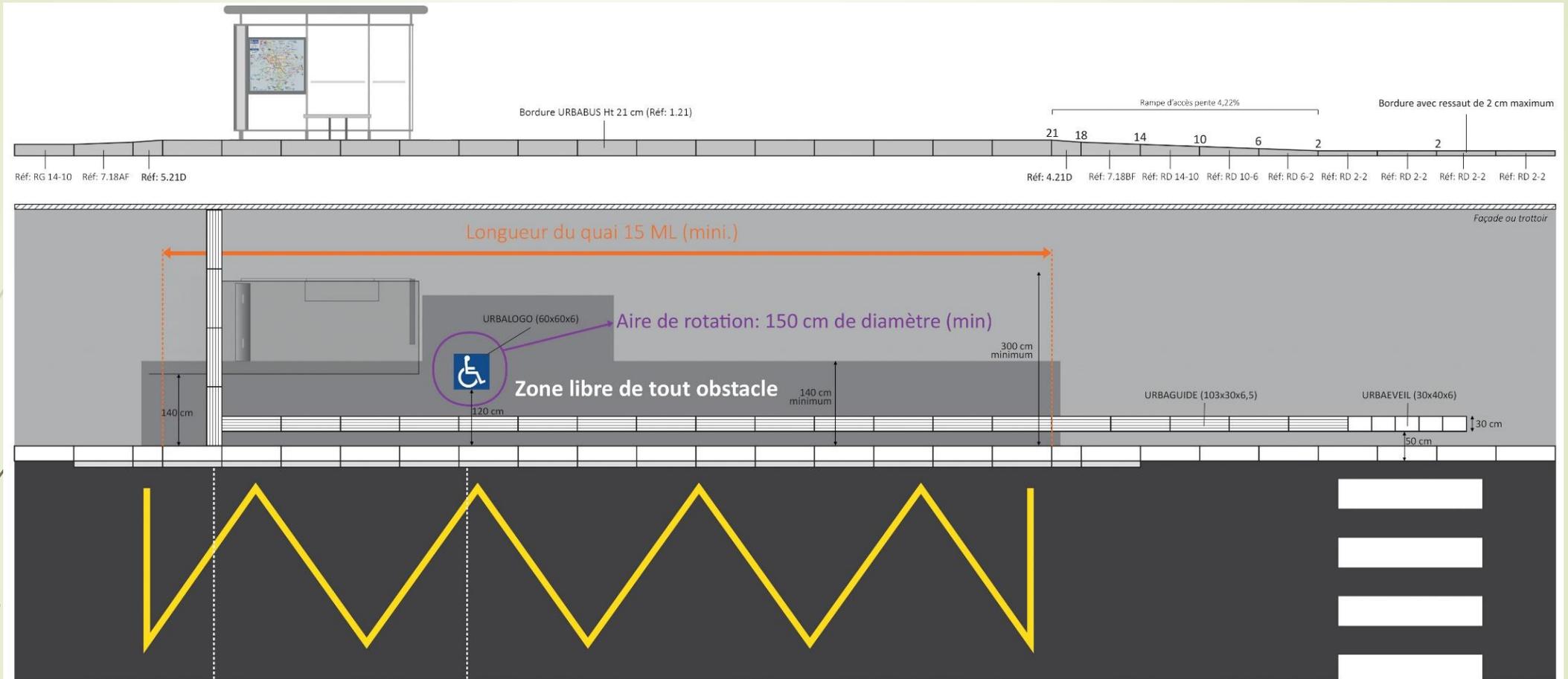
DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS



DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS



DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS



Véhicule longueur 12 ML

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

Caractéristiques des bus :

Le marché offre plusieurs types de bus, tant en termes de capacité que de mode de construction. Au regard de la demande et de la fréquence projetée, le choix le plus indiqué est le bus de 40 à 50 places.

Il est recommandé de mener une mission de due-diligence auprès de 3 ou 4 constructeurs de rang mondial (Volvo/Marcopolo, Iveco, Yutong etc) afin de faire un choix définitif sur la base du meilleur rapport qualité/coût. Ci-dessous à titre d'illustration, les caractéristiques du bus *Volare Attack 9* de 8,5m proposé par Volvo/Marcopolo.

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS



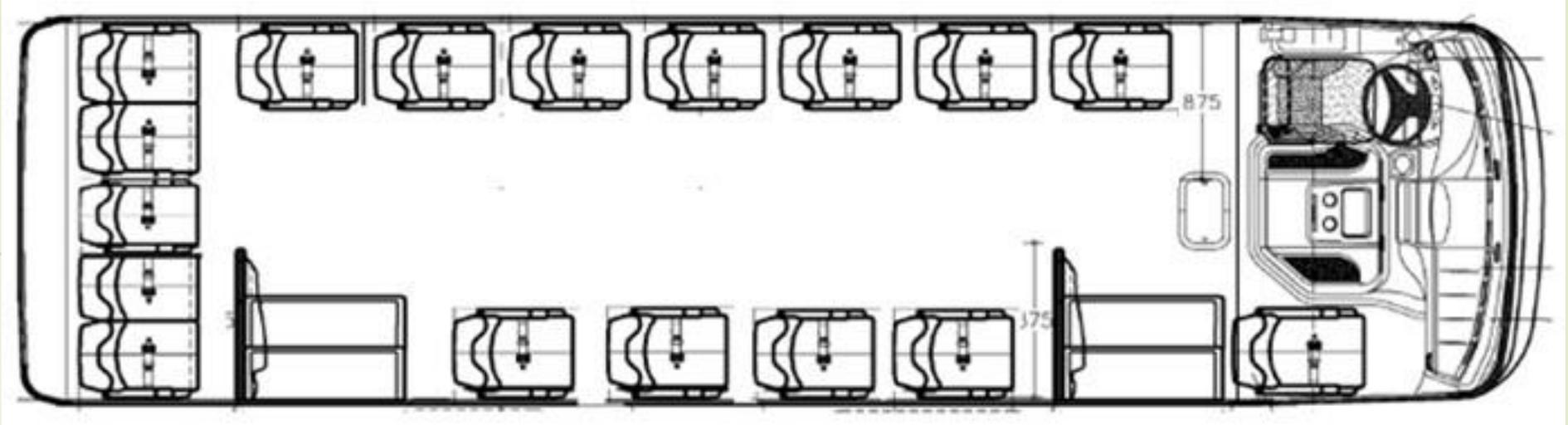
Volare

AGRALE

Mantenha os créditos! É Legal.

Volare W9 Fly Agrale MA 9.2
Desenho: Wagner Magalhães
Baseado no Volare W9 FLY de Mailson Amancio

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS



Organisation quotidienne de l'exploitation :

L'exploitation du réseau sera totalement informatisée grâce à l'installation d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV), administré à partir du PC-Régulation de la base logistique et qui permettra :

- aux voyageurs, de recevoir en temps réel à l'arrêt et sur smartphone toutes les informations sur les bus (planning, retards, annulations, déviations... etc) ;

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

- de géolocaliser les bus, identifier ceux en retard ou en avance et donner les consignes nécessaires aux conducteurs pour assurer la continuité du service en toutes circonstances ;
- d'assurer la vidéoprotection dans les bus et aux arrêts.



DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

Ce dispositif sera complété par un système de billettique proscrivant la manipulation des espèces à bord, pour sécuriser les recettes et éviter des pertes de temps pouvant affecter la vitesse commerciale, grâce :



- au prépaiement des titres de transport sur internet, en agence, auprès des opérateurs de *mobilemoney* ou des dépositaires ;
- à la validation et contrôle des titres à bord.

DESCRIPTION DES SERVICES FOURNIS

Politique tarifaire

La base tarifaire actuelle de transport dans la ville de Garoua est de 200 FCFA par mototaxi pour des courts trajets. En terme absolue, le parcours complet des lignes envisagées nécessite aujourd'hui la combinaison d'au moins deux trajets en mototaxi pour une dépense de 400 FCFA. On peut donc raisonnablement considérer qu'avec la régularité, la sécurité et le confort qu'apporte le bus, un prix de 300 FCFA sur le réseau restera attractif pour la majorité des usagers.

Un système d'abonnements ou d'achats groupés donnant lieu à des rabais sera mis en place pour faciliter l'introduction du bus dans les habitudes des populations de Garoua. Une augmentation du prix du ticket de 50 FCFA tous les 5 ans est à considérer afin de tenir compte de l'inflation naturelle des prix.

BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES ATTENDUS

Mis en cohérence avec les autres modes de transport, le projet sera bénéfique pour toute la ville de Garoua et les localités environnantes, le réseau couvrant les axes structurants incontournables pour les déplacements nord-sud, est-ouest et entrées/sorties de la ville. Il donne accès aux principaux équipements et infrastructures situés tant au centre-ville qu'en périphérie, ainsi qu'aux quartiers de forte concentration démographique et d'activités économiques.

De manière générale, il est démontré qu'une meilleure organisation des transports urbains fait gagner à une ville environ 5 points de croissance.

BÉNÉFICES SOCIO-ÉCONOMIQUES ATTENDUS

Garoua va bénéficier de 2 milliards d'investissement, de 130 emplois directs et de nombreux emplois indirects. Au-delà de ces impacts directs, le présent projet apportera :

- une revalorisation du patrimoine foncier et immobilier situé le long des lignes ;
- une amélioration du rendement dans les entreprises et administrations publiques ;
- l'émergence de nouvelles activités et donc d'emplois nouveaux autour des arrêts ;
- la baisse des dépenses des ménages pour le transport ;
- la baisse de la pollution atmosphérique et des accidents de circulation ;
- une plus grande fluidité de la circulation.

BENCHMARKING

Il ressort de l'analyse des projets similaires conduits dans le monde, en Afrique et au Cameroun, que le défi principal est celui de la soutenabilité financière. Il est primordial de :

- bien trancher la question de « qui paie pour le service ? » ;
- préserver l'opérateur contre la concurrence des autres modes de transport.

Pour assurer la viabilité financière du présent projet, il faudrait:

- lui accorder l'exclusivité du transport public sur le réseau, un arrêté municipal devant y interdire l'accès aux taxis, mototaxis, etc...
- faire supporter le coût du service par l'utilisateur, à l'exclusion de toute subvention d'exploitation, au regard des contraintes budgétaires des pouvoirs publics.

MODE DE GESTION ENVISAGEE

Au regard:

- du savoir-faire et des ressources financières nécessaires à la mise en place du réseau bus
- de l'expérience dans d'autres villes
- de l'impératif pour les pouvoirs de ne pas perdre le contrôle dans un domaine aussi sensible,

le mode envisagé est la gestion déléguée sous forme de société d'économie mixte dont le capital serait détenu par les collectivités locales et des privés, dont un opérateur professionnel.

La société de projet ainsi constituée apporte 100% des financements nécessaires, met en place le réseau, l'exploite en assumant toutes les charges d'exploitation et encaissant toutes les recettes.

STRUCTURATION DU CAPITAL SOCIAL DE LA STG

- 1) **CTD** : 43% du capital, dont:
33% en participation propre,
5% à rétrocéder à la future Mutuelle du personnel STG
et 5% à rétrocéder au Syndicat des mototaxis

- 2) **Partenaire stratégique à recruter** : 33% du capital

- 3) **Autres investisseurs** : 24% du capital dont:
 - Banque de la STG: 5% du capital
 - Agences de voyage: 5% du capital
 - Comités de quartiers: 4% du capital
 - Sodecoton, autres entreprises locales: 5% du capital
 - Elites et autres particuliers: 5% du capital

EQUILIBRE AU SEIN DES ORGANES SOCIAUX

ASSEMBLEE GENERALE: Aucun groupe ne peut décider seul

CONSEIL D'ADMINISTRATION

- Maire CUG (Président)
- Maires d'arrondissements (3 membres)
- Partenaire stratégique (1 membre)
- Mutuelle du Personnel STG (1 membre)
- Banque de la STG (1 membre)
- Agences de voyage(1 membre)
- Syndicat des mototaxis(1 membre)
- Comités de quartiers(1 membre)
- Sodecoton, autres entreprises locales(1 membre)
- Elites et autres particuliers(1 membre)

DIRECTION: Directeur et Chefs des Services Exploitation et Commercial: proposés par le partenaire stratégique

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

ORGANIGRAMME

DIRECTION

- 1 Directeur
- 2 Secrétaires
- 1 agent de liaison
- 1 chauffeur

SERVICE DE LA LOGISTIQUE, APPROVISIONNEMENTS ET MAINTENANCE

- 1 chef de service
- 10 mécaniciens
- 1 secrétaire
- 1 agent de liaison
- 1 magasinier
- 1 pompiste
- 18 nettoyeurs de bus

SERVICE D'EXPLOITATION

- 1 chef de service
- 52 conducteurs
- 1 secrétaire
- 1 chauffeur
- 1 agent de liaison
- 4 opérateurs PC-régulation
- 10 contrôleurs de bus

SERVICE COMMERCIAL, RELATIONS PUBLIQUES ET MARKETING

- 1 chef de service
- 5 commerciaux
- 1 secrétaire
- 1 agent de liaison

SERVICE ADMINISTRATIF, JURIDIQUE, FINANCIER ET COMPTABLE

- 1 chef de service
- 1 juriste
- 1 secrétaire
- 1 agent de liaison
- 1 comptable
- 1 caissier
- 1 infirmier
- 1 chauffeur
- 4 agents de sécurité
- 2 agents d'entretien

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

MONTANT PRÉVISIONNEL DE L'INVESTISSEMENT INITIAL :

DESIGNATIONS	MONTANTS
Acquisition d'une flotte de 26 bus	1 638 000 000 FCFA
Infrastructures et acquisition d'un système de gestion du réseau	250 000 000 FCFA
Véhicules utilitaires d'appui à l'exploitation	75 000 000 FCFA
Frais de 1er établissement, recherche et développement	5 000 000 FCFA
Fonds de roulement	32 000 000 FCFA
TOTAL	2 000 000 000 FCFA

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

FINANCEMENT ENVISAGE:

SUBVENTION ETAT: 250 000 000 FCFA (Dotation du MINHDU pour les infrastructures)

SUBVENTION DE LA REGION: 250 000 000 FCFA

CAPITAL DE LA STG: 500 000 000 FCFA

CONCOURS PARTENAIRES : 1 000 000 000 FCFA

- Emprunt bancaire sous garantie CUG
- Acquisition de bus en leasing.

NB: Le pacte d'actionnaires de la STG arrêtera le ratio final fonds propres/emprunt.

COÛTS D'EXPLOITATION PREVISIONNELS:

CHARGES D'EXPLOITATION	Année 1	Année 2	Année 3
TOTAUX	458,006,170	916,012,341	938,972,852
Charges Directes	335,165,103	670,330,205	687,148,663
Salaires & Remuneration	99,180,000	198,360,000	203,319,000
Carburant & Lubrifiants	229,964,823	459,929,645	471,427,886
Billetterie	6,020,280	12,040,560	12,401,777
Réparation et Entretien	59,248,352	118,496,703	121,459,121
Entretien de la Flotte	56,778,352	113,556,703	116,395,621
Entretien Infrastructures	2,470,000	4,940,000	5,063,500

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

COÛTS D'EXPLOITATION PREVISIONNELS:

CHARGES D'EXPLOITATION	Année 1	Année 2	Année 3
Frais Généraux	63,592,716	127,185,432	130,365,068
Assurances	27,114,061	54,228,121	55,583,824
Fournitures de bureau	3,316,241	6,632,483	6,798,295
Eau, Electricite, Telephone	1,658,121	3,316,241	3,399,147
Marketing & Communication	3,316,241	6,632,483	6,798,295
Honoraires /services extérieurs	6,632,483	13,264,966	13,596,590
Formation et recyclage	3,316,241	6,632,483	6,798,295
Indemnités et gratifications	6,632,483	13,264,966	13,596,590
Voyages & Reunions	3,316,241	6,632,483	6,798,295
Contrôle et suivi du contrat	1,658,121	3,316,241	3,399,147
Autres charges et imprévus	6,632,483	13,264,966	13,596,590

DEMANDE PRÉVISIONNELLE

Les hypothèses et résultats du dimensionnement du réseau permettent de situer la demande prévisionnelle de pointe à la mise en service à 700 pphpd, soit une moyenne sur l'année d'environ 11,000 passagers/jour, avec des taux de remplissage des bus de

- 70% en heure de pointe,
- 40% en heure creuse, les week-ends et jours fériés.

Des hypothèses minimalistes qui visent à tester la viabilité économique du système sur la base des revenus planchers. En cas de besoin, la flotte et l'infrastructure permet d'accroître la capacité du système de plus de 40%.

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

REVENUS

Les valeurs de base pour l'évaluation des revenus sont consignées dans le tableau ci-dessous.

Prix du ticket	300 FCFA
Revenus annexes	
Publicité extérieure /mois/bus	100,000
Publicité intérieure /mois/bus	50,000
Publicité sur titres de transport	1%ventes
Publicité sur panneaux/mois	50,000
Publicité sur abribus/mois	100,000

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

COMPTE DE RESULTAT	Année 1	Année 2	Année 3
REVENUS	663,248,280	1,326,496,560	1,362,979,457
Recettes: Ventes Ticket	602,028,000	1,204,056,000	1,240,177,680
Revenus annexes	61,220,280	122,440,560	122,801,777
Valeur Residuelle bus	0	0	0
CHARGES:	458,006,170	916,012,341	938,972,852
Charges Directes	335,165,103	670,330,205	687,148,663
Réparation et Entretien	59,248,352	118,496,703	121,459,121
Frais Generaux	63,592,716	127,185,432	130,365,068
BAIIA	205,242,110	410,484,219	424,006,605
Dotations amortissements	98,250,000	196,500,000	196,500,000
BAII	106,992,110	213,984,219	227,506,605
Intérêts d'emprunt	73,720,435	65,400,898	55,129,904
BAI	33,271,674	148,583,321	172,376,700

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

COMPTE DE RESULTAT	Année 1	Année 2	Année 3
BAIIA	205,242,110	410,484,219	424,006,605
Dotations amortissements	98,250,000	196,500,000	196,500,000
BAII	106,992,110	213,984,219	227,506,605
Intérêts d'emprunt	73,720,435	65,400,898	55,129,904
BAI	33,271,674	148,583,321	172,376,700
Report déficitaire	0	0	0
Impôt sur la société	9,149,710	40,860,413	47,403,593
Résultat Net	24,121,964	107,722,908	124,973,108
Amortissements	98,250,000	196,500,000	196,500,000
Cash Flow	122,371,964	304,222,908	321,473,108
Remboursement Emprunt	80,136,509	167,602,865	177,873,859
Dividendes	50,000,000	50,000,000	50,000,000
Cash Flow net	-7,764,545	86,620,043	93,599,249

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

Rentabilité du projet

Suivant les indicateurs financiers prévisionnels, la rentabilité de ce projet ne fait l'objet d'aucun doute au regard des critères ci-après :

- le délai de récupération du capital investi (8,3 ans) est bien inférieur à la durée de vie des bus (15 ans);
- la valeur actuelle nette est bien positive ;
- le taux de rendement interne du projet (10%) est supérieur au coût pondéré des capitaux (6.43%) ;
- le ratio de couverture de la dette (1,6) est dans la fourchette acceptable
- le projet garantit des dividendes de 10% de leurs mises aux actionnaires.

Par ailleurs, les critères non financiers (cohérence avec la stratégie gouvernementale, les bénéfices socio-économiques, l'impact sur l'organisation de la ville, ...etc) militent en faveur du projet.

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

IMPACT SUR LES FINANCES PUBLIQUES

Un effort des pouvoirs publics d'environ 925,000,000 FCFA en phase d'investissement:

- Infrastructures: 250,000,000 FCFA
- Participation des CTD au capital social: 165,000,000 FCFA
- Exonération de la TVA et des droits de douane: 510,000,000 FCFA

En retour, durant la période sous revue (15 ans), le projet permettra de générer des ressources publiques additionnelles de l'ordre de 4 milliards FCFA dont :

- TVA sur emprunt : 48,246,799 FCFA
- TVA sur travaux infrastructures et systèmes : 39,866,270.00 FCFA
- TVA sur véhicules d'exploitation : 12,106,918 FCFA
- TVA sur achats des biens et services : 1,936,262,176 FCFA
- Impôt sur la société : 1,504,191,287 FCFA
- Impôt sur les salaires : 222,808,046 FCFA
- Acomptes d'impôt sur commandes diverses : 225,863,105 FCFA

FAISABILITÉ ORGANISATIONNELLE ET FINANCIÈRE

MATRICE DES RISQUES ET MESURES D'ATTÉNUATION

RISQUES	PORTEURS	PROBABILITÉ	MESURES D'ATTÉNUATION
Dépassement du délai des travaux et de la livraison des équipements	MINHDU /CUG /STG	Faible	Une marge de 03 mois est incluse dans le planning d'exécution des travaux, mais il faudra veiller à passer les commandes en janvier dès le vote du budget.
Dépassement des coûts	STG	Moyen	<ul style="list-style-type: none">-en phase investissement : effectuer une mission de due-diligence et mettre les fournisseurs en concurrence en recherchant le meilleur rapport qualité-prix ;-en phase exploitation : élaborer et veiller au respect du manuel de procédures d'exécution des dépenses.
Baisse de la demande	CUG	Faible	Accorder le monopole du transport public à la STG et lutter contre le transport clandestin.
Ingérence des pouvoirs publics dans la gestion de la STG	CUG	Moyen	Bien ficeler le contrat d'exploitation entre la CUG et la STG en veillant notamment aux dispositions contractuelles permettant de prémunir les parties contre ce risque.

