

ANNEXES

Annexes

Annexe 1 Stratégie de développement régional

Tableau A1-1 Stratégie de développement régional (Région Maritime) (1)

Région Maritime
<p>(I) Agriculture</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (Situation actuelle) ▪ La baisse des rendements des principales productions végétales (maïs, manioc, arachide et niébé), animales et halieutiques due à l'exploitation des ressources minières (phosphate) et à l'insécurité foncière dans les grandes zones de production (Sud-Est/Ouest), au faible accès aux intrants, au crédit, et aux services d'appui. ▪ Le vieillissement des actifs agricoles et l'exode rural des jeunes vers les centres urbains. ▪ La faiblesse des revenus des ménages alors que la population ne cesse de s'accroître. ▪ Les déficits alimentaires chroniques surtout en produits carnés au niveau des ménages ruraux pour une région qui en était jadis un grand grenier. <p>(Forces / Opportunités)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'émergence de foyers d'intensification agricole fondée sur l'adoption des agro technologies nouvelles et le développement d'options avérées permettant de tripler les rendements (maïs de 800 à 2500 kg/ha, manioc de 10 à 30 tonnes/Ha). ▪ L'autodiffusion et l'adaptation graduelle de la dynamique d'intensification au niveau des éleveurs de poules et de poulets de chair de certaines OPA. ▪ L'existence de zones hydro-agricoles non exploitées et des plans d'eau pour la pisciculture/aquaculture ainsi que l'adoption progressive de technologies de gestion intégrée de la fertilité des sols. ▪ L'existence de réseau de producteurs de semences et la volonté des paysans d'évoluer vers une agriculture commerciale ainsi que l'amorce de réflexion et des tests sur la sécurisation foncière. ▪ L'émergence de nouveaux projets notamment PARTAM dans le Zio, PBVM dans le Lacs, PDC /AGAIB, PNIASA (PADAT, PASA, PPAAO). ▪ L'engouement des jeunes et des femmes pour le maraîchage qui constitue de réelles sources de revenus. ▪ L'existence de technologies éprouvées du maïs et l'installation d'unités de transformation du manioc en gari et tapioca. ▪ L'accroissement de la demande de maïs sur les marchés avec l'existence d'ANPAT, ANSAT, le PAM et les fermes d'élevage et autres opérateurs économiques). ▪ La mise en place d'un cadre de concertation à travers le Comité Régional d'Orientation et de Pilotage (CROP) du PNIASA regroupant les représentants régionaux des départements ministériels, des collectivités locales, la société civile, les faitières des organisations des producteurs présidés par le DRAEP ayant des prérogatives régaliennes et pouvant jouer le rôle de coordination. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer le cadre institutionnel (structure, personnel et logistique). ▪ Lutter contre la dégradation des sols et des ressources naturelles tout en réduisant les contraintes liées au régime foncier. ▪ Augmenter et diversifier les revenus agricoles en facilitant la valorisation des produits et leur accès aux marchés. ▪ Créer les conditions pour une autopromotion rurale viable à travers la responsabilisation et la professionnalisation des organisations paysannes émergentes. ▪ Assurer la maîtrise de l'eau à travers l'aménagement des points et plans d'eau, le captage des eaux de pluies et la promotion de la petite irrigation. ▪ Promouvoir la petite motorisation. ▪ Faciliter aux organisations paysannes bien structurées l'accès à la mécanisation. ▪ Faciliter l'accès à l'information et à la communication. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer le cadre institutionnel (structure, personnel et logistique). ▪ Lutter contre la dégradation des sols et des ressources naturelles tout en réduisant les contraintes liées au régime foncier, ▪ Augmenter et diversifier les revenus agricoles en facilitant la valorisation des produits et leur accès aux marchés, ▪ Créer les conditions pour une autopromotion rurale viable à travers la responsabilisation et la professionnalisation des organisations paysannes émergentes. ▪ Assurer la maîtrise de l'eau à travers l'aménagement des points et plans d'eau, le captage des eaux de pluies et la promotion de la petite irrigation. ▪ Promouvoir la petite motorisation. ▪ Faciliter aux organisations paysannes bien structurées l'accès à la mécanisation. ▪ Faciliter l'accès à l'information et à la communication.

Tableau A1-1 Stratégie de développement régional (Région Maritime) (2)

<p>(2) Industrie</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>A part la zone de Lomé, l'industrie textile n'est pas bien développée dans la région maritime. L'industrie se limite principalement à l'extraction de phosphates, l'exploitation et le traitement du ciment calcaire, en plus de la création des zones franches d'exportation et des unités de production d'eau minérale, des initiatives du secteur privé dans le domaine de l'impression et l'égrenage de coton. Voici les unités industrielles qui se trouvent dans la région:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'unité d'exploitation et de production d'eau minérale VITALE de Fiata. ▪ L'unité d'exploitation et de production d'eau minérale VOLTIC à Davié. ▪ La cimenterie West African Cement (WACEM) à Tabligbo. ▪ La cimenterie DIAMANT à Dalavé. ▪ La Société Nationale des Phosphates du Togo. <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La disponibilité de matières premières minérales et agricoles à transformer ou à exploiter. ▪ L'existence d'un aéroport et d'un port en eau profonde pour l'importation et l'exportation des produits. ▪ La disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée (jeunes diplômés sans emploi). ▪ L'existence d'un climat des affaires propice, d'un code d'investissement favorable et l'existence d'organisation intermédiaire notamment la CCIT et la présence d'organisation intermédiaire dédiée à la promotion du secteur industriel telles que la SAZOF etc. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'environnement politique à travers la mise en œuvre de réformes institutionnelles et constitutionnelles. ▪ Améliorer l'environnement des affaires à travers la mise en place d'un cadre juridique, réglementaire et institutionnel propice au développement du secteur industriel et à la sécurisation des investissements. ▪ Améliorer la compétitivité du secteur par l'utilisation des avantages comparatifs, la restructuration et la mise à niveau des unités industrielles aux standards internationaux. ▪ Promouvoir les énergies renouvelables.
<p>(3) Tourisme</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>Dans le domaine du tourisme, la région maritime est une région particulièrement bien au niveau des infrastructures (hôtels, motels et camps, restaurants et attractions). Elle se caractérise par ses activités touristiques variées et attractives à savoir la plage, le port, le lac Togo, le monument de l'Indépendance, les forêts classées, le fleuve Mono avec des hippopotames de Tokpli-Sikakondji, la réserve de Bayémé, etc. En outre, le patrimoine culturel et artistique de la région est très riche avec l'existence de nombreux musées, des festivals et des danses de toutes les préfectures de la région.</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La diversité des potentialités, qu'elles soient liées à la nature (faune, flore, littoral) ou à l'histoire et à la culture (monuments, musées, artisanat, musique, folklore). ▪ L'existence des institutions étatiques et privées en matière touristique. ▪ L'existence d'une certaine pratique de la concertation entre les responsables publics du tourisme et les opérateurs privés. ▪ Les qualités d'accueil et d'hospitalité des populations togolaises. ▪ L'existence des sites touristiques naturels et culturels. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer de nouveaux produits touristiques de qualité, très compétitifs dans le cadre d'une politique de promotion touristique. ▪ Améliorer les dispositifs sécuritaires pour faire face à la montée du terrorisme, aux accidents de circulations et aux maladies contagieuses, etc. ▪ Restaurer le patrimoine en dégradation notamment les ensembles architecturaux de l'époque coloniale et aménager les sites touristiques. ▪ Maintenir la clientèle traditionnelle et conquérir de nouveaux marchés à travers la mise en place d'un puissant réseau de marketing.
<p>(4) Infrastructures de transport</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La topographie relativement plane facilite la construction des voies de communication terrestre. ▪ L'existence de réseau de transport terrestre reliant les grandes agglomérations. ▪ L'ouverture de la Région sur la mer favorable aux installations portuaires. ▪ Quelques sites navigables (Lac Togo).
<p>(5) Infrastructures hydro agricoles</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence du sous secteur en charge des infrastructures. ▪ Existence d'une politique axée sur la vision de l'eau pour l'agriculture.

Tableau A1-2 Stratégie de développement régional (Région des Plateaux) (1)

Région des Plateaux
<p>(1) Agriculture</p> <p>(Situation actuelle)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Globalement les conditions pour le développement des activités et projets porteurs pouvant soutenir la croissance de l'économie locale de la région et partant celle nationale sont réunies. ▪ Ce secteur d'activités se présente comme l'un des secteurs prioritaires à fortes potentialités de croissance. ▪ Dans le cadre de la recherche des créneaux porteurs de la croissance économique, il serait vivement souhaité que des actions et projets à soutenir s'inscrivent dans la logique de l'exploitation rationnelle et durable des ressources naturelles de cette région naturellement et potentiellement riche. Des actions de construction d'un système de résilience préventive est nécessaire pour un développement durable. Ainsi, les menaces qui pèsent actuellement sur cette aire agro-écologique ne créeront des situations irréversibles plus tard et n'hypothèquent pas les bases du développement socioéconomique de la région. Il est donc nécessaire de rechercher et de préconiser à termes, des actions correctives ainsi que des actions d'atténuation des effets des chocs naturels, économiques et des actions anthropiques sur les ressources renouvelables ou non. <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Population essentiellement agricole, ▪ Sols relativement riches et très variés adaptés à plusieurs types de cultures (café, cacao, céréales coton, maraîchage, etc.). ▪ Existence des acteurs du domaine (producteurs individuels, en groupements, en coopératives, en union et en faitières) ; ONG, IMF et Réseau d'ONG structurés en commissions thématiques, commerçants, services techniques, etc.). ▪ Première région en production agricole. ▪ Existence de lacs et d'étangs piscicoles. ▪ Existence de bas-fonds propices à la culture. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre et accroître les moyens logistiques au niveau des structures d'appui. ▪ Contrôler les vendeurs ambulants de produits pesticides non appropriés. ▪ Renforcer la capacité des producteurs ne disposant pas de magasin approprié en technique de conservation des produits. ▪ Faciliter l'accès aux crédits aux jeunes producteurs et leur approvisionnement en intrants. ▪ Valoriser les bas-fonds. ▪ Appuyer l'organisation des filières agricoles (maïs, soja, sorgho, igname, manioc, etc.). ▪ Renforcer le rapprochement et rendre disponible les engrais au niveau des utilisateurs et contrôler leur spéculation. ▪ Renforcer la sensibilisation sur l'utilisation des plantes améliorantes. ▪ Renforcer l'octroi des crédits, intrants aux groupements des producteurs. ▪ Aménager et ouvrir des pistes de désenclavement (Kpete Bena, Ikobi, Gobe, Egbo et Itotou) portant transhumance au Togo. ▪ Exploiter des étangs piscicoles d'Okou, Banali. ▪ Freiner les destructions des cultures par les ravageurs. ▪ Augmenter l'exploitation agricole par la mécanisation. ▪ Protéger l'environnement. ▪ Faciliter la transformation des produits agricoles en promouvant la création des unités de transformation. ▪ Permettre un meilleur accès aux marchés locaux. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Appui aux groupements avec des équipements et intrants agricoles. ▪ Renforcement de la sensibilisation sur l'utilisation des semences certifiées. ▪ Renforcement de l'octroi des crédits, intrants aux groupements des producteurs. ▪ Aménagement et ouverture des pistes de désenclavement. ▪ Application effective de la loi portant transhumance au Togo. ▪ Identification et mise à la disposition des producteurs des produits appropriés contre les ravageurs. ▪ Mise à disposition des maraîchers et des pépiniéristes des graines de qualité. ▪ Appui en unités et équipements de transformation agroalimentaire et de conservation aux producteurs surtout les jeunes et les femmes. ▪ Renforcement des capacités des femmes et des jeunes en pisciculture pour l'exploitation des étangs piscicoles et des bas-fonds d'Okou et Banali. ▪ Appui à l'organisation des filières porteuses, fruits, tubercules, gingembre, riz et culture de contre saison en maraîchage. ▪ Désenclavement des zones de production. ▪ Renforcement des capacités humaines des producteurs en techniques agricoles. ▪ Augmentation des superficies cultivables au niveau des nouvelles zones de production. ▪ Protection et restauration de l'environnement avec la participation des populations. ▪ Etude et mise en place d'une banque de crédit agricole. ▪ Poursuite de la rénovation des cultures de rentes (café et cacao). ▪ Prompte application de la loi portant transhumance au Togo. ▪ Réhabilitation, entretien et renforcement des infrastructures socio-économiques. ▪ Appui et formation des jeunes pour la culture maraîchère et forestière le long des fleuves Mono, Ogou et Ofé.

Tableau A1-2 Stratégie de développement régional (Région des Plateaux) (2)

<p>(2) Industrie</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>La région des plateaux est un grand pourvoyeur de matières premières surtout agricoles, des conditions naturelles favorables à l'agriculture ainsi que des terres agricoles abondantes et plus ou moins riches. Cette région est une zone d'immigration donc une main d'œuvre croissante. Mais les zones de production ne sont pas suffisamment désenclavées, les acteurs n'ont pas une facilité d'accès aux crédits et pour la plupart ils ne sont pas suffisamment outillés.</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abondance des matières premières (minérale, agricole, animale, etc.). ▪ Existence de certaines unités de production, de transformation, d'imprimerie, etc. ▪ Existence de centres artisanaux. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dédommager les propriétaires terriens dont les espaces sont occupés par les palmeraies industrielles. ▪ Encourager la production vivrière (manioc, chou, maïs et le niébé) aux côtés des cultures de rentes (café, cacao, ananas). ▪ Rehabilitation des unités industrielles. ▪ Rechercher des débouchés pour les produits agricoles et manufacturés. ▪ Diminuer la concurrence des produits étrangers. ▪ Accroître l'accès aux technologies appropriées. ▪ Augmenter la production de matière première (vieillesse des palmeraies).
<p>(3) Tourisme</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>La Région des Plateaux, de par sa situation géographique, ses sites touristiques abondantes (forêts, cascades...), son environnement floristique et faunique, la diversité et la variabilité de son climat, peut être classée parmi celles qui ont une vocation éco-touristique par excellence. Malheureusement, ces richesses sont encore pour la plupart à l'état de dormance. Elles méritent d'être exploitées rationnellement pour en faire un pôle de croissance stratégique pour le développement socioéconomique de la région. Une étude plus approfondie s'avère nécessaire pour déterminer techniquement la faisabilité du projet de promotion de ce secteur éco-touristique. Ce secteur d'activités se développe plus dans l'informel et est vital pour une importante frange de la population. Il est donc nécessaire, pour établir sa contribution à l'emploi des jeunes impliqués dans l'artisanat, dans les mouvements associatifs d'accueil, de jeunes volontaires et dans l'éco-tourisme ou encore dans le tourisme, d'accompagner progressivement ce monde d'acteurs vers le formel.</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence de sites touristiques (forêts, cascades, vestiges traditionnelles, etc.). ▪ Existence d'infrastructures hôtelières. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcer la lutte contre la dégradation de l'environnement. ▪ Sécuriser les aires protégées par les riverains. ▪ Valoriser le patrimoine touristique. ▪ Renouveler les équipements sur les sites. ▪ Revaloriser les sites touristiques identifiés pour en faire des entreprises touristiques et éco-touristiques. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménagement et mise en place des dispositifs adéquats d'accès (alpinisme, etc.) au sommet du pic ; de la cascade d'Aklowa et d'Ayomé. ▪ Création/Renforcement des infrastructures d'accueil (Hôtels, restaurants, auberges) et des infrastructures de communication. ▪ Aménagement des sites touristiques et des forêts classées. ▪ Création des bars et restaurants traditionnels avec services aux moyens des ustensiles traditionnels. ▪ Protection des zones éco floristiques. ▪ Organisation des foires et des semaines de l'artisanat et de la culture. ▪ Revalorisation de l'art traditionnel. ▪ Création de bureau de liaison et d'échange avec les partenaires.
<p>(4) Infrastructures de transport</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>La quasi-totalité des transports effectués dans la région sont réalisés par voie routière. Les réseaux ferroviaire, naval et aérien sont quasi inexistantes. Compte tenu du caractère accidenté de l'espace géographique dans la plupart des cas, le réseau routier demande de prompts et réguliers reprofilage des routes et pistes de desserte. Le réseau routier existant mérite une technique appropriée et un entretien régulier pour faciliter l'écoulement des produits locaux vers les marchés locaux des préfectures et par ricochet éviter leur écoulement sur les marchés frontaliers ghanéens ou béninois. La région des Plateaux, ne disposant pas de poste de payage, doit mieux organiser les équipements marchands relatifs aux transports (gares routières, parking, etc.) pour en faire un créneau de mobilisation des ressources financières locales.</p>

Tableau A1-2 Stratégie de développement régional (Région des Plateaux) (3)

<p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence d'un réseau routier et d'un réseau ferroviaire. ▪ Existence d'une direction régionale et de cinq secteurs des TP (Atakpamé, Notsé, Anié, Badou et Kpalimé). ▪ Existence de gares routières. ▪ Existence d'espaces de stationnement (Parking). <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Disposer de matériel et de personnel qualifié pour assurer efficacement la gestion du réseau de transport de la région. ▪ Trouver un mécanisme pérenne d'alimentation du dispositif de financement à mettre en place et sa gestion transparente. ▪ Aménager les pistes. ▪ Reclasse certaines routes nationales non revêtues dans l'Akébou. ▪ Rendre le secteur opérationnel (équipement en matériel et en personnel). <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Extension des routes nationales et urbaines. ▪ Entretien des points critiques à temps et des réparations localisées sur les routes revêtues (nationales revêtues, non revêtues) et des pistes. ▪ Curage des faussés et des ouvrages mineurs. ▪ Création de faussés latéraux et divergents. ▪ Réhabilitation (RN5) et bitumage des routes non revêtues et des pistes. ▪ Reclassement de certaines pistes en routes nationales. ▪ Besoin de rendre opérationnel le secteur d'appui en matériels, personnes d'appui technique.
<p>(5) Infrastructures hydro agricoles</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>Les infrastructures hydro-agricoles dans la région des Plateaux dénommés jadis "Château d'eau du Togo" sont comptables au bout des doigts. Comparées aux possibilités qu'offre la région, les infrastructures hydro-agricoles sont presque inexistantes. Un effort important est attendu pour faire véritablement de l'agriculture, le pilier central de la croissance économique de la région des Plateaux. Face aux caprices climatiques, une exploitation des eaux de surfaces et souterraines si possible à des fins agricoles serait une solution idéale pour le développement durable de ce secteur.</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réseau hydrographique impressionnante. ▪ Vastes superficie de terres irrigables. ▪ Existence des bas-fonds aménageables. ▪ Connaissances des techniques d'utilisation de l'eau dans l'agriculture. ▪ Pluviométrie bonne (entre 1300 et 1600mm de pluie par an). ▪ Quelques barrages hydro-agricoles (barrage d'Avétonou, Nangbéto, etc. bas-fonds aménagé de Kpélé-Akata, etc.). <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place des infrastructures ▪ Mettre en place un système d'exploitation agricole optimal. ▪ Faire sortir le secteur agricole de son caractère aléatoire et tributaire des caprices saisonniers. ▪ Valoriser les bas-fonds propices à l'aménagement hydro-agricole. ▪ Rendre accessible géographiquement les zones de productions agricoles. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place des infrastructures hydro agricoles (construction de retenues d'eau, barrages, aménagement des bas-fonds et mise en place d'un système d'exploitation agricole optimal, organisation des acteurs autour des ouvrages d'eau. ▪ Rentabilisation des espaces cultivables et cultivés accessibles. ▪ Exploitation des eaux de surfaces et souterraines à des fins agricoles. ▪ Accompagnement des producteurs agricoles à sortir de leur dépendance de l'eau de pluie. ▪ Aménagement des infrastructures routières.

Tableau A1-3 Stratégie de développement régional (Région Centrale) (1)

Région Centrale
<p>(1) Agriculture</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un important capital foncier, plus 10 000 km² de terres exploitables. ▪ Une disponibilité de terres encore fertiles à l'Ouest : la plaine de Mô (préfecture de Sotouboua) et à l'Est : le Plateau de l'Adélé (préfecture de Blitta). ▪ Le milieu (relief) assez favorable à la production de divers types de cultures. ▪ Le bilan pédologique reste globalement positif et les sols de la région se prêtent à la pratique d'une multitude de cultures : vivrières et de rente. ▪ Une pluviométrie satisfaisante et un réseau hydrographique dense favorable aux aménagements hydro agricoles, à la pisciculture et aux maraichages. ▪ Un potentiel forestier relativement important pouvant être accru, quoique sensiblement entamé. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comment améliorer la gestion de la fertilité des sols pour accroître la productivité ? ▪ Comment promouvoir des initiatives locales permettant aux individus, aux organisations paysannes et aux populations en général d'aménager leurs milieux, leur environnement et leurs conditions de vie ? ▪ Comment renforcer les capacités des organisations de base, des organisations paysannes, des femmes et des hommes qui vivent de l'agriculture ? ▪ Comment créer les emplois par la transformation des produits agricoles ? ▪ Comment renforcer les compétences des structures d'encadrement du secteur agricole et améliorer leurs capacités d'action ? ▪ Comment amener les collectivités territoriales à prendre en main le développement du secteur agricole ? ▪ Comment promouvoir l'entreprenariat dans le secteur agricole ? ▪ Comment améliorer la dimension régionale du système de planification du développement et une approche de l'aménagement du territoire ? ▪ Comment améliorer la coordination des actions de développement local, des projets et programmes au niveau régional ? <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 183 Campagnes de sensibilisation sur les techniques culturales (cultures vivrières, cultures d'exportation, cultures maraichères) seront organisées dans les cantons de la région par an (de 2012 à 2016). ▪ 2 000 agriculteurs de la région seront formés sur les techniques culturales chaque année (de 2013 à 2016). ▪ 100 parcelles d'apprentissage seront installées dans la région par an (de 2013 à 2016). ▪ 3 technologies agricoles sont identifiées et vulgarisées pendant les 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ Les rendements augmenteront en moyenne de 50 % sur les 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ Les superficies emblavées augmenteront en moyenne de 80% pendant les 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ 70 % des agriculteurs formés adopteront les technologies vulgarisées pendant les 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ 20 tracteurs seront mis à la disposition de la région pendant les 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ L'érosion régressera de 10 % sur les 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ 200 ha de bas-fonds seront aménagés dans la région pendant 4 ans (de 2013 à 2016). ▪ 80 % des bas-fonds aménagés seront exploités annuellement en cultures de contre saison pendant 4 ans (de 2013 à 2016). ▪ La productivité des bas-fonds augmentera de 50 % pendant 4 ans (de 2013 à 2016). ▪ 2 points d'eau aménagés seront aménagés par an dans la région pendant 4 ans (de 2013 à 2016). ▪ 2 sites piscicoles seront aménagés par an dans la région pendant 4 ans (de 2013 à 2016). ▪ Les parcelles des cultures de soja et d'anacarde augmenteront de 50% pendant 5 ans (de 2012 à 2016). ▪ 4 magasins seront construits par an dans la région pendant 4 ans (de 2013 à 2016). ▪ 4 unités de transformations des produits agricoles seront installées par an dans la région pendant (de 2013 à 2016). ▪ 3 méthodes améliorées d'élevage seront vulgarisées pendant les 5 ans dans la région (de 2012 à 2016).
<p>(2) Industrie</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diversité et la quantité de la production agricole. ▪ Spécificité de la production de la noix d'anacarde dans la Région Centrale. ▪ Bonne représentativité du secteur privé dans le secteur de l'industrie. ▪ Existence d'unités artisanales de production dans chaque préfecture notamment dans l'agro-alimentaire. ▪ Le Secteur artisanal est très fourni en nombre d'acteurs (aussi bien ruraux qu'urbains), et diversifié de par la nature des prestations. ▪ Le Cadre réglementaire est incitatif. ▪ Existence de la CRM et des CPM, du GIPATO, du CENATIS et organisations syndicales. ▪ Effectivité de la mise en place de l'Antenne Régionale Consulaire de la CCIT (Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo) au plan régional à Sokodé en 2011. ▪ Grande diversité des corps de métiers.

Tableau A1-3 Stratégie de développement régional (Région Centrale) (2)

<p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Comment moderniser le tissu industriel ?▪ Comment accroître les projets à vocation industrielle ?▪ Comment professionnaliser le secteur artisanal et accroître les revenus des artisans ?▪ Comment réorganiser le secteur avec la structuration des organes de concertation ? <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Le système de guichet unique sera effectivement opérationnel dans la Région en 2014.▪ 1 Plaidoyer sera mené dans la région par an pour la création d'un fonds de soutien aux investisseurs du secteur industriel de 2013 à 2015.▪ 12 secteurs agro-industriels seront délimités dans la région de 2014 à 2016.▪ 120 Plates-formes seront mises en place et fonctionnelles dans la région de 2012 à 2016.▪ 40 PME seront renforcées par an sur les questions d'utilisation des moyens dans la région de 2013 à 2016.▪ 1 Plaidoyers sera mené dans la région pour la mise en place d'un fonds régional de soutien aux métiers de l'artisanat en 2013 et 2015.▪ 2 centres artisanaux seront créés dans la région de 2013 à 2016 et les formateurs disponibles.▪ La région organisera une foire industrielle par an de 2013 à 2016.▪ 840 membres des corps de métiers des CRM et CPM seront formés par an de 2012 à 2016 sur les textes juridiques, le leadership, la gestion des projets et les stratégies de plaidoyer et de lobbying.▪ Répertoire régional des artisans sera disponible en 2014
<p>(3) Tourisme</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Richesse faunique et floristique du parc Fazao.▪ Variété des sites touristiques à visiter.▪ Diversité des produits touristiques.▪ Existence des infrastructures hôtelières.▪ Valeurs d'hospitalité des autorités et des populations. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Aménagement du Parc National de Fazao-Malfakassa, des Forêts Classées, des sites touristiques et écologiques.▪ Instauration de la confiance entre les professionnels privés et les représentants du secteur public.▪ Professionnalisation des agents du secteur.▪ Aménagement et réhabilitation de routes et pistes d'accès et de desserte dans les secteurs de fortes concentrations d'animaux.▪ Mise en place des infrastructures, des hôtels, des terrains de camping, d'aires de pique-nique et de postes d'observation (miradors).▪ Aménagement des pistes pour le circuit pédestre (randonnées) et la création de campements et campings. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Une Direction / Office régional du tourisme sera créé dans la région entre 2013 et 2015.▪ 1 campagne de sensibilisation sera organisée par an au niveau de la région pour la protection des forêts classées entre 2013 et 2016.▪ Préservation de la diversité biologique.▪ 1 campagne de lutte contre le braconnage sera organisée par an dans les zones sensibles de la région de 2012 à 2016.▪ 7 nouvelles espèces animales seront introduites dans le parc Fazao entre 2012 et 2016.▪ 1 projet d'appui à l'élevage domestique sera mis en œuvre dans la zone de Fazao entre 2012 et 2016.▪ 10 groupements de tisserands seront appuyés par an dans la région entre 2013 et 2016.▪ 10 groupements de tisserands seront équipés et formés sur la combinaison des méthodes et techniques locales et modernes entre 2013 et 2016.▪ 1 défile / festival de la mode traditionnelle sera organisé par an dans la région entre 2012 et 2016.▪ 1 foire régionale de la mode et de l'habillement traditionnels sera organisée par dans la région entre 2012 et 2016.▪ 1 répertoire des vestiges du poste de combat des allemands sera disponible en 2014.▪ 1 répertoire des grottes d'habitation historique de Boulowou sera disponible en 2014.▪ Le cimetière européen à Sokodé sera clôturé en 2014.▪ 1 site internet alimentant les infos sur le tourisme régional sera créé par la commune de Sokodé en 2014.▪ Au moins 5 groupes culturels ou ethniques participeront aux festivals et autres fêtes traditionnelles annuelles de la région à partir de 2013.▪ Au moins 2 supports audio visuels des danses et des musiques traditionnelles seront réalisés par an dans la région à partir de 2013▪ 1 comité multi ethnique et culturel sera mis en place pour coordonner la contribution de la diaspora aux activités culturelles de la région à partir de 2013.

Tableau A1-3 Stratégie de développement régional (Région Centrale) (3)

<p>(4) Infrastructures de transport</p> <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 30 km de routes nationales seront reconstruites par ans de 2012 à 2016. ▪ La route Sokodé-Bassar (57 Km) sera reconstruite en 2014. ▪ 50 000 m² de routes nationales revêtues seront réhabilités par an de 2012 à 2016. ▪ 300 km d'emprise de routes (RNR, RNNR) seront entretenues par les cantonniers par an de 2012 à 2016. ▪ 20 000 m³ de rechargement seront effectués par an sur les pistes rurales de 2012 à 2016. ▪ 200 km de pistes classées seront entretenus par reprofilage léger avec rechargement ponctuel par an de 2012 à 2016. ▪ 1 500 km de PRC et PRNC seront entretenues par an par les cantonniers de 2012 à 2016. ▪ 10 km de rues urbaines seront aménagées par an dans la région de 2012 à 2016. ▪ 16 feux tricolores seront installés dans les villes de la région entre 2012 et 2016. ▪ 10 km de rues urbaines seront éclairées par an entre 2012 et 2016. ▪ 40 000 m² d'aires de stationnement seront aménagées (avec pavage et éclairage) dans la région entre 2013 et 2015.
<p>(5) Infrastructures hydro agricoles</p> <p>(Situation actuelle)</p> <p>Dans la Région Centrale, les infrastructures hydro-agricoles sont très réduites et insuffisantes pour les activités agricoles, l'élevage et la production halieutique. Dans toute la région on ne compte que deux (02) retenues d'eau plus ou moins importantes en état d'envasement. Toutes les deux sont situées dans la préfecture de Sotouboua. Le chantier des infrastructures hydro agricoles est donc totalement vierge.</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réseau hydrographique assez dense et favorable à a mise en place des infrastructures hydro agricoles grâce à la permanence de certains cours d'eau. ▪ Longue période de saison pluvieuse (Avril-Octobre) avec un régime pluviométrique important. ▪ Existence des bas-fonds importants dans la région. ▪ Conditions topographiques favorisées par l'existence de vallons arrosés par des bras morts de rivières, ce qui réduirait la longueur des digues à construire. ▪ Conditions édaphiques favorables du fait de la dominance des sols argilo – limoneux permettant la maîtrise des infiltrations. ▪ Formations géologiques avec des nappes souterraines aux débits acceptables. ▪ Existence des services de l'hydraulique villageoise et de l'agriculture. ▪ Existence d'initiatives privées réussies de réalisation de mini ouvrages hydro – agricoles pour le maraîchage et la pisciculture (Assoukoko, Tchalanidè, Sada, Sotouboua, etc.). ▪ Expériences réussies d'aménagements sommaires de bas – fonds avec des matériaux locaux à Kaniamboua (avec Parrain Tiers Monde). <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comment préserver les quelques infrastructures hydro agricoles existantes ? ▪ Comment mobiliser les ressources indispensables à l'aménagement de nouvelles infrastructures hydro agricoles ? ▪ Comment sécuriser la gestion du foncier pour encourager le secteur privé à investir dans le secteur des infrastructures hydro agricoles ▪ Comment lutter contre le changement climatique pour maintenir une bonne pluviométrie ? <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 études sur les caractéristiques hydrogéologiques, hydrologiques et socioéconomiques des barrages seront menées dans la région de 2012 à 2014. ▪ 4 barrages seront curés dans la région de 2013 à 2016. ▪ 4 bas-fonds seront aménagés dans la région de 2013 à 2016. ▪ 40 Entrepreneurs individuels de la région seront équipés en kits d'exploitation des infrastructures hydro agricole de 2013 à 2016 ▪ 3 campagnes de sensibilisation des populations rurales sur la gestion des ouvrages hydro agricoles seront réalisées dans la région de 2013 à 2015. ▪ 1 comité de gestion par infrastructure de la région sera mis en place à partir de 2014. ▪ 12 sites hydro agricoles de la région seront reboisés par an de 2013 à 2016.

Tableau A1-4 Stratégie de développement régional (Région de la Kara) (1)

Région de la Kara
<p>(1) Agriculture</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ressources humaines disponibles, compétentes. ▪ Présence des services publics d'appui, des ONG et des sociétés prestataires de service. ▪ Chambre consulaire d'agriculture en PNIASA en cours de mise en œuvre à travers PADAT, PASA et WAAP. ▪ Volonté politique à travers l'augmentation du budget alloué à l'agriculture (10%). ▪ Tenue de forum annuel du paysan togolais suivie des actions de motivation (subvention, donation, etc.). ▪ Forte implication de l'ensemble des acteurs (cadres, producteurs, ONG, etc.) dans des campagnes agricoles périodiques. ▪ Mise en œuvre du PSAEG qui équipe et renforce les capacités des organisations paysannes. ▪ Les besoins céréaliers sont importants tant sur le plan national que sous régional. ▪ Réhabilitation de 30 km de piste par préfecture. ▪ Reprise de la coopération avec les partenaires bilatéraux et multilatéraux. ▪ Déconcentration des services. ▪ Mise en œuvre en cours du PNIASA à travers le PASA. ▪ Les acquis des projets : petits ruminants, ASATO. ▪ Existence des CVST (Comité Villageois de Suivi des Transhumances). ▪ Existence d'organisation de femmes qui transforment à petite échelle les produits agricoles. ▪ présence de zones à forte potentialités agricoles (Riz, coton et igname à Dankpen, Arachide, maïs et haricot à Doufelgou, Igname et riz à Binah, Riz, igname pérenne et coton à Kéran). ▪ Chambre consulaire d'agriculture en cours d'installation. ▪ Existence de ZAAP. ▪ Les espaces pour les stations de recherches sont disponibles. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Au vue de cette analyse, les défis à relever pour atteindre les OMD organisationnel, technique, commercial et financier. ▪ Sur le plan institutionnel, des dispositions sont nécessaires pour une meilleure valorisation de l'exploitation des terres encore propices à la culture (les terres de Dankpen et Doufelgou), des terres dégradées (dans la Kozah) et des terres appauvries. Une politique visant la maîtrise de l'eau, l'amélioration du système cultural actuellement rudimentaire ainsi que la promotion des aménagements hydro-agricoles, des bas-fonds et des retenues d'eau s'avèrent urgentes pour moderniser l'agriculture et alléger les pratiques culturales devenues trop pénibles. D'autre part, il y a lieu de faire la promotion de la production animale par des technologies innovantes et adaptée aux besoins des populations locales. Enfin, une politique d'intégration des essences très utiles de la région (par ex karité, néré, palmier, etc.) actuellement à l'état sauvage aurait le double intérêt de la promotion de l'agroforesterie et de régénération du couvert végétal. ▪ Sur le plan organisationnel et technique, il existe une multitude d'organisations agricoles non professionnelles encore à l'étape rudimentaire. La professionnalisation des coopératives (coopératives de semenciers, de producteurs de maïs, d'anacarde, de maraîchers, de producteurs, de compost, etc.) pourra constituer une alternative si l'on veut faire de l'agriculture un véritable levier de développement et une source de sécurité alimentaire pour la population de Kara. Les flancs des montagnes peuvent servir par exemple à la plantation des arbres fruitiers tels que les anacardiens, etc. La dotation des moyens techniques aux organisations ainsi qu'aux braves individus et le suivi de leurs activités jusqu'à la commercialisation sera un atout pour inciter les jeunes à reconsidérer le secteur agricole comme source d'emploi. ▪ Sur le plan commercial, la fixation des prix aux producteurs, jusqu'alors prônée, n'est pas une solution de nature à encourager le producteur dans la poursuite de son engagement en faveur de la promotion du secteur agricole. Le développement du système d'information du marché (SIM) géré par les producteurs eux-mêmes avec l'appui de la bourse agricole pourraient créer un partenariat durable entre les professionnels agricoles du Togo et d'autres acteurs économiques de la sous-région. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Renforcement des capacités des producteurs à la maîtrise de l'utilisation efficiente des équipements agricoles (kit de traction animale, motorisée). ▪ Equipement des producteurs en moyens de production (kit de traction animale, motorisée) destinés à accroître les superficies emblavées et à alléger la pénibilité des travaux agricoles. ▪ Facilitation de l'accès aux crédits agricoles appropriés en appui aux activités des producteurs et de leurs organisations avec un accent particulier pour les femmes. ▪ Renforcement des capacités des femmes dans le domaine de la transformation, la conservation, la commercialisation des produits et la gestion des revenus. ▪ Renforcement de la capacité d'intervention des couches les plus vulnérables par la fourniture des services appropriés (intrants, formation, crédits, cheptel animal, etc.) en vue de leur meilleure contribution à l'amélioration de la productivité de leurs exploitations. ▪ Rapprochement des producteurs des intrants (engrais, semences améliorées, produits phytosanitaires) et leur mise en place à temps. ▪ Construction des centres d'amélioration de l'élevage d'ovins-caprins pour la mise à disposition de matériel animal performant devant contribuer à améliorer la productivité.

Tableau A1-4 Stratégie de développement régional (Région de la Kara) (2)

- Construction d'un centre de production de semences et de matériel végétal pour contribuer à l'amélioration des rendements, de la productivité et de la compétitivité.
 - Création et aménagement des points d'eau permanents pour la production maraîchère le long des cours d'eau péri urbains et en milieu rural (anciens barrages, marres, nappe perchées, etc.).
 - Promotion des cultures vivrières traditionnelles et préservation du patrimoine génétique (céréales, légumineuses, etc.).
 - Construction d'un centre d'alevinage pour résorber le déficit chronique en produits halieutiques.
 - Promotion du développement des Pôles d'Entreprises Agricoles (PEA) à l'instar des ESOP, par quelques ONG ou organisations de femmes.
 - Acquisition, implantation des unités de transformation et mise en marché des produits agricoles.
 - Promotion de la Gestion Intégrée de la Fertilité des Sols (GIFS) en vue de valoriser l'utilisation et la commercialisation de la fumure organique.
 - Aménagement des points d'eau, des pâturages, des pistes à bétail et des couloirs de transhumance devant contribuer à améliorer la productivité du cheptel national, à mettre à profit le séjour saisonnier des troupeaux étrangers transhumants et éviter la divagation et les piétinements anarchiques des troupeaux très néfastes à l'environnement.
 - Poursuite de la mise en œuvre du programme de relance des filières coton, arachide, soja pour l'amélioration de leur compétitivité et de leur viabilité.
 - Valorisation des flancs des montagnes et des zones non exploitées par la Promotion des fruits tels les anacardes, les mangues, le Karité, le néré etc.
 - Identification des relais locaux en charge de la collecte des informations sur les stocks disponibles ainsi que sur les prix.
 - Renforcement des capacités des relais locaux sur les procédures de collecte des informations et la gestion des informations (envoi sur SMS et affichage des prix sur les marchés).
 - Equipement des relais locaux en kit.
 - Opérationnalisation du système approprié d'information des marchés agricoles.
 - Renforcement avec l'appui des ONG de la structuration du monde rural, de la professionnalisation des filières agricoles dans l'optique de l'avènement au niveau du monde rural togolais de filières agricoles professionnelles.
 - Appui à la mise en place des organisations interprofessionnelles autour des différentes filières agricoles (céréales, tubercules, légumineuses, coton, élevages, fruits, etc.).
 - Renforcement des capacités et équipement (capacité matérielle, humaine, financière) des services déconcentrés de la région (statistiques, DRAEP, ICAT, ITRA).
 - Poursuite du renforcement des services déconcentrés de l'agriculture en planification, programmation, budgétisation, suivi & évaluation pour un meilleur pilotage des actions mises en œuvre dans le secteur agricole.
 - Poursuite de la construction et de réhabilitation d'infrastructures de stockage pour les produits vivriers.
 - Mise en place d'un mécanisme judicieux de constitution et de déstockage des stocks régulant le marché céréalier.
 - Renforcement des capacités organisationnelle et entrepreneuriale des femmes membres des organisations professionnelles agricoles
 - Appui aux femmes pour l'accès au crédit, aux moyens de production (décortiqueuses, balance, etc.), de stockage et de transformation des produits.
 - Appui à la création des pôles d'entreprises agricoles féminines.
 - Sensibilisation des organisations de producteurs et des interprofessions dans la lutte contre le VIH /SIDA et les maladies transmissibles
 - Facilitation de l'accès aux terres par les femmes notamment les veuves et les orphelins.
- Protection des écosystèmes fragiles (montagnes, cours d'eau, etc.) par la plantation des essences forestières.

(2) Industrie

(Forces)

- Existence des zones commerciales.
- Présence de quelques entreprises de transformation des produits (Brasserie, l'usine d'égrenage du coton et l'usine d'égrenage du riz, l'usine de traitement des noix d'anacarde) dont certains sont actuellement en panne ou sous utilisées.
- Région à forte production de produits agricoles, maraîchères, artisanale, commercialisable.
- Chambre de metier.

(Les défis)

- La région de la Kara pourrait servir de centre de relais pour les pays du sahel si les opportunités que cette région offre sont exploitées de façon optimale. A cet effet, la création d'un environnement favorable à l'installation des opérateurs économique de tout genre serait un grand défi à relever. Ces opérateurs économiques pourraient contribuer à la mise en place de petites unités de transformation des produits agricoles, à la création des emplois, au développement de l'artisanat avec les minerais existants (par exemple : architecture local typique en pierre au lieu du ciment) et aussi à l'installation de grands centres commerciaux des produits manufacturés. Enfin, une relance des activités des PMI actuellement en fermeture pourrait contribuer à la relance du secteur industriel de la région.

(Plan d'action)

- Définition des mesures incitatives visant l'implantation des PMI au niveau de la région.
- Promotion de nouvelles unités industrielles propres à la région et source d'emploi pour la jeunesse.
- Réhabilitation des anciennes PMI abandonnées, créatrices d'emploi telles que l'usine textile Togo tex, la Société d'Ameublement de Menuiseries (SAM), la Société Togolaise de Rechapage des Pneus et la Boulangerie Industrielle du Togo (BINTO).
- Poursuite de l'aménagement des voies de communication.

Tableau A1-4 Stratégie de développement régional (Région de la Kara) (3)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduction des frais de communication téléphonique et faciliter l'accès à la couverture internet dans toutes les préfectures. ▪ Consolidation de la structuration des corps de métiers. ▪ Renforcement les capacités de production, de gestion et de marketing des membres des corps de métiers.
<p>(3) Tourisme</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Multiplicité des fêtes traditionnelles, rites, cérémonies et festival. ▪ Les sites culturels et archéologiques en nombre très impressionnant (+83). ▪ Existence de groupes de danse traditionnelle des peuples (folklore) pour le culturel. ▪ Présence de 03 musées : le musée régional de Kara, le musée du site Koutammakou encore embryonnaire et le musée privé EYADEMA de Pya). ▪ Présence de galeries d'art : hôtel Kara et CODHANI à Niamtougou. ▪ L'architecture traditionnelle atypique tatatamberma. ▪ Architecture traditionnelle typique Terre battue : cases rondes, rectangulaires, carrées. ▪ Présence d'une centaine d'artistes de la hanson à travers la Kara qui exploitent la tradition et le modernisme. ▪ Existence des structures sociales traditionnelles la gastronomie de la région est un art très recherché de par les fins gourmets qui ne laissent indifférent quiconque goûte au plat et à la Calebasse qui lui sont servis dans toutes les localités, les religions, croyances, pensées, présence des forêts sacrées, la qualité de l'accueil et d'hospitalité <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La région de la Kara dispose d'énormes potentialités culturelles et touristiques qui pourraient attirer beaucoup plus de visiteurs si tous les sites recensés étaient aménagés et bénéficiaient d'une politique adéquate de gestion et de promotion. ▪ Les défis à relever pour la relance du Tourisme au niveau de la région portent sur (i) la réhabilitation des sites touristiques, (ii) la valorisation par des actions publicitaires du patrimoine touristique et de l'architecture traditionnelle, (iii) la construction et la réhabilitation du réseau routier, (iv) le renforcement des capacités du personnel hôtelier et touristique et (v) la maîtrise des données statistiques des visiteurs des sites. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement d'une communication agressive autour des faits. ▪ Mise en place et renforcement des capacités des acteurs du secteur touristique. ▪ Développement d'une communication et des activités artistiques autour des sites touristiques. ▪ Mise en place des comités locaux de gestion et renforcement des capacités des membres des comités. ▪ Développement de l'hôtellerie à travers l'amélioration du cadre de vie des hôtels, des sites touristiques, des musées, la publicité autour des sites et des hôtels et renforcement des capacités du personnel d'accueil des hôtels et des sites. ▪ Mise en place et renforcement des capacités des groupes folkloriques organisant des soirées de valorisation du folklore. ▪ Définition des mesures incitatives pour encourager la valorisation des sites touristiques par la population. ▪ Accroissement des revenus de la population par des AGR. ▪ Communication autour des sites touristique.
<p>(4) Infrastructures de transport</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence d'une Direction Régionale des TP (DR-TP). ▪ Réhabilitation de 30 km de pistes par préfecture. ▪ Travaux d'aménagement et de bitumage de la route Bassar-Kabou. ▪ Travaux d'aménagement, d'assainissement et de bitumage de voiries à Bafilo, Kara, Niamtougou par le PAUT sur financement de l'Union Européenne. ▪ Travaux d'entretien courant, annuel des voies les plus importantes. ▪ Création d'une Direction Régionale des Transports. ▪ Electrification de quelques voiries. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ La Direction Régionale des Travaux Publics (DR-TP) souffre énormément d'une insuffisance en personnel qualifié, d'un manque de moyens logistique, informatique, matériel roulant, de la vétusté des bâtiments. Elle dispose également d'une faible représentation dans les préfectures. Un des défis à relever est de satisfaire ces besoins en vue de mieux réaliser les objectifs qui lui sont assignés, principalement ceux du contrôle et de prospection. ▪ Considérant le secteur du transport en général, il n'existe pas de répertoire fiable des données statistiques, ni d'ouvrages et d'archives sur les caractéristiques géométriques de la route permettant une maîtrise du secteur. La mise en place d'une banque de données routière et des archives constitueraient des outils déterminants pour une meilleure planification et un bon suivi (sur les besoins en transport urbains et péri urbains, le trafic, la sécurité routière, etc.). <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaboration d'un document de stratégie définissant les modalités de gestion autonome de la DR-TP. ▪ Renforcement des capacités (humaines, matériel et financières) de la DR TP. ▪ Renforcement des capacités des institutions et collectivités locales (Mairie et Préfecture) à initier et prendre en charge des projets d'aménagement et d'entretien de la voirie urbaine. ▪ Exécution d'une étude permettant la maîtrise des données statistiques dans le domaine d'infrastructures et de sécurité routière.

Tableau A1-4 Stratégie de développement régional (Région de la Kara) (4)

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mise en place d'un dispositif de planification et de suivi & évaluation régional et préfectoral des travaux d'infrastructures routières. ▪ Etat des lieux des carrières existantes dans la région, définition des modalités d'exploitation et d'encadrement des carrières. ▪ Développement d'un partenariat entre la DR – TP, les entreprises et les sociétés fournisseurs de matériaux (Fer, ciment, etc.) en vue d'éviter les ruptures de stock et les accroissements de coûts. ▪ Renforcement de capacité pour les entreprises locales. ▪ Poursuite de la construction de ponts (kpezidè, Mbortika et Agazou) et initier la construction/remplacement de grands ouvrages de franchissement. ▪ Poursuite du bitumage des voies de contournement (Alédjo, Défalé) et Route Kabou-Guérin kouka. ▪ Construction des infrastructures urbaines (notamment dans les chefs-lieux des préfectures) et rurales en vue de réduire les déséquilibres routiers entre les préfectures. ▪ Aménagement et entretien régulier des voies inter-préfectorales. ▪ Mettre en place des campagnes de reboisement de réhabilitation des carrières et des berges des rivières. ▪ Promouvoir l'emploi en optant pour les travaux à haute intensité de main d'œuvre (route et aire de stationnement en pavé, en macadam, etc.). ▪ Création d'un environnement propice permettant aux privés d'exploiter le secteur du transport urbain par la mise en circulation des bus de transport en commun. ▪ Elaboration et mise en application des mesures réglementant le nombre et les catégories de charges à supporter par les engins à 2 et 4 roues. ▪ Impositions des mesures de sécurisation (permis de conduire, port de casques, assurance, etc.) des conducteurs de taxi moto et des passagers. ▪ Réduction des accidents par la mise en place en partenariat avec le CCT, d'une procédure de libération des voies (dégagement, taxation, etc.) en cas d'encombrement suite aux pannes. ▪ Aménagement et organisation des gares routières/participation des opérateurs privés à la gestion et l'exploitation de gares routières (contrat de gestion ou régime de concessions). ▪ Promotion la compétitivité du système de transport par la maîtrise des prix et tarif de transport/Promotion d'un tissu associatif des parties prenantes dans les transports (voyageurs, chargeurs, automobilistes. etc.) ▪ Organisation de campagne de sensibilisation sur le VIH SIDA et MST, sur les comportements responsables et citoyens dans l'entretien des ouvrages d'assainissement et des routes ▪ Réglementation des dommages occasionnés sur les voies publiques par les usagers (non-respect des feux tricolores, etc.) ou individus incontrôlés (lors des manifestations). ▪ Mise en place de postes de péage sur certains axes importants.
<p>(5) Infrastructures minières</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Présence d'un gisement de fer en exploitation à Bassar. ▪ Exploitation des matériaux de construction. ▪ Code minier en réécriture. <p>(Les défis)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le premier défi à relever est l'actualisation du code minier définissant les conditions d'exploitation (traditionnelle ou industrielle) des richesses minières qui sont sources de pollution pour l'environnement mais également sources d'emploi. En attendant, il faut veiller à l'application de la loi du 03 Mai 2011 qui est une loi adoptée en amendement de l'article 63 du code minier qui prévoit que l'exploitation des ressources minières dans une localité devra contribuer au développement local et régional afin d'éviter des frustrations des populations des zones minières, des impacts négatives sur l'environnement et sur les communautés riveraines. ▪ Un autre aspect à considérer est l'ouverture anarchique et incontrôlée des carrières et le refus des entreprises de verser les redevances minières. Un état des lieux des carrières existantes /potentielles et des exploitants des carrières serait urgent non seulement pour sécuriser les populations riveraines et les ouvriers, mais également pour percevoir les redevances, sources de revenus pour l'Etat. Un partenariat entre la Direction des mines et celle des impôts faciliterait la mise en application des textes régissant la gestion des carrières. ▪ Le passage des véhicules gros porteurs rend fragiles les voies menant aux carrières. Ace niveau également des dispositions devront être prises pour assurer l'entretien des voies en question. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accélération la de rédaction et soumission pour adoption du code minier et élaboration des textes d'application. ▪ Vulgarisation auprès des acteurs (exploitants, ouvriers, etc.) du contenu du code. ▪ Opérationnalisation des procédures d'indemnisation des riverains à partir des redevances perçues. ▪ Etat des lieux des carrières et des acteurs devant déboucher sur les propositions de mesures de protection de l'environnement. ▪ Mise en place des plans de sécurisation des ouvriers et de protection de l'environnement. ▪ Elaboration du fichier des exploitants des carrières, sensibilisation et mise en place d'une procédure de recouvrement des taxes.

Tableau A1-5 Stratégie de développement régional (Région des Savanes) (1)

Région des Savanes
<p>(1) Agriculture</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zones de prédilection des amandes de karité, de néré. ▪ Zones par excellence de production de riz : disponibilité de la plaine de l'Oti, des bas-fonds. ▪ Zones de grandes productions de tomate. ▪ Zone de grande production des légumineuses comme l'arachide et le soja. ▪ Zones de grandes productions de pastèque. ▪ Zone de grande production du bétail et de poissons. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'une rizerie dans la plaine de l'Oti. ▪ Création d'une usine de fabrication de beurre de karité et des produits dérivés. ▪ Renforcement des unités de transformation de tomates de Dapaong, Naki-Est et de Kountoiré.
<p>(2) Industrie</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zones de prédilection des amandes de karité, de néré. ▪ Zones par excellence de production de riz : disponibilité de la plaine de l'Oti, des bas-fonds. ▪ Zones de grandes productions de tomate. ▪ Zone de grande production des légumineuses comme l'arachide et le soja. ▪ Zones de grandes productions de pastèque. ▪ Zone de grande production du bétail et de poissons. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Création d'une rizerie dans la plaine de l'Oti. ▪ Création d'une usine de fabrication de beurre de karité et des produits dérivés. ▪ Renforcement des unités de transformation de tomates de Dapaong, Naki-Est et de Kountoiré.
<p>(3) Tourisme</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reconstitution de l'histoire de la région. ▪ Existence de vestiges, des greniers, des grottes. ▪ (Oti) Construction de la Nouvelle poterie de Mango. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement d'une stratégie de protection des sites touristiques et de valorisation du tourisme dans la région. ▪ Création dans toutes les préfectures des structures de Tutelle fonctionnelles. ▪ Renforcement du lobbying autour du tourisme régional (Publicité, création d'un site web des sites touristiques, organisation de randonnées annuelles, etc). ▪ Développement de l'écotourisme sur les bras morts du fleuve Oti.
<p>(4) Infrastructures de transport</p> <p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence d'une Direction Régionale des Travaux Publics. ▪ Existence de la nationale 1 bitumée. ▪ Existence de quelques axes routiers en cours de bitumage. ▪ Existences de quelques routes secondaires et pistes rurales. ▪ Existence d'une gare routière principale et des gares routières secondaires. ▪ (Tône) Existence d'un aéroport à Dapaong. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Construction de deux brigades de travaux publics. ▪ Aménagement et bitumage des axes routiers et des pistes rurales. ▪ Redémarrage des travaux de construction du poste de péage de Mango. ▪ Construction de gares routières dans les chefs-lieux de préfecture. ▪ Aménagement de la gare routière de Dapaong. ▪ Réaménagement des rues des villes de la région en construisant des caniveaux capables de drainer les eaux pluviales. ▪ Amélioration des moyens de traversée du fleuve Oti.

Tableau A1-5 Stratégie de développement régional (Région des Savanes) (2)

(5) Infrastructures hydro agricoles
<p>(Forces)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Disponibilité de vastes bas-fonds aménageables à des fins de riziculture et de cultures de contre saison.▪ Existence des services d'encadrement technique.▪ Existence des cours d'eau (fleuves et rivières).▪ Existence de vastes plaines irrigables.▪ Le fleuve Oti et de ses affluents qui traversent. <p>(Plan d'action)</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Développement de la maîtrise de l'eau à des fins d'agriculture, d'élevage et halieutique.▪ Renforcement des capacités des communautés sur les entretiens des infrastructures collectives (digues de barrages, aval de retenues d'eau, etc.).

Annexe 2 Résultats de l'Enquête inventaire des routes et des ponts

Annexe 2-1 Résultats de l'Enquête sur l'inventaire des routes







PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE)															
ROAD: AHEPE-AGBELOUVE (28, 220 KM): silt road															
Regional Road															
Du PK	Au PK	Long (km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Potholing* (Spéléologie - Piste de sport)			Rutting* (en Rut - ormirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Shoulder (Accotement)			Road ** Condition
				Longitudinal	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)	Longitudinal	Spéologie	Spéologie			Av. Width (largeur)	Type : paved / un paved	State of Shoulder (Etat d'accotement)	
0+000	0+100	0.10	8.50m					Moderate						Fair	
0+100	3+100	3.00	6.50m					Moderate						Fair	
3+100	3+600	0.50	7.70m											Good	
3+600	8+600	2.20	5.00m							Severe				Poor	
8+600	12+650	4.05	4.00m							Severe				Poor	
12+650	14+600	1.95	3.50m											Good	
14+600	15+640	1.04	4.00m							Severe				Poor	
15+640	17+850	2.21	3.80m											Good	
17+850	19+740	1.89	6.20m											Good	
19+740	20+100	0.36	4.00m					Moderate						Fair	
20+100	20+450	0.35	6.70m											Good	
20+450	21+200	0.75	4.00m					Moderate						Fair	
21+200	28+220	1.02	6.60m											Good	
PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE)															
ROAD: TEMEDIA-BADOU-FRE GHANA (88 KM): PAVED ROAD															
RN15															
Du PK	Au PK	Long (km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Potholing* (Spéléologie - Piste de sport)			Rutting* (en Rut - ormirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Shoulder (Accotement)			Road ** Condition
				Longitudinal	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)	Longitudinal	Spéologie	Spéologie			Av. Width (largeur)	Type : paved / un paved	State of Shoulder (Etat d'accotement)	
0+000	2+000	2.00	5.30m										NO SHOULDER	Poor	
2+000	4+500	2.50	4.30m										NO SHOULDER	Poor	
4+500	15+000	10.50	5.00m					MODERATE					NO SHOULDER	Fair	
15+000	26+500	11.50	4.50m										NO SHOULDER	Poor	
26+500	32+700	6.20	5.00m										NO SHOULDER	Poor	
32+700	41+500	8.80	5.00m					SEVERE					NO SHOULDER	Fair	
41+500	46+800	5.30	4.20m										NO SHOULDER	Poor	
46+800	65+000	18.20	4.50m										NO SHOULDER	Poor	
65+000	88+800	23.56	4.00m							SEVERE			NO SHOULDER	Very Poor	


PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE)														
ROAD: SOKODE-BASSAR (57,500 KM): PAVED ROAD														
RN17-a														
Du PK	Au PK	Long (Km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Carriageway (Chaussée)			Shoulder (Accotement)			Road ** Condition	
				Longitudinal	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)	Potholing* (Spéologie - Piste de sport)	Rutting* (en Rut - ornirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Av. Width (largeur)	Type : paved / un paved	State of Shoulder (Etat d'accotement)		
0+000	0+900	0,90	8,20m				MODERATE				2 x 1,7 m	PAVED	Fair	Fair
0+900	1+700	0,80	8,10m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
1+700	9+000	7,30	6,30m				SEVERE					NO SHOULDER		Poor
9+000	10+600	1,60	6,00m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
10+600	16+000	5,40	5,00m				SEVERE					NO SHOULDER		Poor
16+000	20+700	4,70	5,00m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
20+700	23+600	2,90	6,30m								2 x 1,5 m	UNPAVED	Fair	Good
23+600	24+500	0,90	6,00m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
24+500	24+750	0,25	6,00m								2 x 1,5 m	UNPAVED	Fair	Good
24+750	29+250	4,50	5,80m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
29+250	29+550	0,30	6,60m								2 x 1,5 m	UNPAVED	Fair	Good
29+550	34+600	5,05	6,60m				M					NO SHOULDER		Fair
34+600	35+000	0,40	5,60m				SEVERE					NO SHOULDER		Poor
35+000	38+900	3,90	5,60m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
38+900	39+250	0,35	5,60m				SEVERE					NO SHOULDER		Poor
39+250	42+500	3,25	5,60m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
42+500	46+000	3,50	6,60m								2 x 1,5 m	UNPAVED	Fair	Good
46+000	51+500	5,50	5,50m				SEVERE					NO SHOULDER		Poor
51+500	52+150	0,65	6,50m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
52+150	55+000	2,85	5,60m				SEVERE					NO SHOULDER		Poor
55+000	57+500	2,50	6,20m				MODERATE					NO SHOULDER		Fair
PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE)														
ROAD: BASSAR-KABOU (23,00 KM): PAVED ROAD														
RN17-b														
Du PK	Au PK	Long (Km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Carriageway (Chaussée)			Shoulder (Accotement)			Road ** Condition	
				Longitudinal	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)	Potholing* (Spéologie - Piste de sport)	Rutting* (en Rut - ornirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Av. Width (largeur)	Type : paved / un paved	State of Shoulder (Etat d'accotement)		
0+000	1+800	1,80	9,00m								2 x 2 m	CONCRETE	VERY GOOD	VERY GOOD
1+800	2+750	0,95	9,00m								2 x 2 m	PAVED	VERY GOOD	VERY GOOD
2+750	21+100	18,35	7,00m								2 x 1,5 m	PAVED	VERY GOOD	VERY GOOD
21+100	23+040	1,94	9,00m								2 x 2 m	PAVED	VERY GOOD	VERY GOOD

PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE)													
ROAD: KABOU - GUERIN KOUKA (35, 610 km) : ROAD UNDER CONSTRUCTION													
RN17-c													
Du PK	Au PK	Long (Km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Potholing* (Spéléologie - Piste de sport)	Rutting* (en Rut - ornirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Shoulder (Accotement)			Road ** Condition
				Longitudinal	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)				Av. Width (largeur)	Type : paved / un paved	State of Shoulder (Etat d'accotement)	
0+000	0+740	0,74	9,00m						Base layer over	2 x 2 m	un paved	Good	Good
0+740	3+280	2,54	7,00m						Base layer over	1,5 x 2 m	un paved	Good	Good
3+280	3+610	0,33	7,00m						Base layer over	1,5 x 2 m	un paved	Poor	Poor
3+610	8+000	4,39	7,00m						Base layer over		NO SHOULDER		Good
8+000	11+100	3,10	7,00m						Finished foundation layer		NO SHOULDER		Good
11+100	13+300	2,20	13,00m						Foundation layer unfinished		NO SHOULDER		Fair
13+300	16+000	2,70	9,00m						Stripping		NO SHOULDER		Poor
16+000	22+500	6,50	7,00m						Stripping		NO SHOULDER		Poor
22+500	27+000	4,50	7,00m						Stripping		NO SHOULDER		Poor
27+000	35+610	8,61	5,00m						Stripping		NO SHOULDER		Fair
PAVED AND UNPAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUE OU NON REVETUE)													
Road : GUERIN KOUKA - CARREFOUR KATCHAMBA (21,110 km) : Silt road													
RN17-d													
Du PK	Au PK	Long (Km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Potholing* (Spéléologie - Piste de sport)	Rutting* (en Rut - ornirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Shoulder (Accotement)			Road ** Condition
				Longitudinal	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)				Av. Width (largeur)	Type : paved / un paved	State of Shoulder (Etat d'accotement)	
0+000	2+490	2,49	6,00m				Moderate				NO SHOULDER		Fair
2+490	6+000	3,51	5,20m				Moderate				NO SHOULDER		Fair
6+000	7+500	1,50	5,20m								NO SHOULDER		Good
7+500	9+910	2,41	5,20m				Moderate				NO SHOULDER		Fair
9+910	12+800	2,89	4,70m					Severe			NO SHOULDER		Poor
12+800	13+500	0,70	4,10m					Moderate			NO SHOULDER		Fair
13+500	18+800	5,30	4,40m					Severe			NO SHOULDER		Poor
18+800	20+600	1,80	3,00m				Moderate				NO SHOULDER		Fair
20+600	21+110	0,51	4,00m					Severe			NO SHOULDER		Poor

PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE) ROAD: CARREFOUR Katchamba-Sadori (59,640 km) : SILT ROAD													
RN17-e													
Du PK	Au PK	Long (Km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Carriageway (Chaussée)		Rutting* (en Rut - omirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Shoulder (Accotement)		Road ** Condition
				Longitudina	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)	Potholing* (Spéléologie - Piste de sport)	Av. Width (largeur)			Type : paved / unpaved	State of Shoulder (Etat d'accotement)	
0+00	5+500	5,50	2,60m				Moderate				NO SHOULDER	Fair	
5+500	8+000	2,50	2,60m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
8+000	9+700	1,70	2,30m				Moderate				NO SHOULDER	Fair	
9+700	11+700	2,00	3,00m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
11+700	12+740	1,04	2,30m				Moderate				NO SHOULDER	Fair	
12+740	15+800	3,06	3,50m				Moderate				NO SHOULDER	Fair	
15+800	24+000	8,20	2,70m						Moderate		NO SHOULDER	Fair	
24+000	28+000	4,00	2,00m						Moderate		NO SHOULDER	Fair	
28+000	31+000	3,00	2,10m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
31+000	37+000	6,00	2,60m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
37+000	42+000	5,00	2,10m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
42+000	48+800	6,80	2,50m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
48+800	54+040	5,24	2,50m						Severe		NO SHOULDER	Poor	
54+040	59+640	5,60	2,80m						Severe (swampy area)		NO SHOULDER	Poor	
59+640													
End of section													
PAVED OR UN PAVED ROAD INVENTORY (INVENTAIRE DE ROUTE REVETUES OU EN TERRE) ROAD: LANGABOU-YEGUE-FRE GHANA (66,650 KM) : PAVED ROAD													
RN27													
Du PK	Au PK	Long (Km)	Av. width (largeur)	Cracking* (Fissuration)			Carriageway (Chaussée)		Rutting* (en Rut - omirage)	Raveling* (effilochage - dégradation totale)	Shoulder (Accotement)		Road ** Condition
				Longitudina	Transverse	Alligator (en peau de Crocodile)	Potholing* (Spéléologie - Piste de sport)	Av. Width (largeur)			Type : paved / unpaved	State of Shoulder (Etat d'accotement)	
0+000	0+600	0,60	7,20m				SLIGHT		SEVERE		NO SHOULDER	Poor	
0+600	10+000	9,40	6,50m						MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
10+000	12+900	2,90	7,70m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
12+900	20+000	7,10	6,30m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
20+000	24+500	4,50	6,30m				SLIGHT		SEVERE		NO SHOULDER	Poor	
24+500	30+500	6,00	6,30m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
30+500	31+500	1,00	6,30m				SLIGHT		SEVERE		NO SHOULDER	Poor	
31+500	36+000	4,40	6,30m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
36+000	40+500	4,50	6,30m				SLIGHT		SEVERE		NO SHOULDER	Poor	
40+500	44+000	3,50	6,30m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
44+000	50+000	6,00	6,30m				SLIGHT		SEVERE		NO SHOULDER	Poor	
50+000	63+000	13,00	6,30m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	
63+000	65+000	1,55	6,30m				SLIGHT		SEVERE		NO SHOULDER	Poor	
65+000	66+550	3,25	5,00m				SLIGHT		MODERATE		NO SHOULDER	Fair	







Annexe 2-2 Résultats de l'Enquête sur l'inventaire des ponts

TRONCON: TEMEDIA - BADOU										
RN15										
Pieces of work's Inventories										
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet, ...)	illustration with pictures	Observations
			Pieces of work's types	L	I	h				
29	14+080	N732.587 E059.988	Bridge	5,40	6,60	5,00		good state		
80	55+900	N736.004 E043.376	Bridge	24,00	8,00	7,25		good state		
81	58+000	N736.158 E042.332	Bridge of 2 span	22,00	7,00	6,50		good state		
119	80+480	N734.881 E035.645	Bridge of 2 span	12,50	2,50	4,00		Restricted bodyguards swept		
123	82+830	N735.340 E034.518	Bridge	13,00	4,00		in ruins	one Span, insufficient section, abutments collapsed		
124	85+555	N735.285 E033.096	Bridge	11,00	4			good state		

TRONCON: SOKODE - BASSAR										
RN17-a										
Pieces of work's Inventories										
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet,...)	illustration with pictures	OBSERVATIONS
			Pieces of work's types	L	l	h				
19	16+260	N9 05.537 E1 02.884	Bridge of 5 span	56	7,00	10	l=0,75x2	Gabions in poor condition ; Washouts in the abutment		Rivière MÔ
22	19+400	N9 06.938 E1 02.049	Bridge of 4 span	45	7,00	6	l=0,75x2	Gabions in poor condition		Rivière BOUZALO
26	21+950	N9 07.560 E1 00.804	Bridge of 3 span	34	7,00	7	l=0,75x2	Gabions in poor condition		Rivière TCHANGUE
64	34+660	N9 10.157 E0 56.961	Bridge of 2 span	23	7,00	6	l=0,75x2	Gabions in poor condition		Rivière KOUBOUSONG
65	35+550	N9 10.194 E0 56.477	Bridge of 3 span	34	7,00	5	l=0,75x2	bed of the river adjustment ; obstruction at 75 % of the left shore section		Rivière KOUGOL
66	36+960	N9 10.336 E0 55.727	Bridge of 2 span	23	7,00	7	l=0,75x2	Washout in the abutment		Rivière AYABA BOUA
70	41+800	N9 11.158 E0 53.308	Bridge of 3 span	34	7,00	6	l=0,75x2	Unprotected slope		Rivière BOUNAKO
73	42+700	N9 11.307 E0 52.606	Bridge of 3 span	34	7,00	9	l=0,75x2	Good state	brocking railings	Rivière KPIMPOUNG
79	50+400	N9 13.361 E0 49.414	Bridge of 3 span	34	7,00	6	l=0,75x2	Good state	brocking railings	Rivière KASSOU
83	53+500	N9 14.784 E0 48.607	Bridge of 4 span	45	7,00	12	l=0,75x2	Good state	brocking railings	Rivière KAMAKA









TRONCON: BASSAR - KABOU											
RN17-b											
Pieces of work's Inventories											
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet,...)	Illustration with pictures	Observations	
			Pieces of work's types	L	I	h					Verge (type and width)
28	18+050	N9 24.943 E0 48.680	Bridge of one bay	9,5	10	4	l=0,70 in stilted concrete	Good State	rallings + booking for cable		
TRONCON: KABOU - GUERIN KOUKA											
RN17-c											
Pieces of work's Inventories											
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet,...)	Illustration with pictures	Observations	
			Pieces of work's types	L	I	h					Sidewalk (type and width)
28	28+540	N9 37.568 E0 37.680	Bridge	33	4,00	5,5	0,50 side walk	Good State			
TRONCON: GUERIN KOUKA - KATCHAMBA											
RN17-d											
Pieces of work's Inventories											
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet,...)	Illustration with pictures	Observations	
			Pieces of work's types	L	I	h					Sidewalk (type and width)
9	12+480	N9 47.908 E0 36.349	Bridge	10	3,3	0,8	No verge	Completely Obstructed	No rallings. Headwall		
11	15+110	N9 49.247 E0 35.981	Bridge	13	3,5	0,6	No verge	Completely Obstructed and buried	No rallings but headwall		
TRONCON: KATCHAMBA - SADORI											
RN17-e											
Pieces of work's Inventories											
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet,...)	Illustration with pictures	Observations	
			Pieces of work's types	L	I	h					Verge (type and width)
3	2+15	N9 52.157 E0 34.576	submersible slab	87,6	3,05	1,2	no sidewalk	good state	Headwall ; no rallings		
4	10+500	N9 57.624 E0 34.064	Bridge	14,0	3,70	3,6	no sidewalk	abutment cracked	no rallings		
10	48+800-48+900		Koumongou's river								necessity of bridge of 150 m

TRONCON: LANGABOU - YEGUE											
RN27											
Pieces of work's Inventories											
M ⁿ	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnosis (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet, ...)	Illustration with pictures	Observations	
			Pieces of work's types	L	l	h					Sidewalk (type and width)
9	12+370	N8 10.210 E1 02.096	Bridge	10,55	7	5,6	L=0,5x2	Good State	Returnwall + Raillings, Protection in enrockment		
22	20+900	N8 11.153 E0 57.690	Bridge of 5 spans	65	6,9	11	L=0,7x2 made of concrete	Good State, Protection of the embankments fissured			Found on the pickets
23	21+450	N8 11.224 E0 57.417	Bridge	10,6	7	5		Good state	Returnwall, raillings; Protection of the embankments in built meadow		
25	26+520	N8 12.000 E0 54.775	Bridge	16	7	6,5	L=0,4x2	Good state	Returnwall + Raillings,		
30	29+500	N8 12.440 E0 53.375	Bridge	10,55	6,8	6	L=0,4x2	Good state	Returnwall + raillings		
41	43+600	N8 14.146 E0 46.672	Bridge	10,55	7		L=0,40	Good state	Retaining wall of 10m on all sides; before and after the workh=9,20		Coming down of water quoted right upstream
43	44+250	N8 14.221 E0 46.275	Bridge	8,2	7	5,4	L=0,4;	Good state	Retaining wall on 10m on all sides + Raillings		
44	49+900	N8 12.810 E0 43.689	Bridge of 2 spans	10,45	6,8		Stilted sidewalk	Good state	Support and apron in good state + raillings; Thickness of the apron 1m		
47	53+040	N8 12.197 E0 42.109	Bridge	16	7	9,2	L=0,4m; Stilted sidewalk	Good state	Returnwall of 13,80m of length; Raillings in good state		Abutment downstream fissured
50	60+00	N8 11.022 E0 38.872	Bridge of beam	16	7	10	L=0,40m	Good state	Returnwall length = 12m + raillings; Support and apron in good state		

TRONCON: AHEPE - AGBELOUVE											
Regional Road											
Pieces of work's Inventories											
N°	PK	GPS Coordinates	Pieces of work's characteristic (buzard, scupper, bridge) with measurements				Diagnostic (Deteriorations in abutment, roadway,...)	Accessories (parapet,...)	illustration with pictures	Observations	
			Pieces of work's types	L	l	h					Sidewalk (type and width)
7	12+500	N6 39.791 E1 18.357	Haho bridge	42m	4m	5,5 m	no sidewalk	completely in ruin ; apron with wood ; the left railings are in ruin		a new bridge in building at right side	
8	12+650	N6 39.807 E1 18.225	bridge on affluent Haho	35m	4,40 m	4,50 m	no sidewalk	in ruin			
9	12+840	N6 39.806 E1 18.226	bridge of 5m	5	4,20 m	2,90 m	no sidewalk	ruin bridge, appui complètement fissurés	no railings		
10	12+880	N6 39.816 E1 18.113	bridge of 4,90m	4,90 m	4,00 m	3,00 m	no sidewalk	ruin bridge, abutment completely cracked			
11	13+200	N6 39.834 E1 17.950	bridge of 9,10m	9,10 m	3,50 m		0,50 at the two sides	abutment cracked	Présence of gargoyles, no railings		sidewalk cracked
12	15+350	N6 39.947 E1 16.821	bridge	6,00 m	4,00 m	2,00 m	no sidewalk	cracked wall, no railings ; no sidewalk			

Annexe 3 Classification des véhicules pour l'enquête sur le trafic

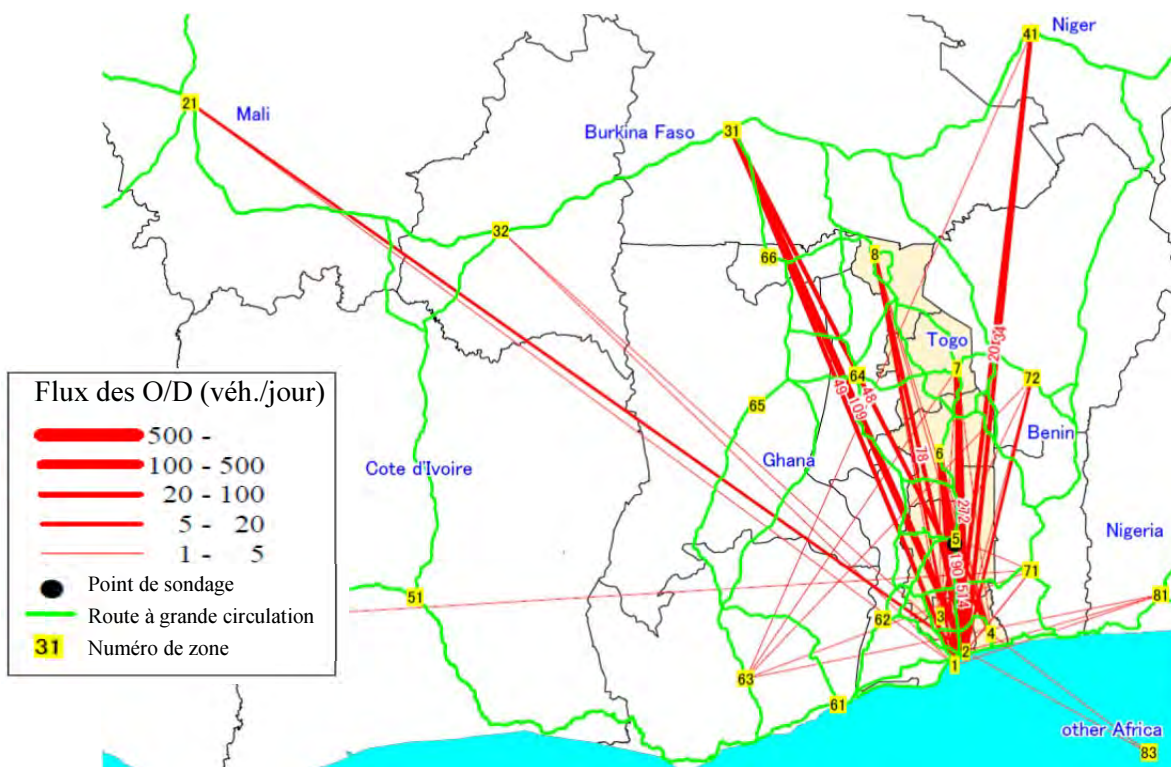
Tableau A3-1 Classification des types de véhicules

Type de véhicule	Exemple	Type de véhicule	Exemple
Motos		Voiture particulière & Taxi	
Minibus		Autobus	
Véhicule utilitaire léger		Camion	
Remorque		Remorque porte-conteneur	

Note: Les camions, remorques et porte-conteneurs seront comptés par le nombre d'essieux.

Source: Équipe d'étude

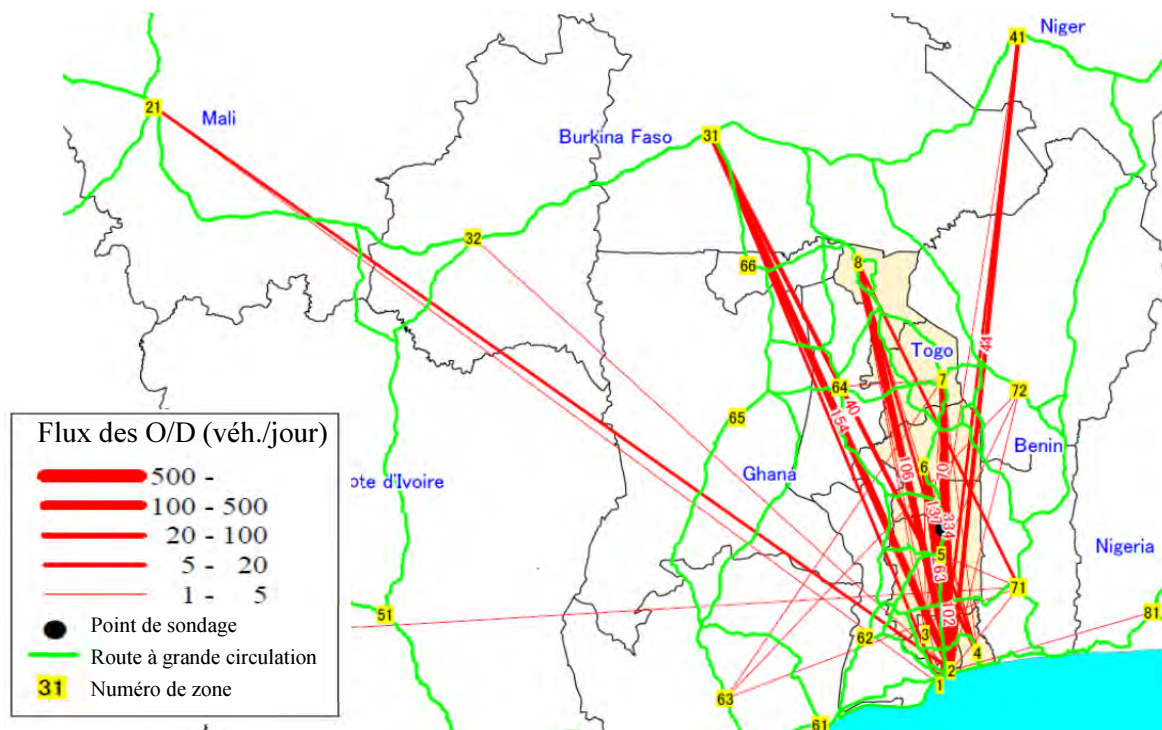
Annexe 4 Résultats de l'enquête par interview O/D



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

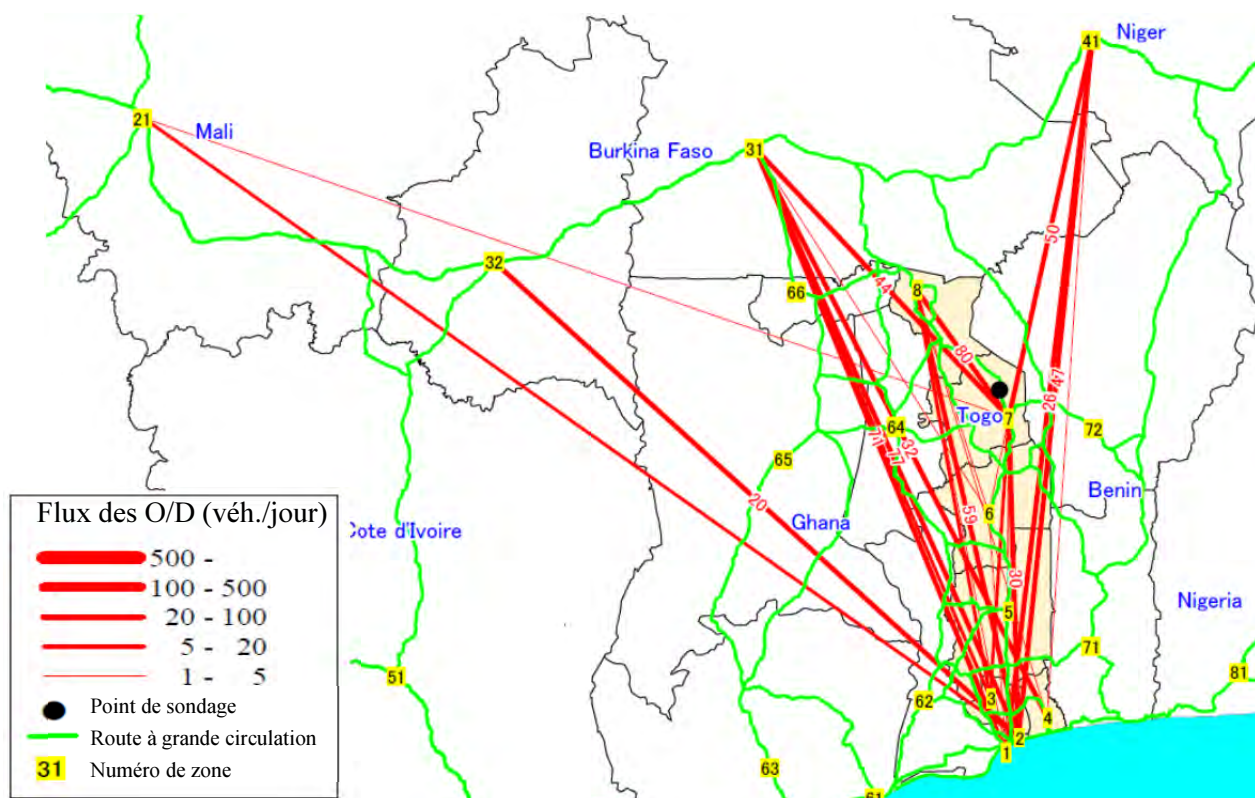
Figure A4-1 Répartition des O/D au Point 7 d'Atakpamé (RN1)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

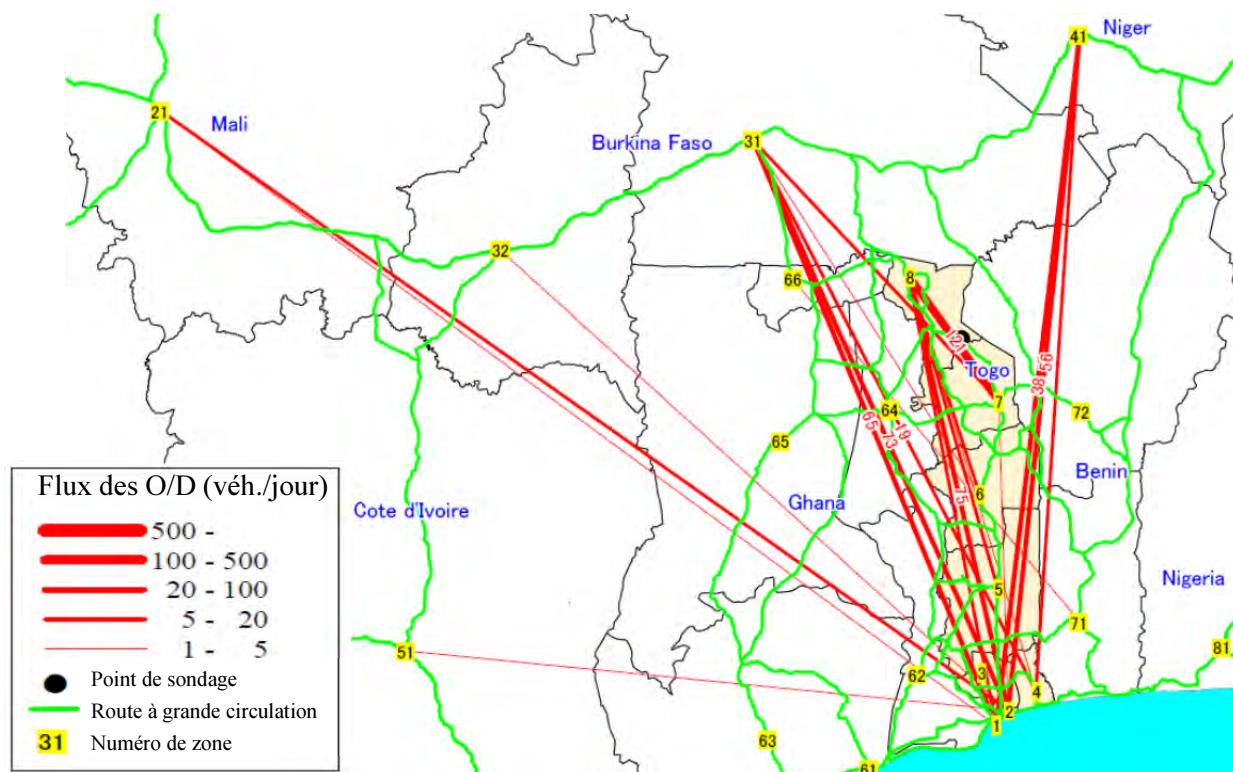
Figure A4-2 Répartition des O/D au Point 9 d'Anié (RN1)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

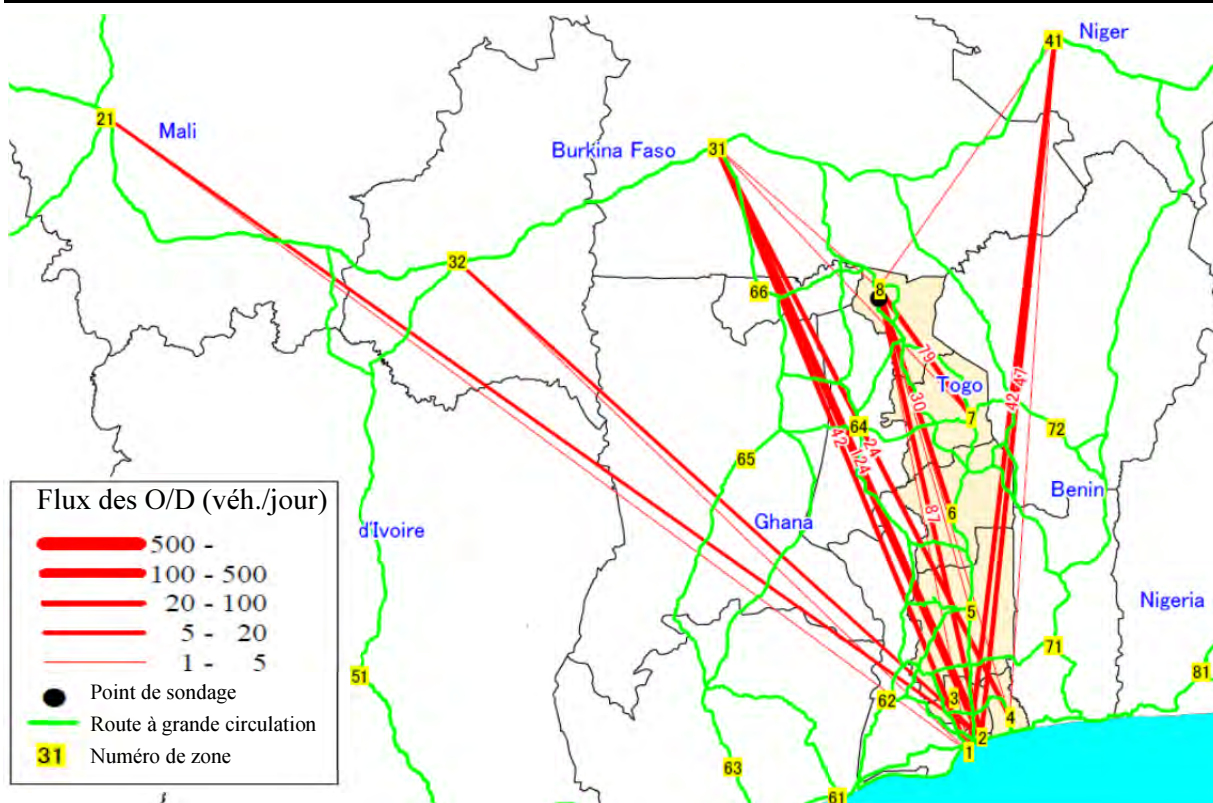
Figure A4-3 Répartition des O/D au Point 14 de Niamtougou–Kandé (RN1)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

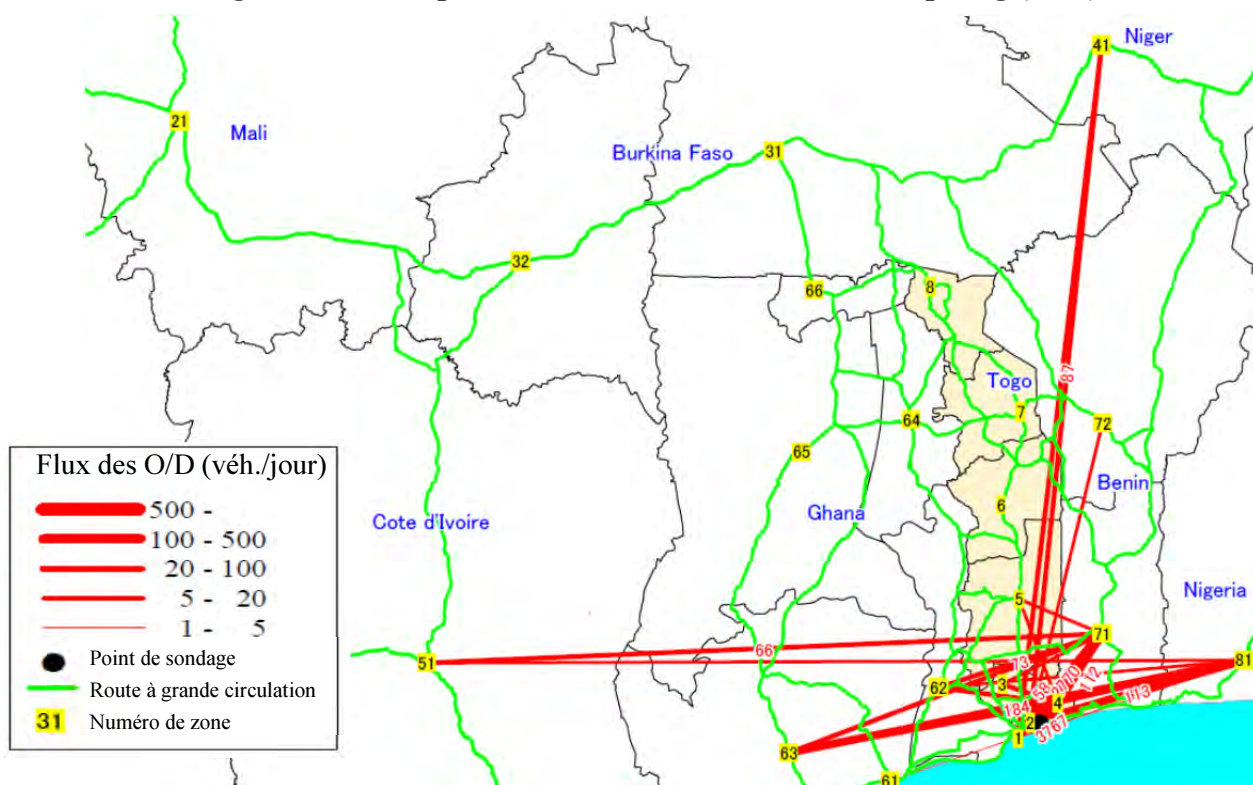
Figure A4-4 Répartition des O/D au Point 16 de Kandé–Sansanné–Mango (RN1)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

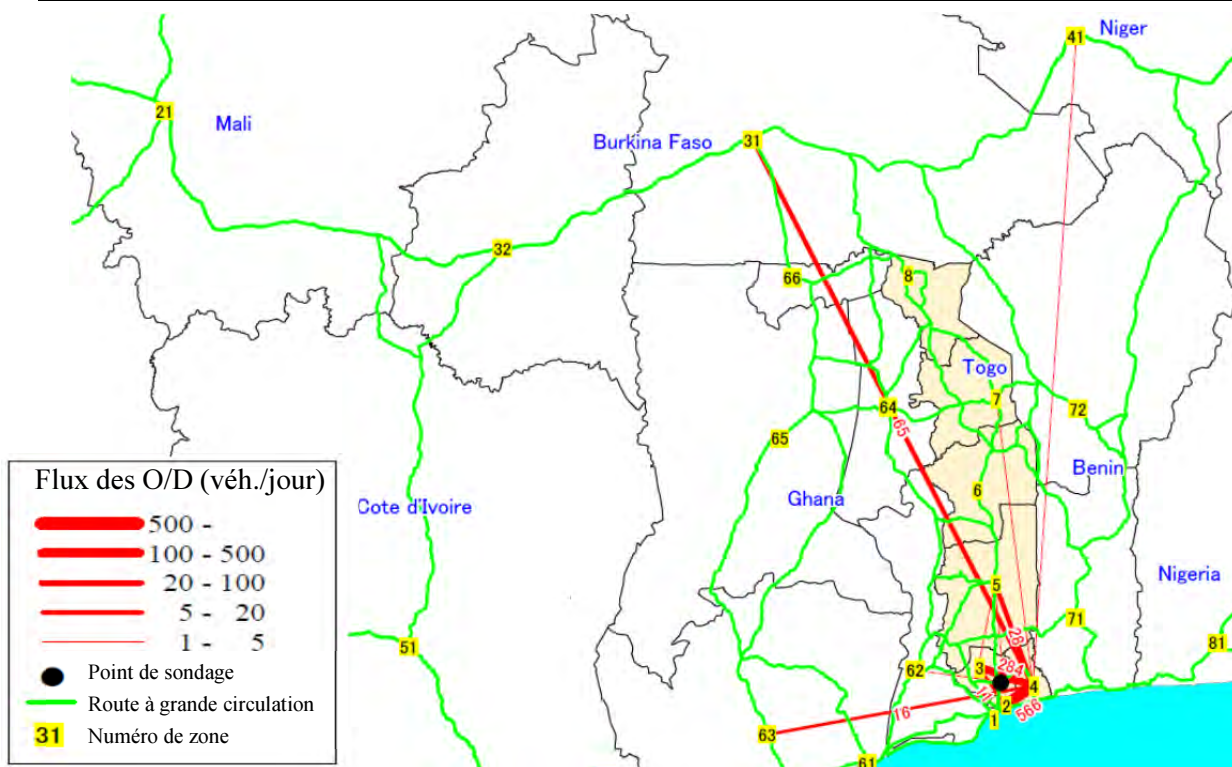
Figure A4-5 Répartition des O/D au Point 17 de Dapaong (RN1)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

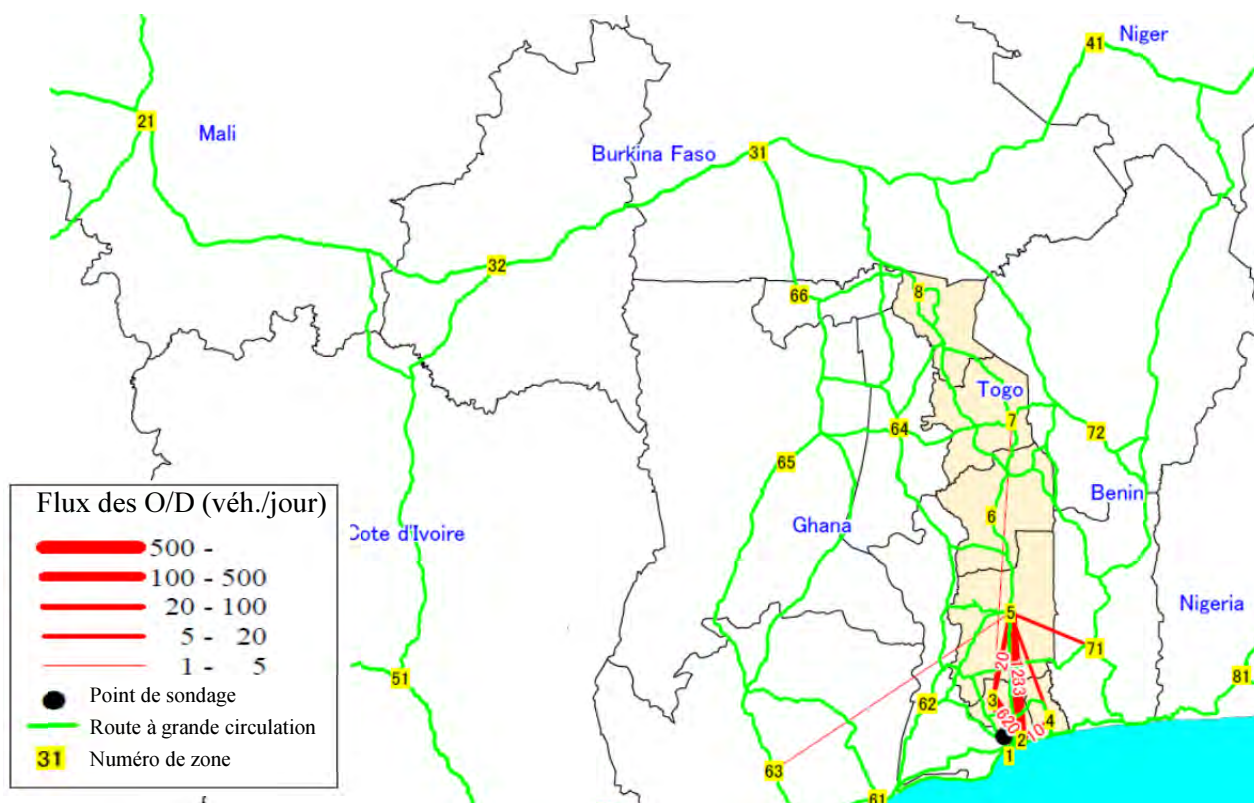
Figure A4-6 Répartition des O/D au Point 2 de Kpémé (RN2)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

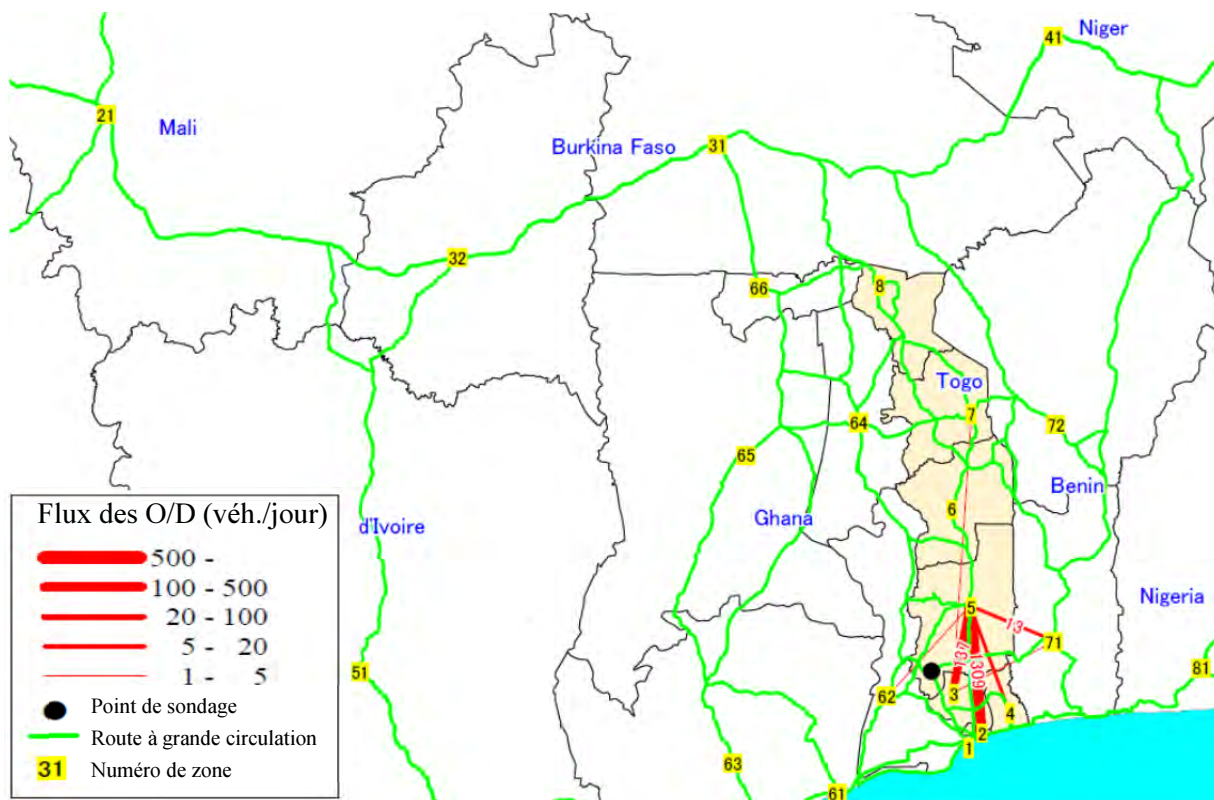
Figure A4-7 Répartition des O/D au Point 5 de Tsévié (RN4)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

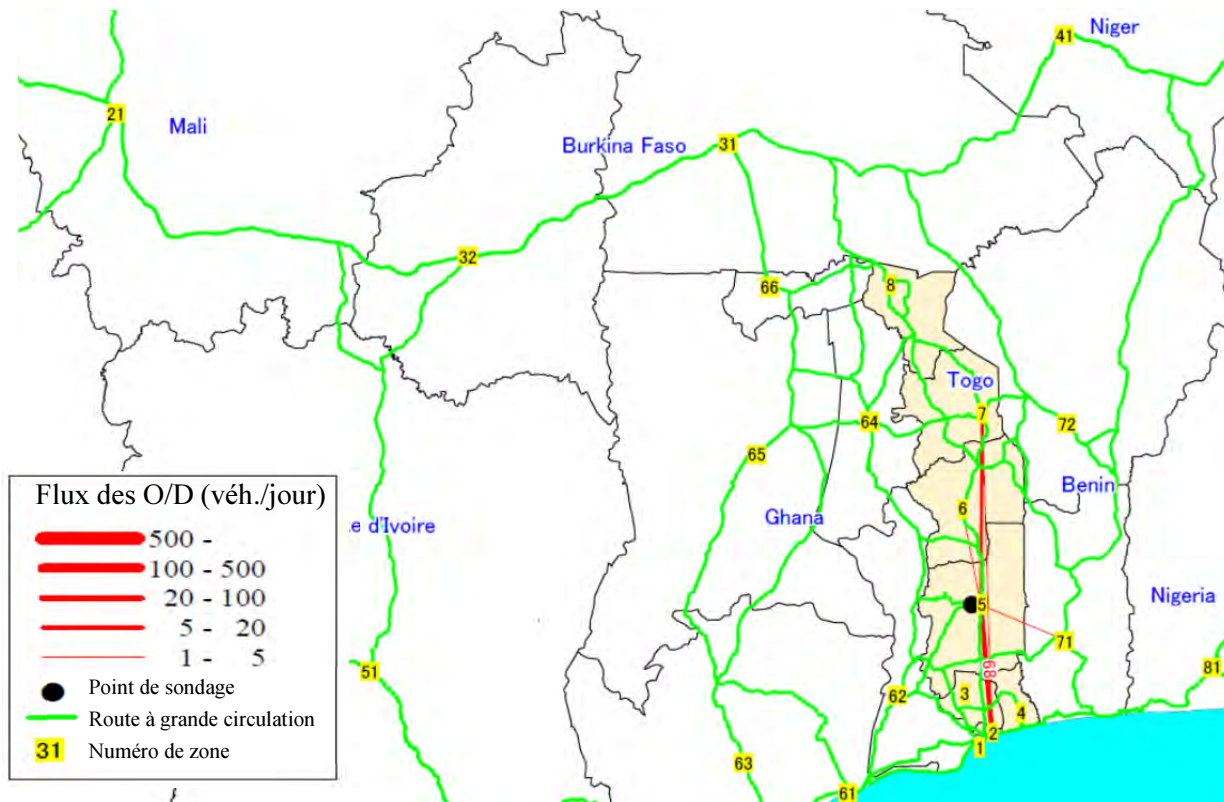
Figure A4-8 Répartition des O/D au Point 4 de Sanguera (RN5)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

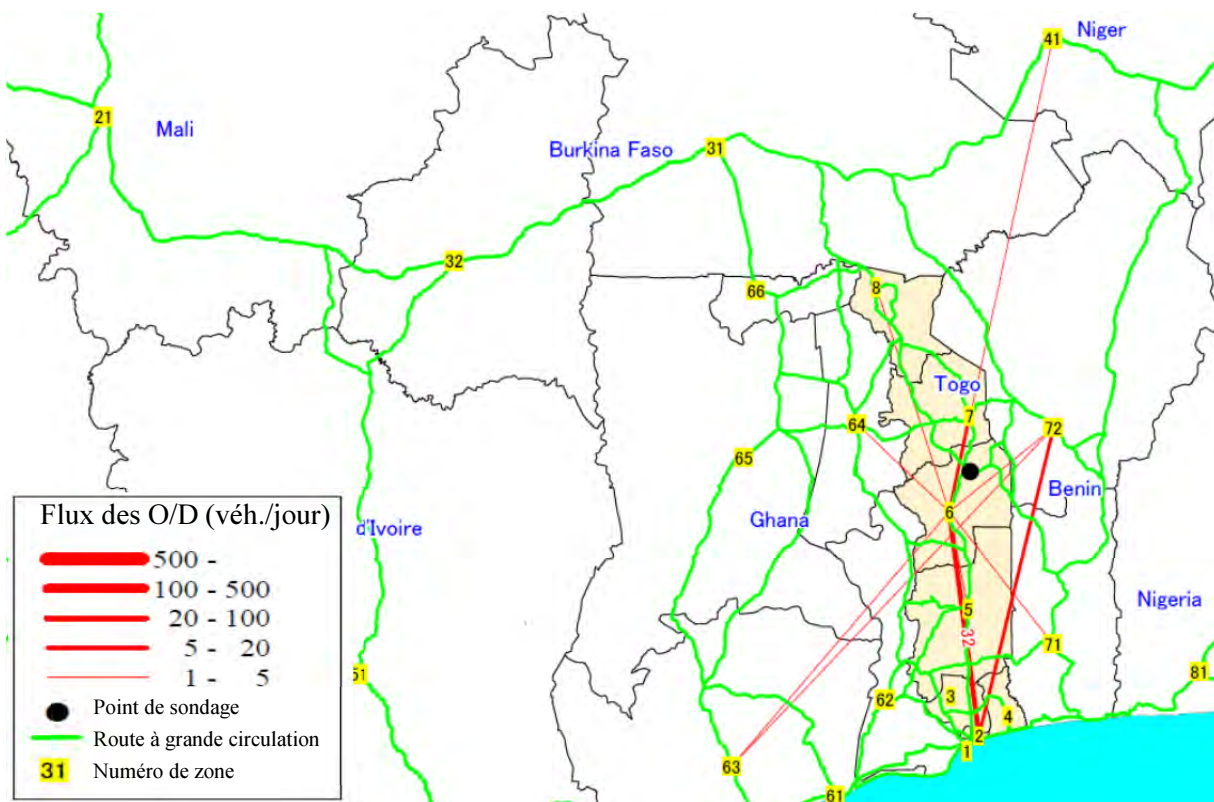
Figure A4-9 Répartition des O/D au Point 6 de Gadjagan (RN5)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

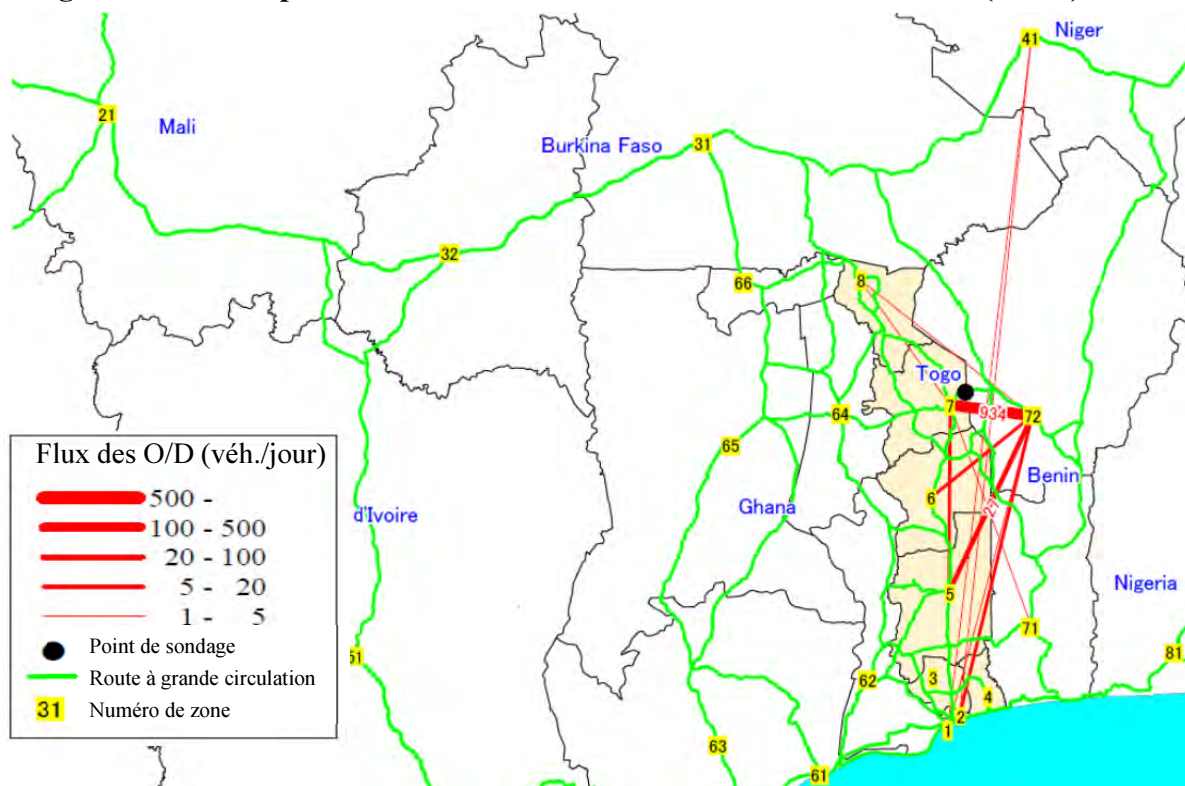
Figure A4-10 Répartition des O/D au Point 8 d'Atakpamé (RN5)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

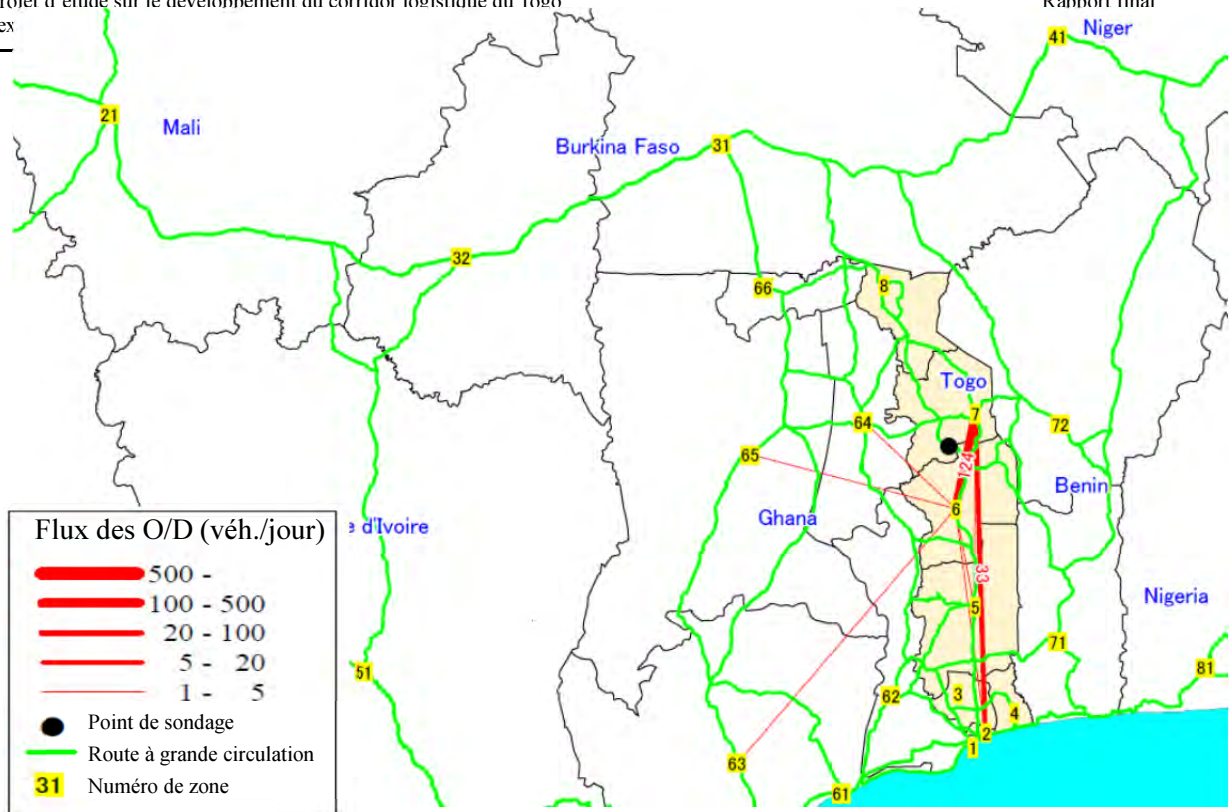
Figure A4-11 Répartition des O/D au Point 10 de Sokodé-Tchamba (RN14)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

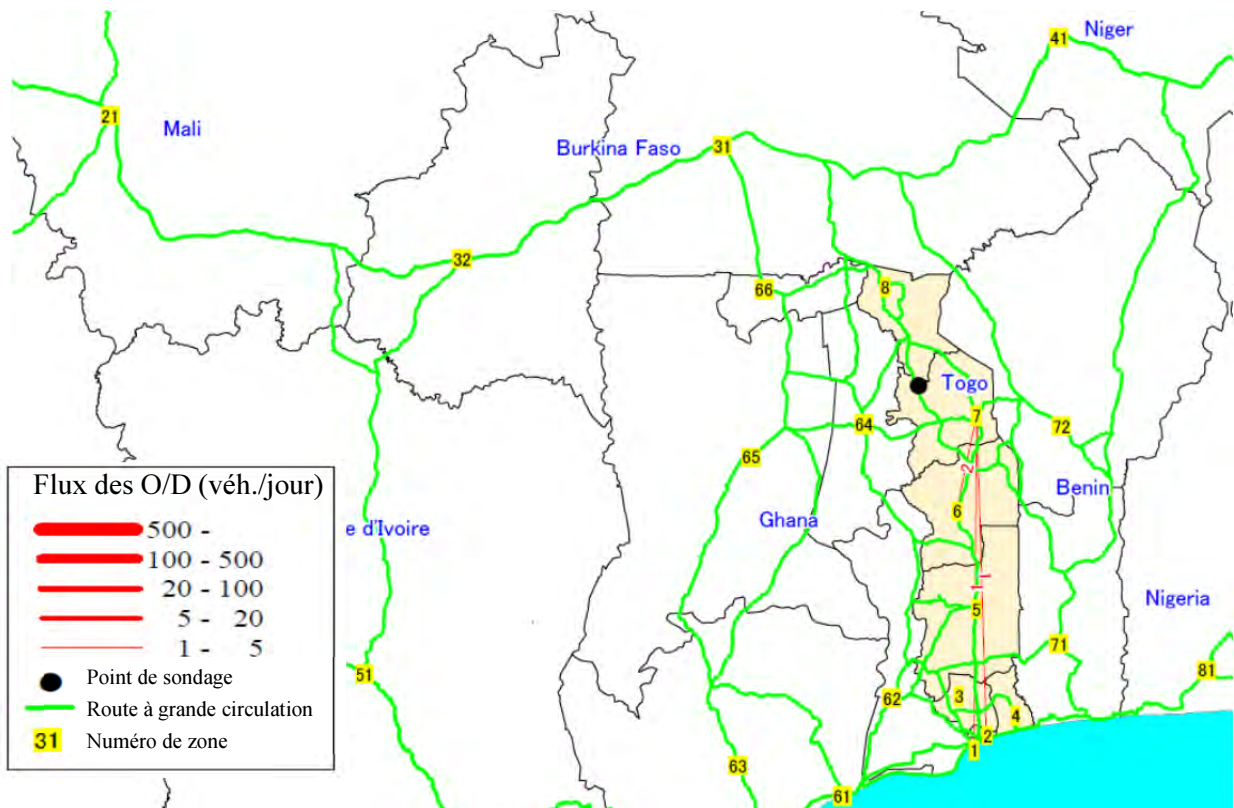
Figure A4-12 Répartition des O/D au Point 13 de Frontière Togo-Bénin (RN16)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

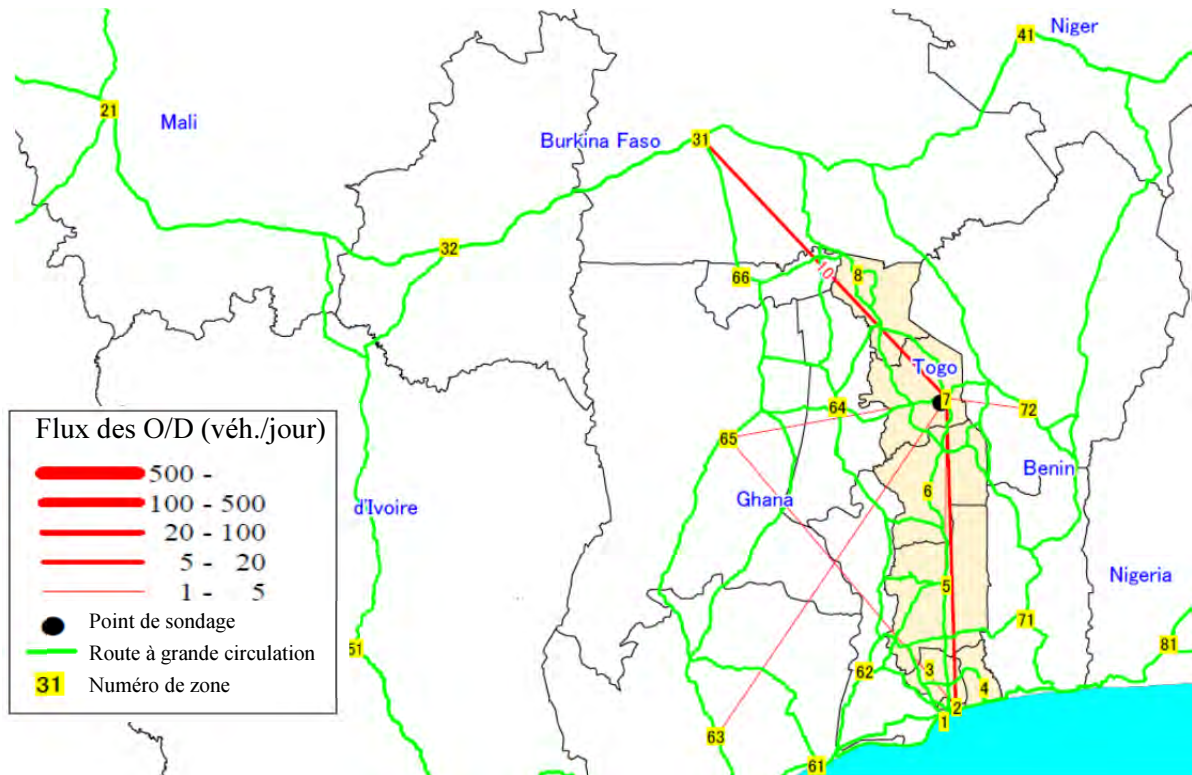
Figure A4-13 Répartition des O/D au Point 11 de Sokodé-Bassar (RN17)



Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

Figure A4-14 Répartition des O/D au Point 15 de Katchamba (RN17)

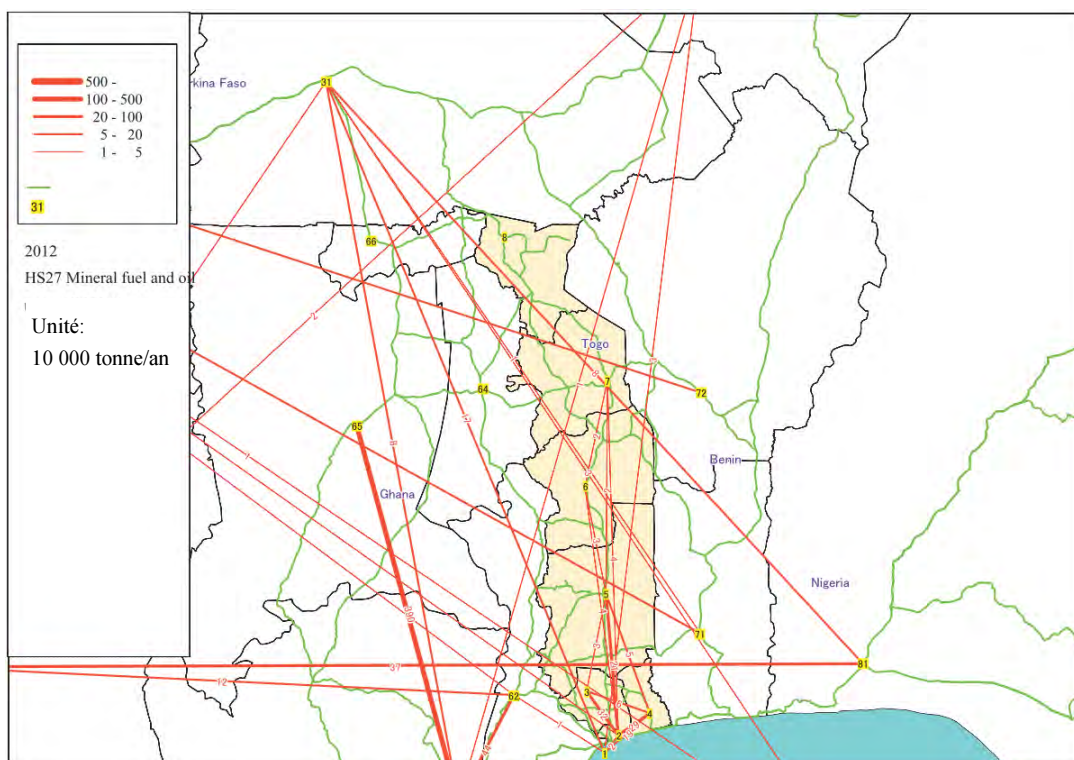


Note: Le volume des O/D de vingt ou plus est affiché.

Source: Équipe d'étude

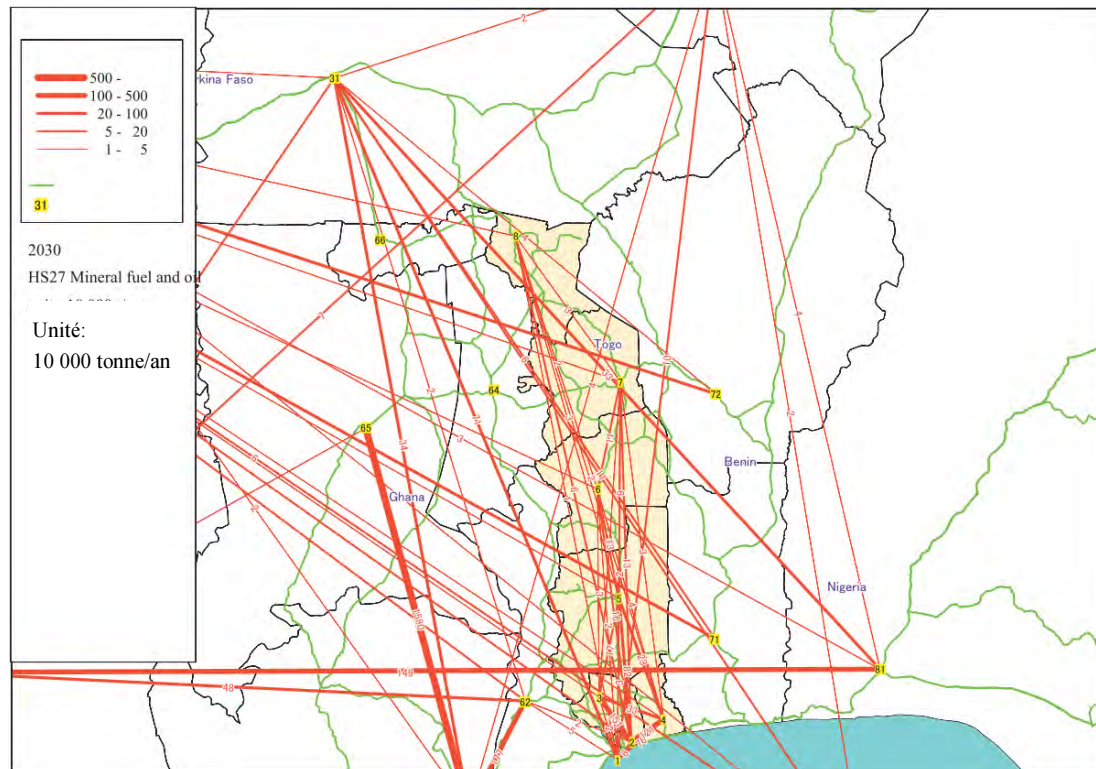
Figure A4-15 Répartition des O/D au Point 12 de Kara-Kabou (RN19)

Annexe 5 Demande de transport des marchandises



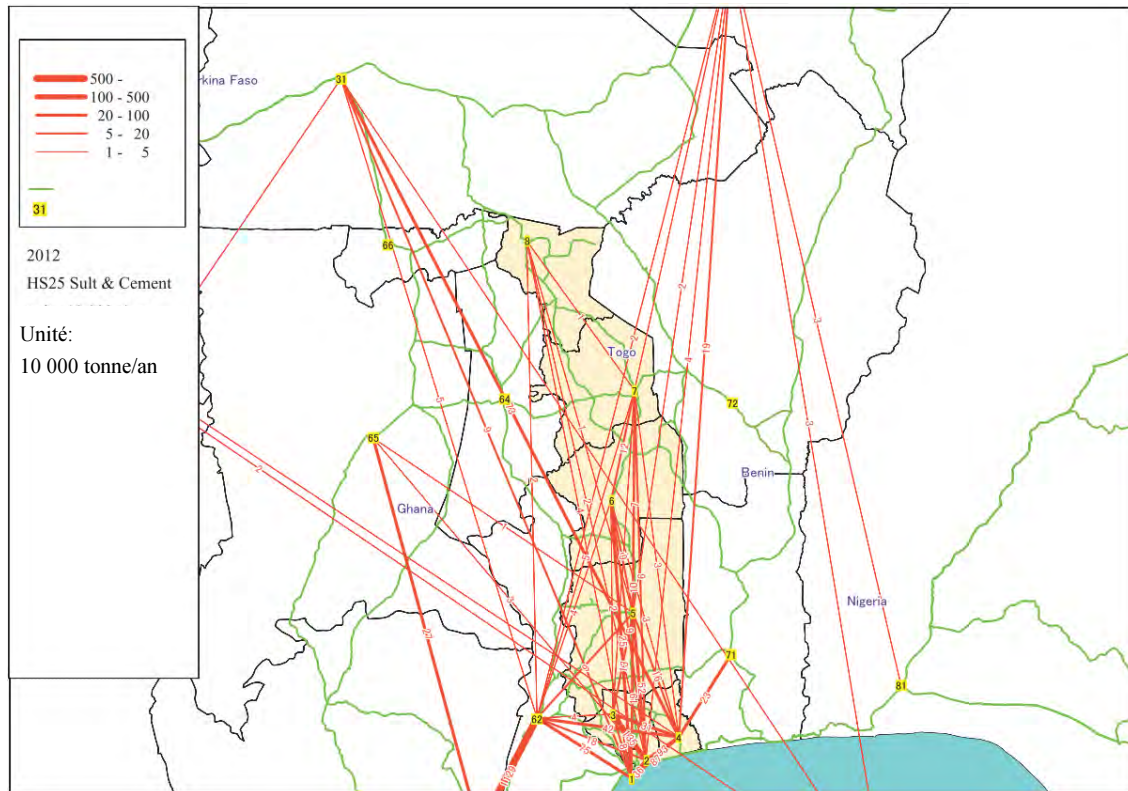
Source: Équipe d'étude

Figure A5-1 Demande de transport des marchandises 2012: HS27 Carburant minéral et huiles



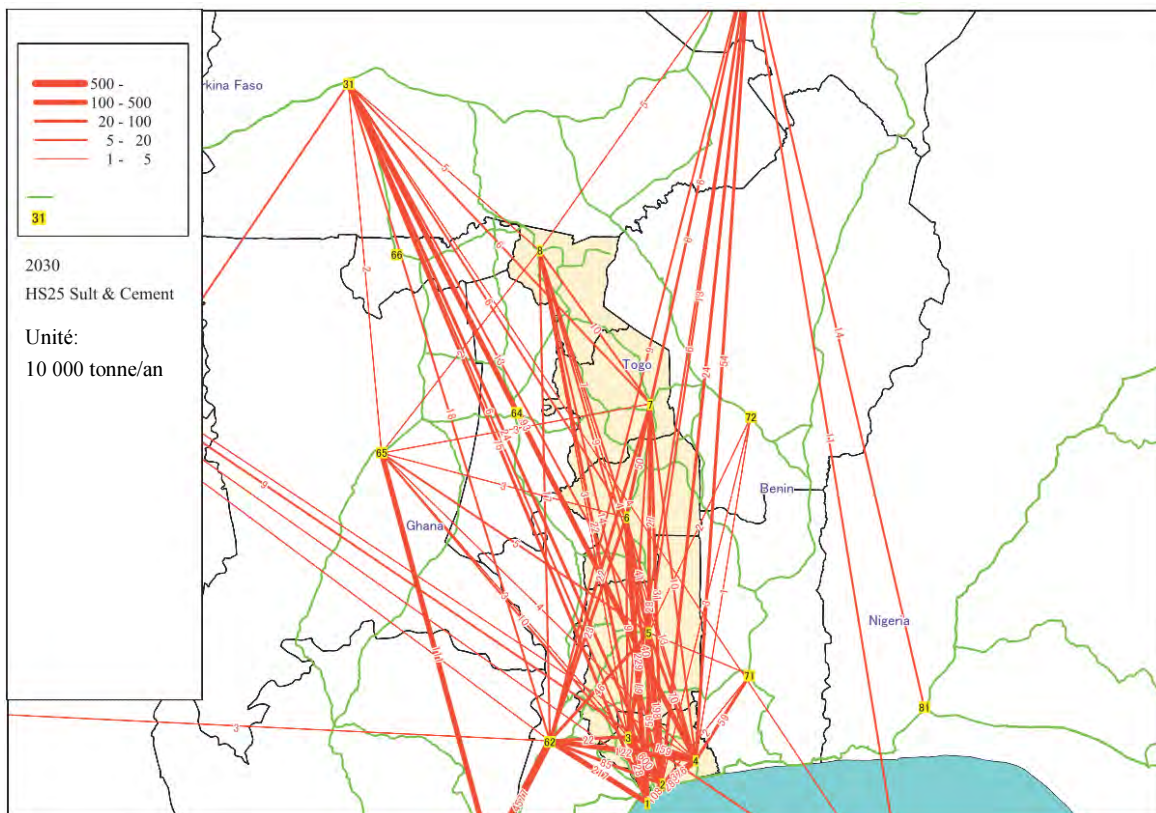
Source: Équipe d'étude

Figure A5-2 Demande de transport des marchandises 2030: HS27 Carburant minéral et huiles



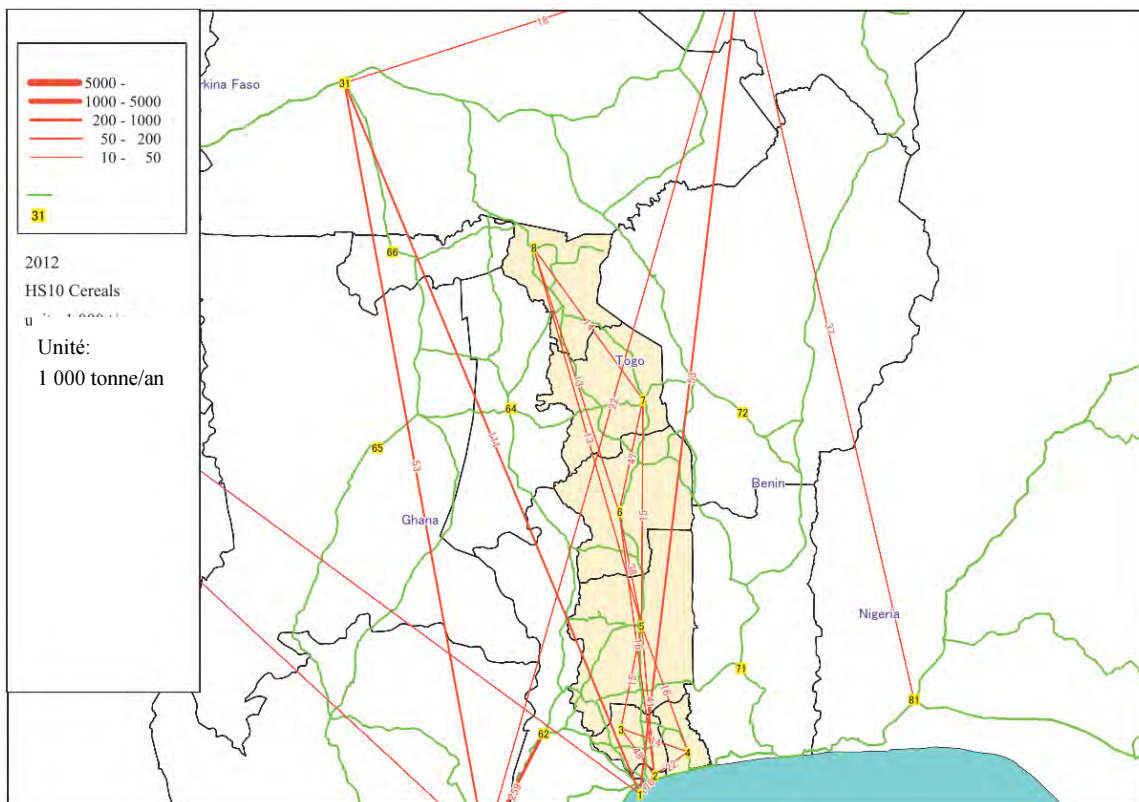
Source: Equipe d'étude

Figure A5-3 Demande de transport des marchandises 2012: HS25 Ciment et minerai



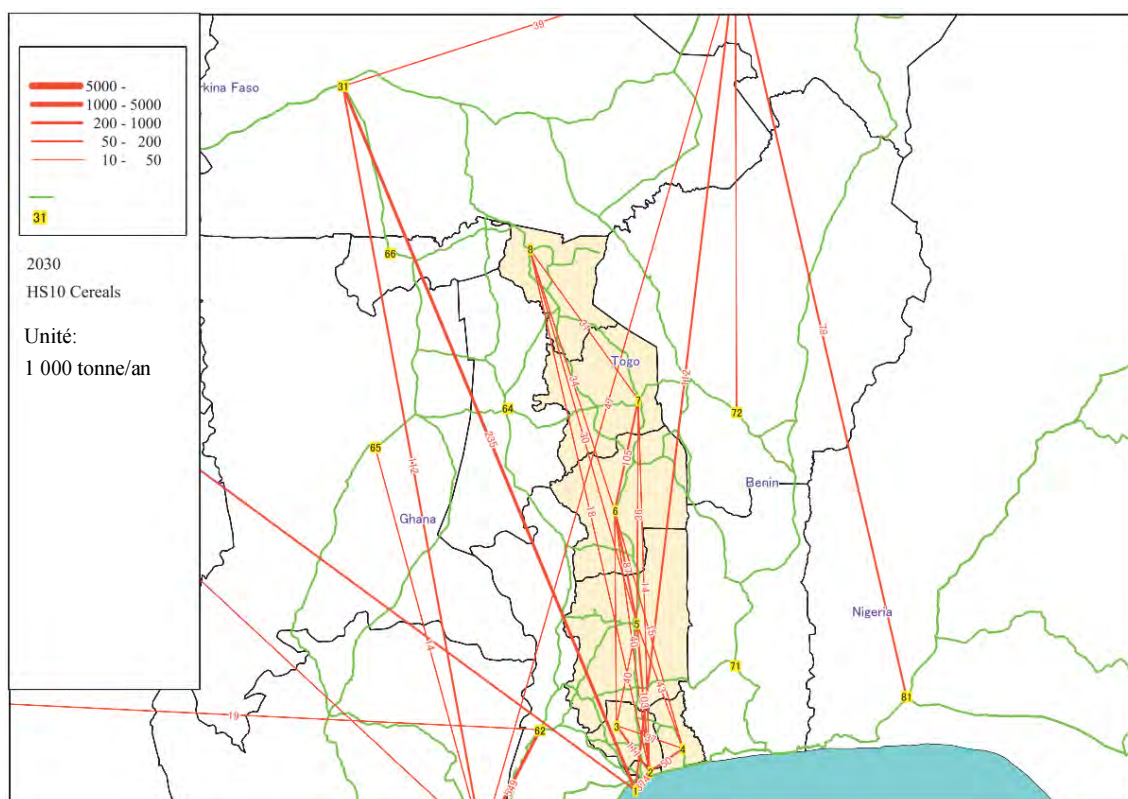
Source: Équipe d'étude

Figure A5-4 Demande de transport des marchandises 2030: HS25 Ciment et minerai



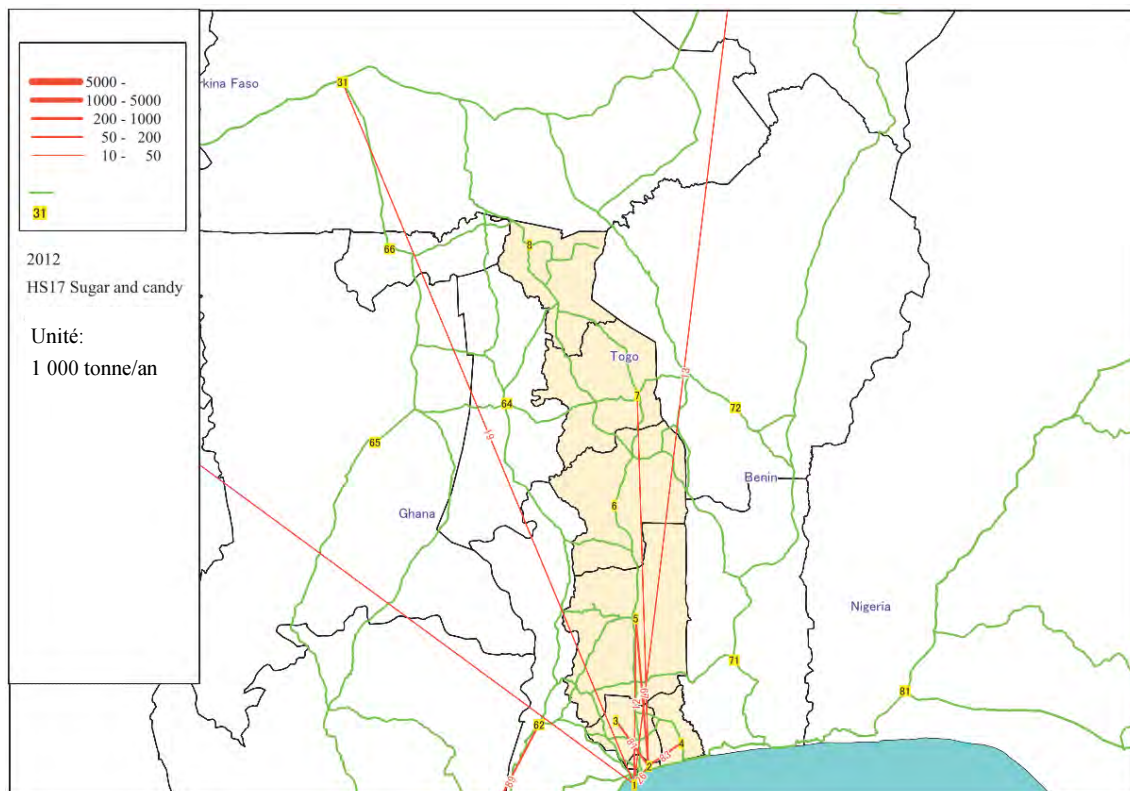
Source: Équipe d'étude

Figure A5-5 Demande de transport des marchandises 2012: HS10 Céréales



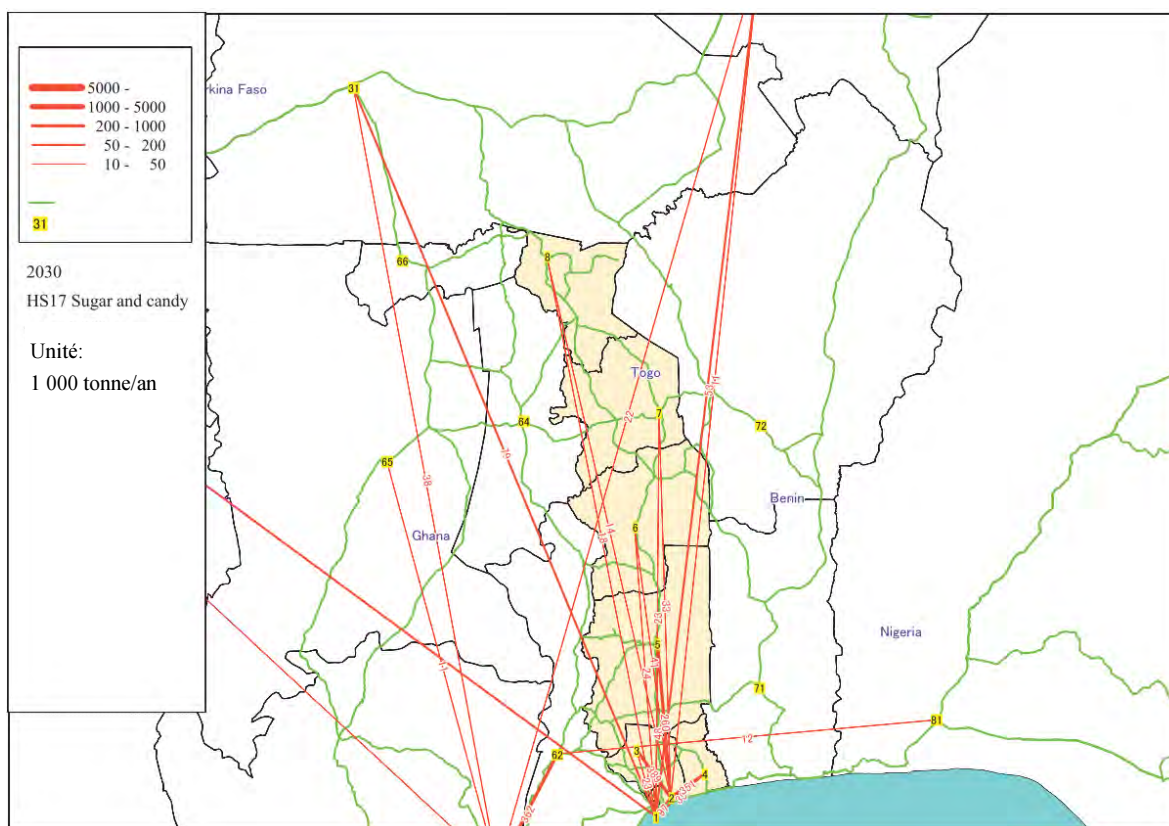
Source: Équipe d'étude

Figure A5-6 Demande de transport des marchandises 2030: HS10 Céréales



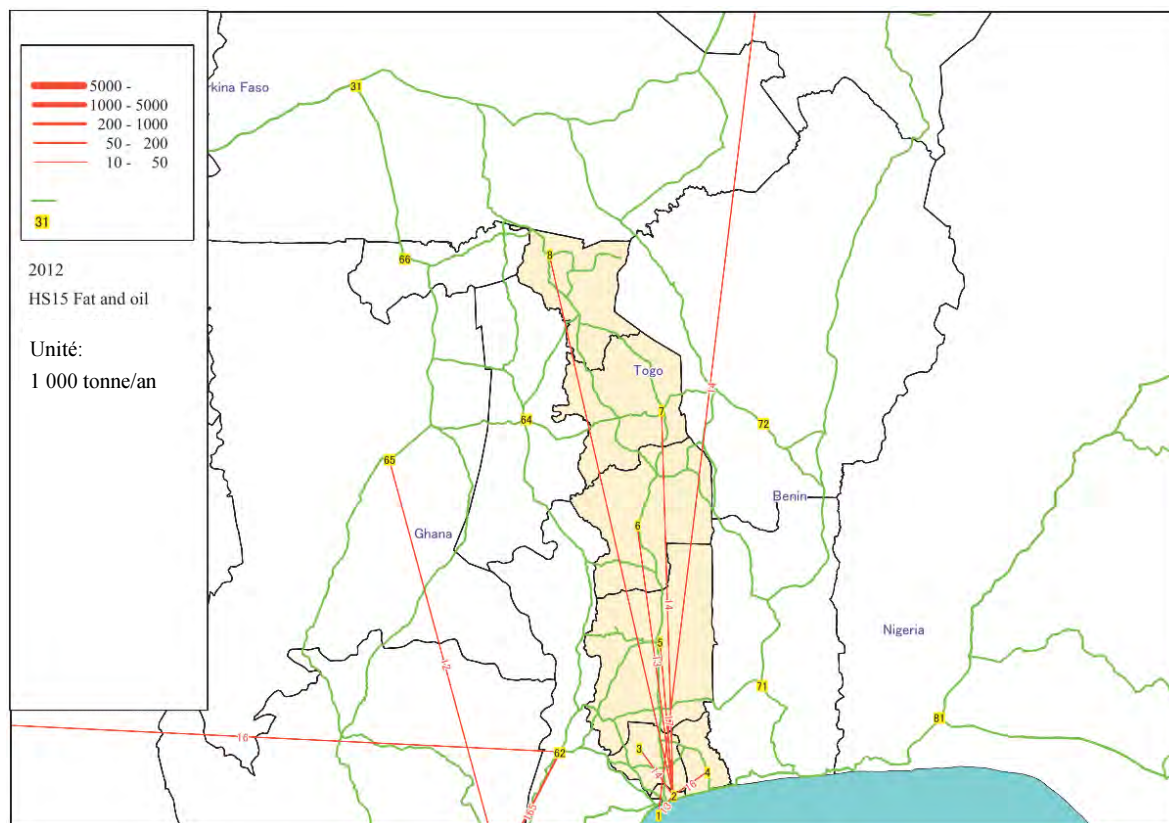
Source: Équipe d'étude

Figure A5-7 Demande de transport des marchandises 2012: HS17 Sucre et bonbons



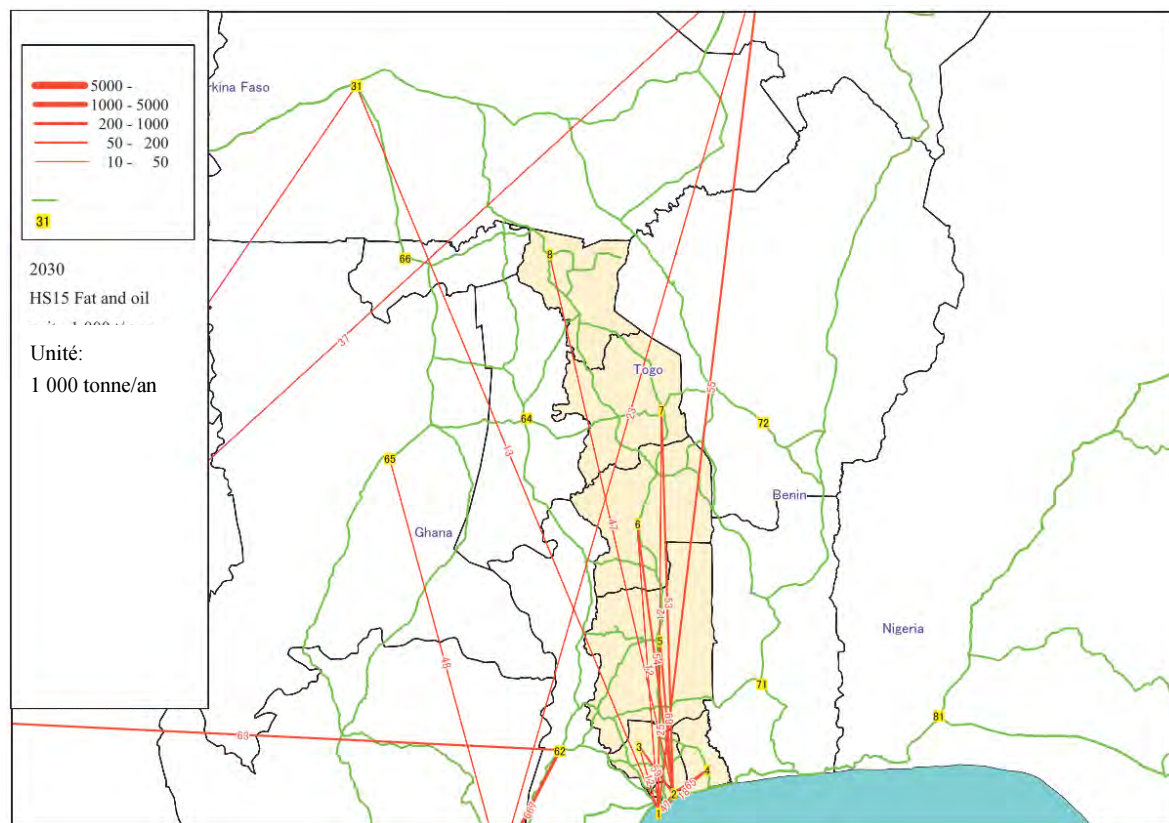
Source: Équipe d'étude

Figure A5-8 Demande de transport des marchandises 2030: HS17 Sucre et bonbons



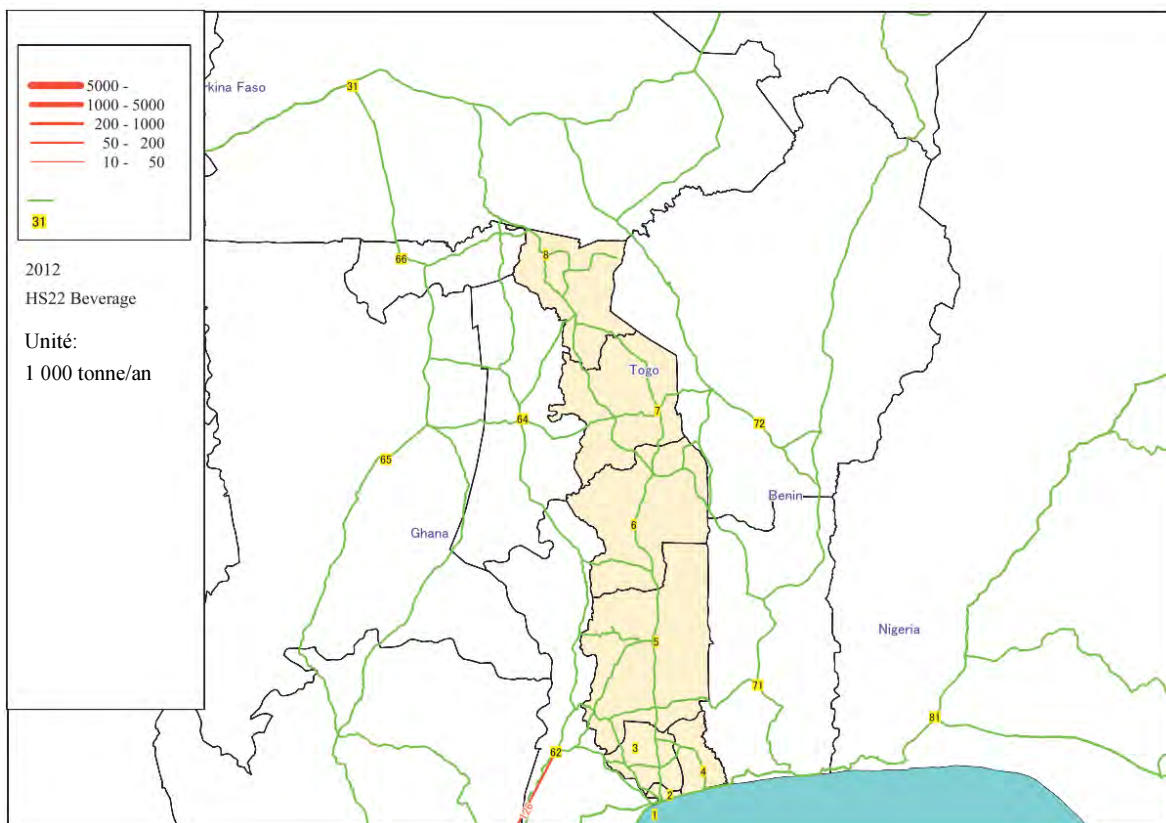
Source: Équipe d'étude

Figure A5-9 Demande de transport des marchandises 2012: HS15 Matières grasses et huiles



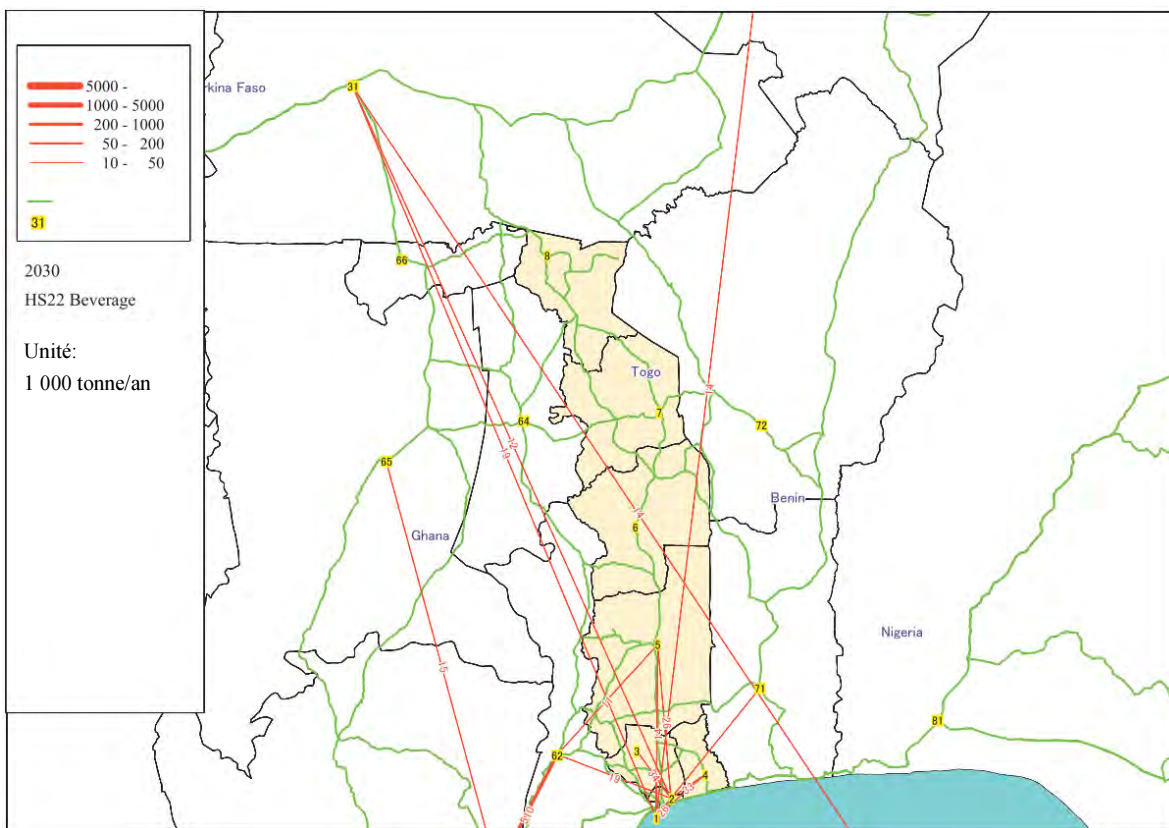
Source: Équipe d'étude

Figure A5-10 Demande de transport des marchandises 2030: HS15 Matières grasses et huiles



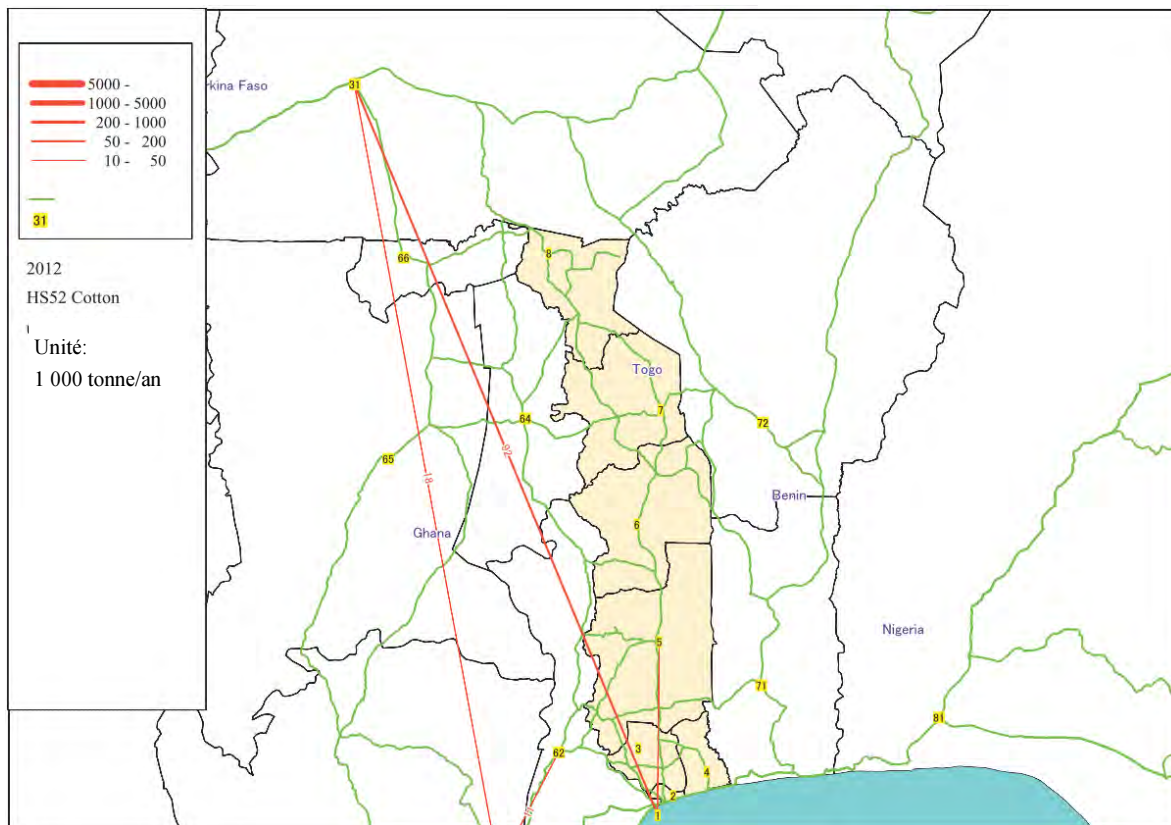
Source: Équipe d'étude

Figure A5-11 Demande de transport des marchandises 2012: HS22 Boisson



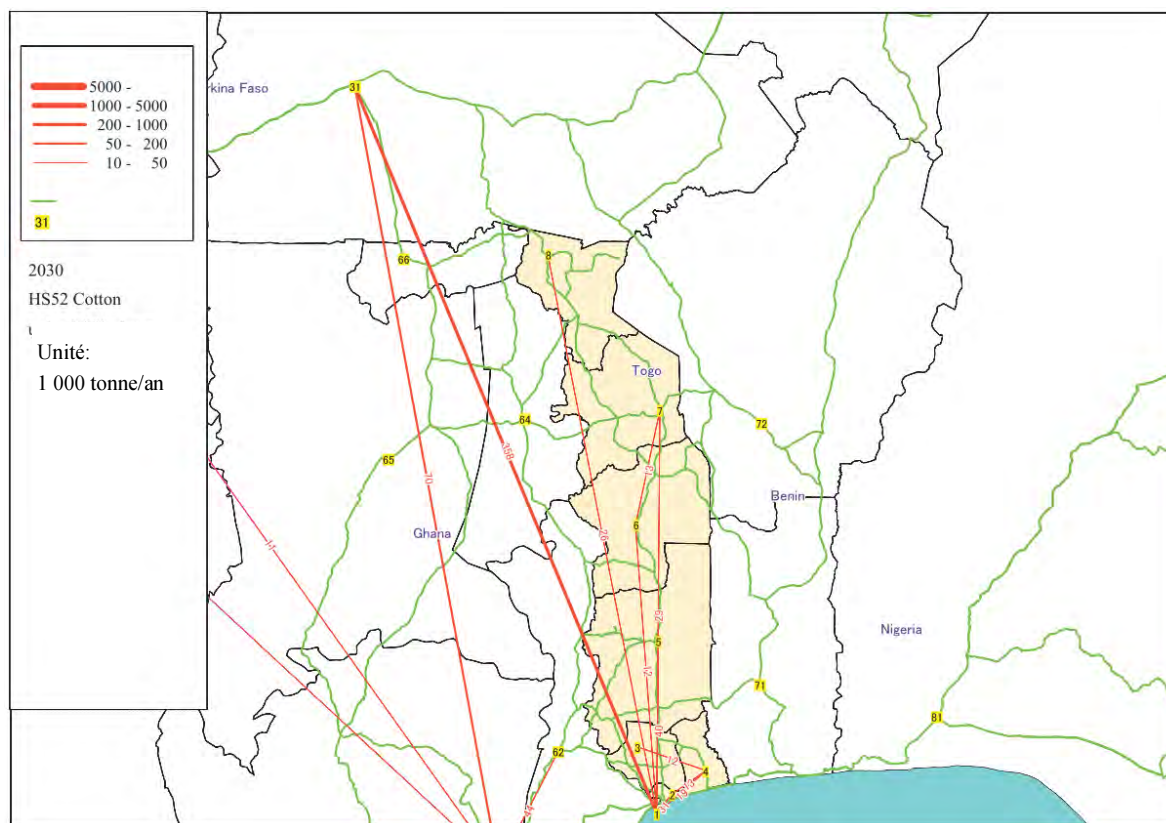
Source: Équipe d'étude

Figure A5-12 Demande de transport des marchandises 2030: HS22 Boisson



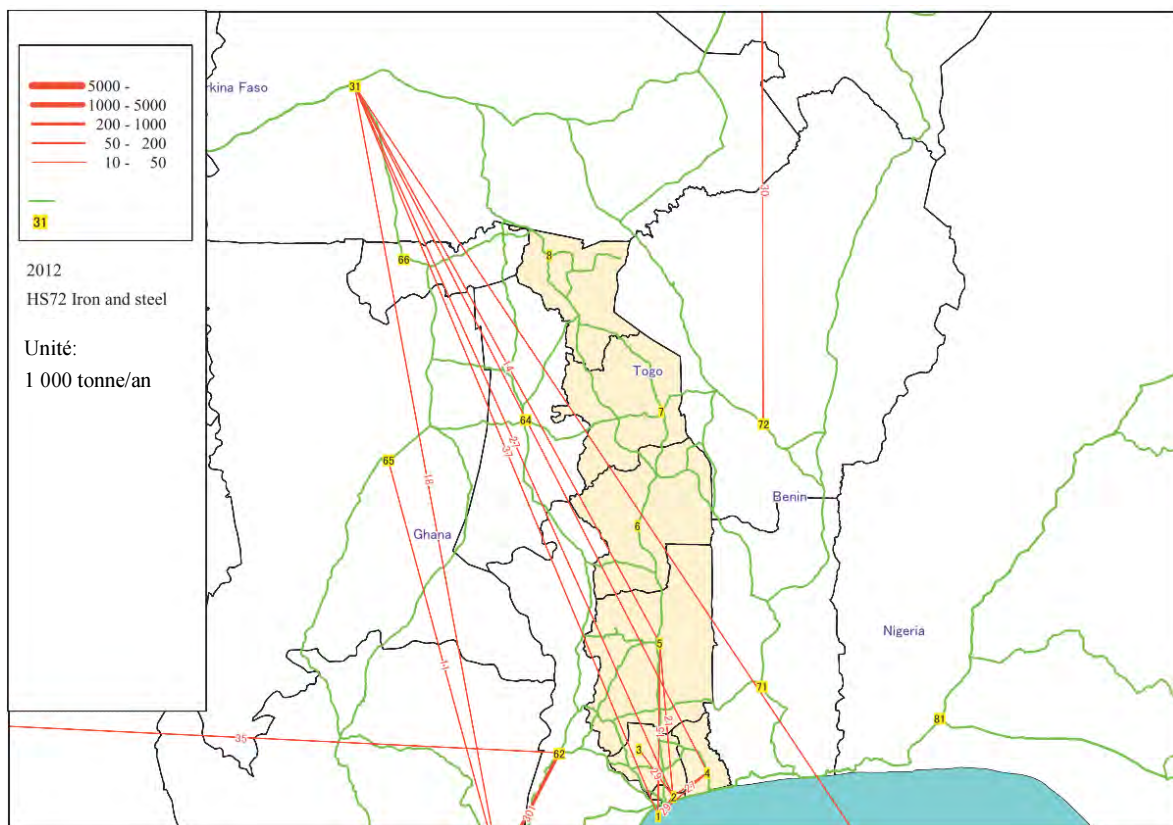
Source: Équipe d'étude

Figure A5-13 Demande de transport des marchandises 2012: HS52Coton



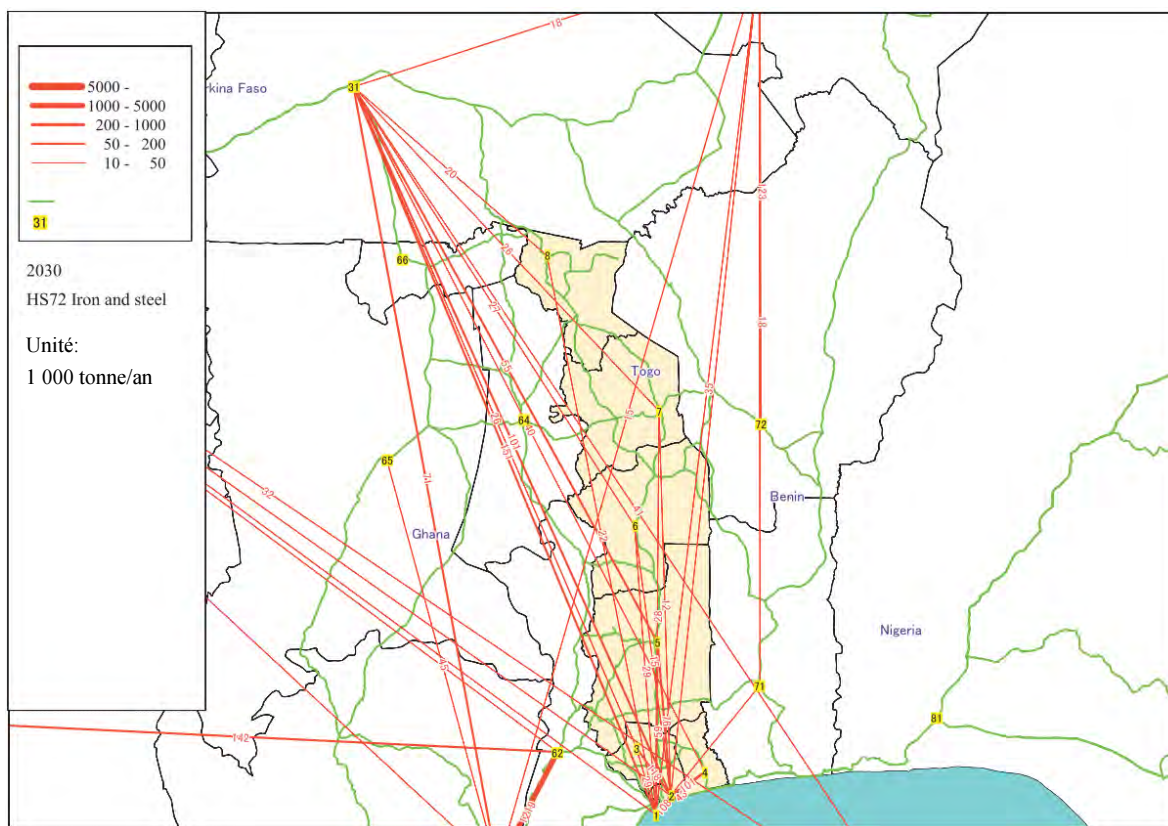
Source: Équipe d'étude

Figure A5-14 Demande de transport des marchandises 2030: HS52Coton



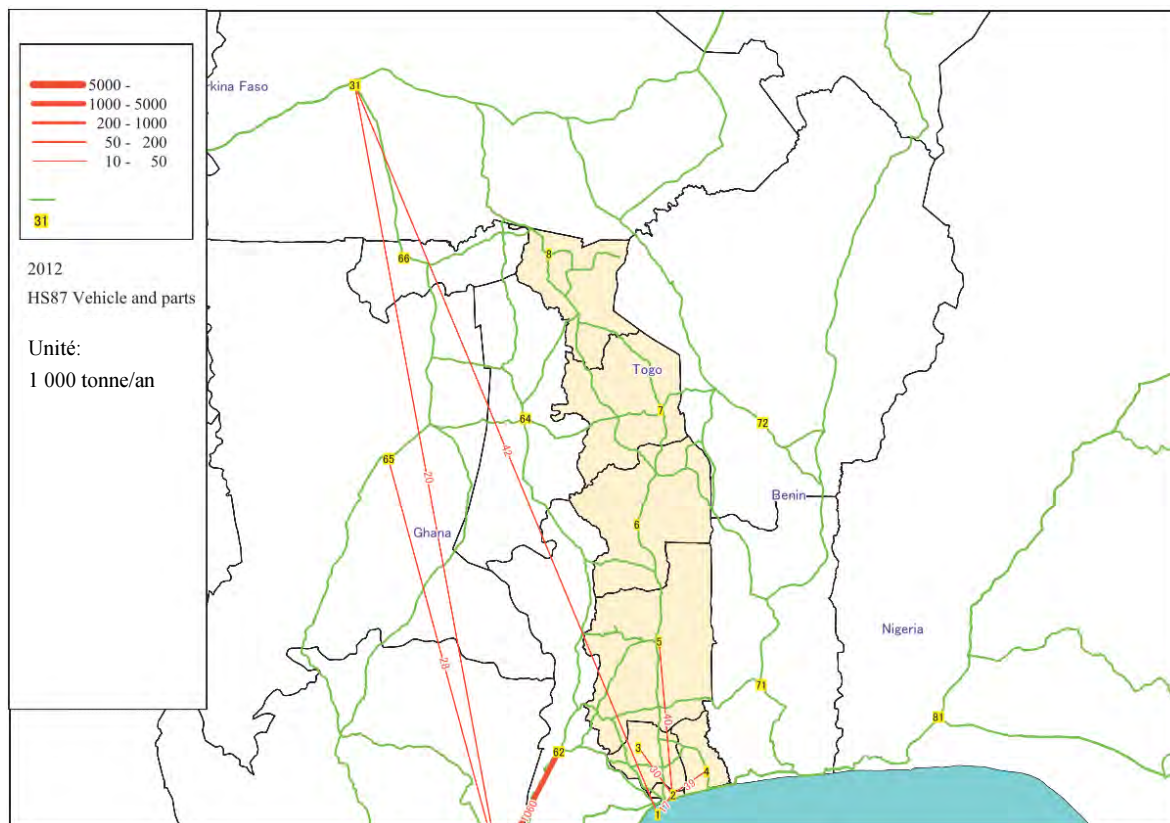
Source: Equipe d'étude

Figure A5-15 Demande de transport des marchandises 2012: HS72 Fer et acier



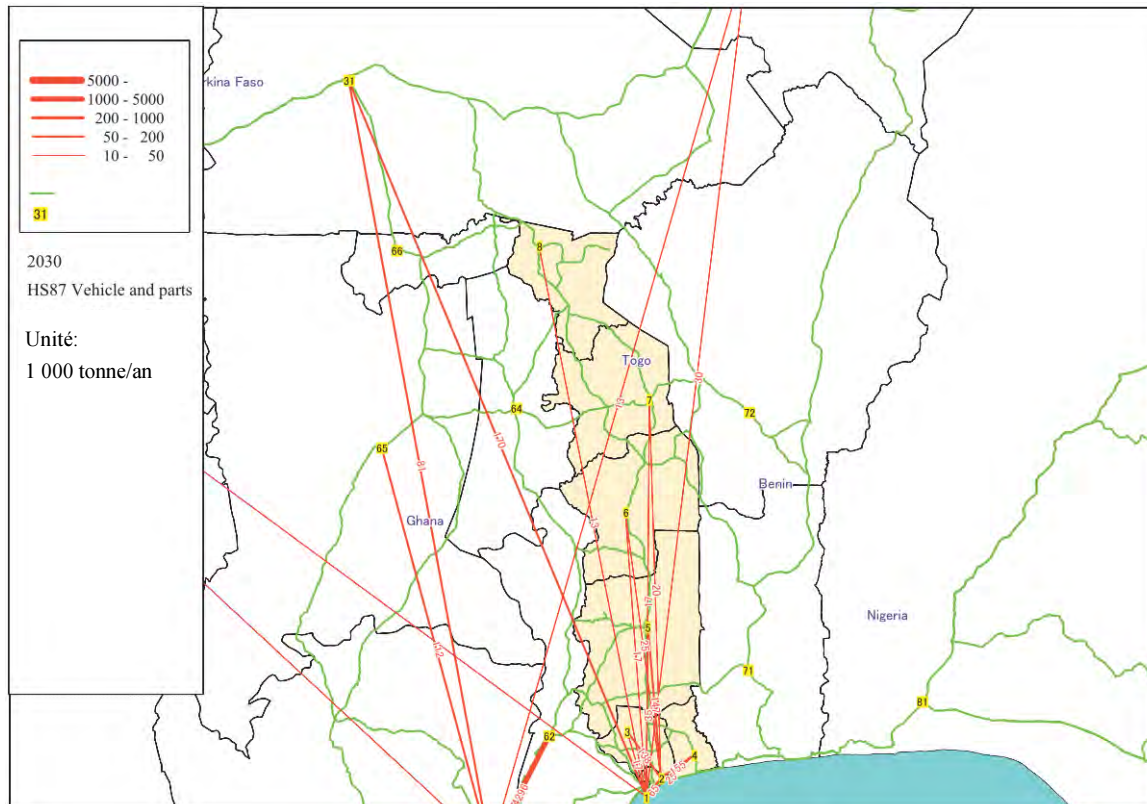
Source: Equipe d'étude

Figure A5-16 Demande de transport des marchandises 2030: HS72 Fer et acier



Source : Equipe d'étude

Figure A5-17 Demande de transport des marchandises 2012: HS87 Véhicules et pièces



Source: Équipe d'étude

Figure A5-18 Demande de transport des marchandises 2030: HS87 Véhicules et pièces

Annexe 6 Matrices O/D

Annexe 6-1 Matrices O/D actuelle

Tableau A6-1 Matrice O/D de tous les types de véhicules en 2012 (Excepté les motocyclettes)

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination																				Total					
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65	66	71		72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	128	30	252	51	28	28	10	18	151		37		4	0	8	0	0	0	0	0	0	2			746	
	Maritime (Lomé)	29	108,016	1,119	825	168	169	27	11	70	4	39	0	27	0	125	0	0	0	0	0	1,158	14	63		112,892	
	Maritime (Ouest)	6	1,096	1,697	223	140	23	23	3	1	0		2	0	6	0	32	0	0	0	0	1	0			3,253	
	Maritime (Est)	10	1,006	223	5,936	201	38	38	6	4	137		39	0	12	0	46	0	0	0	0	77	1	10		7,781	
	Plateaux	16	813	142	203	18,349	123	108	15	2	1		5	0	10	0	39	0	0	0	0	18	18	0		19,861	
	Centrale	45	165	24	39	126	2,384	129	10	1	0		2	0	0	1	3	0	0	0	0	2	4	0		2,935	
	Kara	9	164	23	38	107	123	3,474	13	1	10		17	0	0	1	8	0	0	0	0	2	453	0		4,443	
	Savanes	6	26	4	6	15	9	15	241	0	0		1	0	0	1	1	0	0	0	0	6	2	0		335	
Mali																										330	
Burkina Faso	Est	31	39	2	5	3	3	1	2			80	43	10	5	55	0	0	0	0	0	15	0	4	0	1	310
	Ouest	0	1	0	0	0	0	0	78			3	69	1	0	3	0	0	0	0	0					158	
Niger		2	21	0	0	0	0	0	6	85	2		13	5	4	31	0	0	3	0	52	326	486	11	1	1,049	
Côte d'Ivoire		2	0	0	1	0	0	0	232	81	96	33	2,740	4	0	0	0	0	0	0	0	30	0	24	0	3,244	
Ghana	Port de Tema	24	80	16	70	15	0	0	59	42	1	12	4	0	1,508	9,831	0	0	195	64						11,921	
	Sud-est	0	6	1	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1,438	10,329	6,105	7	32	0	10	0	0	0	0	17,935	
	Sud	6	138	30	78	39	0	0	128	32	0	10	0	3,525	6,400	151	18	419	254	11	1	56				11,296	
	Nord-est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	61	0	17	0						81	
	Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	2	0	212	7	459	0	391	101						1,177	
	Haut-est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	139	4	229	0	124	0						496	
Bénin	Sud	17	1,429	9	71	16	2	3	2	39	60	0	163	48	59	23	0	1	0	0	678	601	302	1		3,526	
	Nord																				256					1,435	
Nigéria																										860	
Guinées																										24	
Autres pays																										60	
Total		201	113,148	3,319	7,955	19,906	2,909	4,435	330	633	725	161	1,501	3,093	5,458	18,333	17,412	25	1,186	420	2,589	1,421	963	20	5	206,147	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-2 Matrice O/D des voitures et des taxis en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination																			Total					
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65	66		71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1		11	11	7	7	5			50		1		0	0	1	0	0	0	0		2			95
	Maritime (Lomé)	2	90,693	735	677	550	112	114	17	3	33	4	14		0	0	63	0	0	0	0	1,106	11			94,194
	Maritime (Ouest)	3		735	1,420	146	93	15	2						0	0	14	0	0	0	0					2,441
	Maritime (Est)	4		677	146	4,976	136	26	4		1				0	0	24	0	0	0	0	29	10			6,055
	Plateaux	5	1	550	93	136	15,319	81	72	9					0	0	16	0	0	0	0	17	1			16,295
	Centrale	6	2	112	15	26	81	1,967	79	5					0	0	3	0	0	0	0					2,291
	Kara	7	1	114	15	26	72	79	2,896	8	10				0	0	8	0	0	0	0	1	375			3,605
	Savanes	8	3	17	2	4	9	5	8	138					0	0	1	0	0	0	0	6	1			195
Mali		21		1						6	34	2	25								2			6		76
Burkina Faso	Est	31	18									31	20	0	0	4	0	0	0	0	0	7		3		82
	Ouest	32								46			26	0	0	0	0	0	0	0						72
Niger		41	1	10						3	50	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	36	315	447	1	866
Côte d'Ivoire		51	1							19	22	1		0	0	0	0	0	0	0	10					63
Ghana	Port de Tema	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	778	5,884	0	4	4						6,677
	Sud-est	62	0	6	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	739	4,334	2,520	0	16	0	10	10				7,631
	Sud	63	1	108	23	58	31	0	0	0	6	0	0	0	1,975	2,495	112	8	104	33	10	39				5,004
	Nord-est	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0						8
	Nord	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	117	7	104	0	122	11						361
	Haut-est	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	23	0	18	0						49
Bénin	Sud	71	17	1,364	8	61	13	3	2		6	42	32		54	23				1		341	274	1		2,243
	Nord	72		1								681										154				1,214
Nigéria		81		7							1										246					670
Guines		82									1															17
Autres pays		83									1															1
	Total		25	94,414	2,471	6,124	16,315	2,297	3,590	186	52	189	61	1,078	126	2,835	7,679	8,887	8	268	49	1,635	1,046	862	8	1150,204

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-3 Matrice O/D des bus en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination													Total											
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51		61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	1																								20
	2	15,952	153	175	152	31	31	4	4	35		16		0	0	43	0	0	0	0	49		1		16,645
	3		153	250	33	25	4	4	1							0	14	0	0	0					484
	4		175	33	875	37	7	7	1	1		2				0	12	0	0	0	5				1,155
	5	0	152	25	37	2,694	22	20	2							0	19	0	0	0		16			2,989
	6	0	31	4	7	22	346	20	1							0	0	0	0	0	1	2			436
	7	0	31	4	7	20	20	509	2			14				0	0	0	0	0		77			686
	8	1	4	1	1	2	1	2	41							0	0	0	0	0					54
Mali	21									1	12	4	14	0	0	1	0	0	0	0	3				39
	31	2	12		2				1			40	17	0	0	2	0	0	0	0	3		1		80
	32		1						13			2	41	0	0	0	0	0	0	0					57
Niger	41	1	11						4	34	1		9	0	0	1	0	0	0	14	6	14			96
	51								28	32	45	21		0	0	0	0	0	0	0	20		13		159
Côte d'Ivoire	61	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0	334	1,979	0	0	0					2,313
	62	0	0	0	0	0	1	0	0	0				0	257	5,282	3,181	0	4	0				8,726	
	63	0	15	4	5	6	0	0	3	6		3	0	963	3,126	33	8	84	48	1	1	17		4,324	
	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	3	5	0	0	0				8	
	65	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	127	0	117	20				264	
	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	20	0	16	0				36	
Bénin	71		63	10	2	1			6	5		11	15		5						84	28			229
	72				10	3	72					6									69				160
Nigéria	81											8	10				30								68
	82											5													5
Autres pays	83																								
Total	5	16,605	477	1,155	2,973	439	668	54	59	119	58	135	106	1,220	8,750	5,467	8	221	68	187	186	75			39,034

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-4 Matrice O/D des camionnettes en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination										Total														
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31		32	41	51	61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	26	2	26	2	5	2	2	2	3	15		6	0	0	0	0	0	0	0	0	0				89
Port de Lomé	198	29	22	16	3	3	1	1	1	1		1	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0			282
Maritime (Lomé)	29	5	6	3	1	1	0	0	0	0		0	0	0	0	2	0	0	0	0	0				48
Maritime (Ouest)	21	6	14	4	1	1	0	0	0	10		3	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0			65
Maritime (Est)	17	4	5	79	4	3	1	0	0	0		0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0			117
Plateaux	4	1	1	5	21	7	1	0	0	0		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0			45
Centrale	3	1	1	3	4	15	1	0	0	0		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0			29
Kara	1	0	0	1	1	1	23	0	0	1		0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0			29
Savanes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		2	1	5											10
Mali	1	2	0	1	1	0	1	0	0	0		3	1	0	5	25	0	3	0	0	1	0	0	0	45
Burkina Faso	0	0	0	0	0	0	0	0	2			0	0												3
Niger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	4	16	0	2	0	0	0	1	6	3	32
Côte d'Ivoire	0	0	0	0	0	0	0	0	44	6		6	2	587	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	647
Ghana	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7		6	0	0	173	759	0	18	0	0	0	0	0	0	964
Port de Tema	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	124	504	197	0	0	0	0	0	0	0	0	825
Sud-est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		4	0	196	447	6	0	89	12	0	0	0	0	0	759
Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	41	0	10	0	0	0	0	0	0	51
Nord-est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		2	0	5	0	87	0	55	32	0	0	0	0	0	184
Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	23
Haut-est	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bénin	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11		24	0	0	0	0	0	0	0	109	28				177
Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0		1	0	0	0	0	0	0	0	5					8
Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		7	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
Nigéria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Guines																									0
Autres pays									5	4		0	3												11
Total	10	303	48	78	117	37	34	29	63	65	8	64	601	325	1,136	1,163	0	177	44	120	30	7	3	1	4,463

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-5 Matrice O/D des poids lourds en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination													Total												
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51		61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83	
Togo	1	43	6	100	16	8	8	4	4	28			8	4	0	0	0	0	0	0						229
Maritime (Lomé)	2	540	94	72	49	10	10	2	2	1			4	0	27	0	3	0	0	0	1	1				828
Maritime (Ouest)	3	84	10	18	8	1	1	0	0	0			1	0	6	0	1	0	0	0	0	0				133
Maritime (Est)	4	62	18	33	11	2	2	0	2	60			16	0	12	0	1	0	0	0	19	0				243
Plateaux	5	6	43	9	12	119	7	6	1	0			2	0	10	0	1	0	0	0	1	0	0			218
Centrale	6	18	8	1	2	8	23	11	1	0			1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			75
Kara	7	3	8	1	2	6	9	25	1	0			1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			57
Savanes	8	1	2	0	0	1	1	1	18	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			26
Mali	21	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4		1	13	2	0	6	0	0	0	0	0	1	1		31
Burkina Faso	31	11	4	1	1	2	1	1	0	0			2	2	10	0	25	0	2	0	2	0	0	0		64
Ouest	32	0	0	0	0	0	0	0	8				0	1	1	0	3	0	0	0						14
Niger	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	13	0	1	0	1	2	8	3	0	35
Côte d'Ivoire	51	0	0	0	0	0	0	0	73	11	10	4	973	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1,076
Ghana	61	1	12	3	6	5	0	0	7	28	1	6	4	0	195	104	88	7	7	0	0	0	0			615
Sud-est	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			401
Sud	63	0	0	0	0	0	0	0	4	15	0	3	0	120	152	0	2	27	11							334
Nord-est	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	6	0	3	0							9
Nord	65	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	0	26	0	17	9							64
Haut-est	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	7	0	16	0	11	0							34
Bénin	71	1	0	0	0	0	0	0	14	17	0	39	0	0	0	0	0	0	0	263	69					404
Nord	72	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	12						23
Nigéria	81	1	0	0	0	0	0	0	0	7	1	9	29	1	1	1	0	0	0	0	0					48
Guines	82								1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							1
Autres pays	83								10	6	1	5														22
Total	58	808	145	246	227	62	66	28	135	178	17	103	1,024	413	383	527	9	116	51	299	73	9	4	4	1	4,983

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-6 Matrice O/D des camions remorques en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination															Total									
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62		63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	43	7	101	17	8	9	4	4	28			8	0	0	0	5	0	0	0	0					231
Maritime (Lomé)	545	95	72	50	10	10	2	2	1			4	0	0	0	12	0	0	0	0	1	1			817
Maritime (Ouest)	85	11	18	9	1	1	0	0	0			1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0			130
Maritime (Est)	63	18	33	11	2	2	0	2	61			17	0	0	0	7	0	0	0	0	19	0			238
Plateaux	6	44	9	12	120	7	6	1	0			2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0		210
Centrale	18	9	1	2	8	23	11	1	0			1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		75
Kara	3	8	1	2	6	9	25	1	0			1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		57
Savanes	1	2	0	0	1	1	1	18	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		26
Mali	21	0	0	0	0	0	0	0	2			4	1	14	63	0	84	0	0	0	0	0	1	1	169
Burkina Faso	31	4	1	1	2	1	1	0	0			2	2								2	0	0	0	28
Niger	32	0	0	0	0	0	0	0	8			0	1												10
Côte d'Ivoire	41	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	8	3	15
Ghana	51	0	0	0	0	0	0	0	73	11	10	4	982	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,082
Port de Tema	61	22	68	12	64	10	0	0	51				0	0	98	872	0	125	29						1,352
Sud-est	62	0	0	0	0	0	0	0	0				0	123	105	119	0	5	0	0	0	0	0	0	352
Sud	63	5	15	3	14	2	0	0	120				0	271	180	0	0	115	150						875
Nord-est	64	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0	0	5	0	0	0						5
Nord	65	0	0	0	0	0	0	0	0				0	80	0	115	0	80	29		0				304
Haut-est	66	0	0	0	0	0	0	0	0				0	128	0	147	0	79	0						354
Bénin	71	1	0	0	0	0	0	0	14	17	0	39	0	0	0	0	0	0	0	265	69				408
Nord	72	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	12					24
Nigéria	81	1	0	0	0	0	0	0	0	7	1	9	29	1	1	0	0	0	0	0	0				49
Guines	82								1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						1
Autres pays	83								10	6	1	5													22
Total	84	886	158	321	237	63	66	28	296	135	15	95	1,029	665	385	1,368	0	404	208	302	74	9	4	1	6,835

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-7 Matrice O/D des porte-conteneurs en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination																				Total					
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65	66	71		72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	17	2	11	4	2	2	1	7	26		11														83	
	Maritime (Lomé)	87	13	10	8	1	1	0	0	0		0	0									0	0			125	
	Maritime (Ouest)	10	2	2	1	0	0	0	0	0		0	0									0	0			17	
	Maritime (Est)	8	2	5	1	0	0	0	0	0	3	1	0									1	0			25	
	Plateaux	6	1	2	19	1	1	1	0	0	0	0	0									0	0	0		32	
	Centrale	4	1	0	0	1	4	2	0	0	0	0	0									0	0	0		12	
	Kara	1	1	0	0	1	1	4	0	0	0	0	0									0	0	0		10	
	Savanes	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0									0	0	0		5	
Mali	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4								0	0	0	0	5		
Burkina Faso	Est	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1									1	0	0	0	11	
	Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0										0	0	0	2	
Niger	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0	0	2	1	0	4	
Côte d'Ivoire	51	0	0	0	0	0	0	0	14	2	2	1	198									0	0	0	0	217	
Ghana	Port de Tema																									0	
	Sud-est																						0	0	0	0	
	Sud																										
	Nord-est																										
	Nord																						0				
	Haut-est																										
Bénin	Sud	0	0	0	0	0	0	0	2	4	0	8	0			0					0	41	10			65	
	Nord	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0			0					0	3				5	
Nigéria	81	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	4			0					0					7	
Guines	82								0	0	0	0			0											0	
Autres pays	83								1	1	0	1														4	
Total		20	133	20	31	36	10	11	6	28	38	2	25	207	1					0	0	46	11	3	1	0	629

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-8 Matrice O/D des motocyclettes en 2012

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination												Total												
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41		51	61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1		36	25	10	7	5																		83
	Maritime (Lomé)	2	422,649	2,416	1,500	795	118	109	13																	427,601
	Maritime (Ouest)	3		2,416	6,616	438	160	17	15	2																9,664
	Maritime (Est)	4		1,500	438	23,190	202	27	25	3																25,385
	Plateaux	5	1	795	160	202	71,388	117	88	8																72,759
	Centrale	6	2	118	17	27	117	9,169	178	6																9,634
	Kara	7	1	109	15	25	88	178	13,495	11																13,922
	Savanes	8	2	13	2	3	8	6	11	487																532
Mali		21																								
Burkina Faso	Est	31																								
	Ouest	32																								
Niger		41																								
Côte d'Ivoire		51																								
Ghana	Port de Tema	61																								
	Sud-est	62																								
	Sud	63																								
	Nord-est	64																								
	Nord	65																								
	Haut-est	66																								
Bénin	Sud	71																								
	Nord	72																								
Nigéria		81																								
Guines		82																								
Autres pays		83																								
	Total	6	427,601	9,700	25,410	72,768	9,640	13,926	530																559,379	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-9 Matrice O/D des voyageurs en 2012

(Unité: personnes/jour)

Origine	Destination	Destination														Total											
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61		62	63	64	65	66	71	72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	1		131	125	74	67	46			423		18										2			887	
	Maritime (Lomé)	2	1,236,618	8,841	7,524	5,616	1,075	1,070	154	181	1,868	7	867							4		4,955	65	266		1,269,110	
	Maritime (Ouest)	3	8,841	19,357	1,726	986	150	146	20									36								31,261	
	Maritime (Est)	4	7,524	1,726	67,852	1,392	247	246	36		42		23				117					92	39			79,335	
	Plateaux	5	9	5,616	986	1,392	208,872	827	712	85						36			15			46	86			218,667	
	Centrale	6	15	1,075	150	247	827	26,827	880	49										19		5	2,014			30,103	
	Kara	7	7	1,070	146	246	712	880	39,485	81	12		43									26	9			44,720	
	Savanes	8	23	154	20	36	85	49	81	1,880																2,362	
Mali		21	198							9	436	169	552								71		31		1,467		
Burkina Faso	Est	31	59	84						52		833	805								25		7		1,871		
	Ouest	32		3						486		82	1,222												1,792		
		41	6	308						128	308	6	258								395	1,509	1,765	2	4,685		
Niger		51	5						1,048	1,952	1,470	898	24,845								1,199		391		31,789		
Côte d'Ivoire	Port de Tema	61																									
	Sud-est	62		53	47	121																212		3,041	83	36,801	
	Sud	63			11	557	6	11	7				3								82	64	968		1,709		
	Nord-est	64																									
	Nord	65																									
	Haut-est	66																									
Bénin	Sud	71	59	6,900	25	290	44	22	5	2	189	208	350	797							2	25,049	2,732	1,185	3	38,231	
	Nord	72		1			66	58	1,703				3,039									1,564				6,431	
		81		37							1	1	1,236	328								671		3		5,630	
Guinée	82										1	155											27	45	1	229	
Autres pays	83																										
	Total	178	1,268,485	31,440	80,121	218,679	30,216	44,396	2,307	2,085	4,804	1,919	7,716	28,807							2	34,395	6,495	7,696	163	3	1,828,745

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-10 Matrice O/D du fret en 2012

(Unité: 1,000 tonnes/an)

Origine	Destination	Destination																		Total							
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65		66	71	72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	641	88	1,256	224	104	116	55	104	537		180				767											4,073
	Maritime (Lomé)	162	7,060	1,206	925	643	129	126	27	24	9	51	1			148				23	15	12				10,560	
	Maritime (Ouest)	32	1,069	137	226	109	16	15	3	5	2	10	0			30				5	3	2				1,663	
	Maritime (Est)	54	796	226	426	140	25	24	4	20	731	200	0			423				7	231	4				3,312	
	Plateaux	87	561	115	149	1,574	94	77	13	12	4	25	1			75				11	7	6	0			2,810	
	Centrale	237	111	18	28	108	309	141	14	5	2	11	0			34				5	3	3	0			1,029	
	Kara	7	48	99	15	24	74	118	329	14	6	2	13	2		39				6	4	3	0			797	
	Savanes	8	19	21	4	6	16	11	20	251	2	1	4	1		12				2	1	1	0			373	
Mali		4	1	1	1	2	1	1	0		22	43	10	191	11	7			0	4	1	1	8	11		318	
Burkina Faso	Est	175	51	11	17	27	13	14	5	4		34	31	33	48				15	23	2	0	1	6		511	
	Ouest	32	2	1	1	1	1	1	0	100		5	12	5	4				2				0	1		137	
Niger		0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0		6		74			1	9	27	117	50	2		290	
Côte d'Ivoire		5	1	2	2	1	1	1	0	982	146	140	54	13,205		230			5	5	1	0	5	0		14,780	
	Port de Tema									39	257	14	76			18,625			450							19,461	
Ghana	Sud-est	69	14	23	35	16	19	6	48	107		53	16	379							0		2	0		786	
	Sud																										
Nord-est																											
Nord																											
Haut-est																											
Bénin	Sud	11	2	4	6	3	3	1	178	235	2	526	3			4			1		3,432	890				5,300	
	Nord	2	0	1	1	0	1	0	109	15	1	14	2			3			0		165					314	
Nigéria		9	2	3	5	2	2	1	2	87	7	116	368			18					3					625	
	Guines								8	0	0	0	0			0										9	
Autres pays									134	85	7	69															295
	Total	816	10,520	1,842	3,095	2,972	844	891	394	1,782	2,256	215	1,454	13,842	4,712	20,541			533		3,901	951	124	59	19	71,762	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Annexe 6-2 Matrices O/D future en 2018

Tableau A6-11 Matrice O/D de tous les types de véhicules en 2018 (Excepté les motocyclettes)

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination																Total										
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63		64	65	66	71	72	81	82	83		
Togo	Port de Lomé	1	149	34	291	59	32	32	16	24	211				5		9									2	914	
	Maritime (Lomé)	2	133,515	1,945	1,539	1,167	240	241	241	91	15	108	5	60	0	37	166					1,579	18	86			140,840	
	Maritime (Ouest)	3	1,905	4,164	467	278	46	45	16	2	4			5	0	8	43					1	1				6,991	
	Maritime (Est)	4	1,506	467	10,742	342	65	65	24	5	146			44	0	16	60					91	1	13			13,599	
	Plateaux	5	1,150	281	346	29,610	200	175	55	4	9			10	0	13	52					25	25	0			31,973	
	Centrale	6	237	47	67	205	3,943	210	34	2	4			5	0	4	4					3	6	0			4,860	
	Kara	7	11	234	45	66	174	202	5,684	50	2	18		25	1	1	11					3	618	0			7,143	
	Savanes	8	10	88	17	25	56	33	52	806	1	3		3	0	1	2					9	2	0			1,107	
	Mali	21										16	75	11	123	79	113						8	0	0	11	4	472
	Burkina Faso	Est	31	85	54	3	8	4	4	2	3			108	62	15	8	71					23	1	5	0	2	470
Ouest		32	1	2	0	0	0	0	0	110			4	95	2	4	4								0	0	218	
Niger		41	3	29	0	0	0	0	0	9	116	3		18	8	5	40					71	445	666	16	2	1,434	
	Côte d'Ivoire	51	3	0	0	1	0	0	0	334	114	134	47	4,062	5							41	0	32	0		4,775	
Ghana	Port de Tema	61	35	119	23	104	22			72	57	1	17	6		1,902	12,159					91					14,882	
	Sud-est	62	0	8	2	4	2	1	1	1				1,989	13,418	7,929	7	39				13		1	0		23,413	
	Sud	63	8	184	40	105	52			150	45	1	15		4,570	8,218	189	23	569	347		15	2	76			14,608	
	Nord-est	64														4	100	26										130
	Nord	65														316	10	733	527	136								1,743
	Haut-est	66														194	5	372	177									749
Bénn	Sud	71	23	1,949	12	98	22	3	5	3	59	86	1	232	65	81	32					1,021	841	412	1		4,947	
	Nord	72		2	0	0	16	11	605	0	31	4	0	941	1	1	1					359					1,970	
Nigéria		81		13	1	1	1	1	1	0	1	26	2	463	146	16	152					364					1,189	
	Guines	82														0											33	
Autres pays		83																									60	
	Total	335	141,155	7,081	13,862	32,017	4,780	7,121	1,099	862	990	223	2,065	4,580	7,257	23,669	22,240	30	1,638	574	3,627	1,960	1,317	30	8		278,522	

Note: Sans chemin de fer

Source: Équipe d'étude

Tableau A6-12 Matrice O/D des voitures et des taxis en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine		Destination																										Total
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83	Total		
Togo	Port de Lomé	1		11	11	7	7	5				68		1			2							2			114	
	Maritime (Lomé)	2	112,077	1,281	1,012	777	160	162	60	3	45	5	19				88				1,508	15	84				117,298	
	Maritime (Ouest)	3	1,281	3,488	308	186	31	31	11								19										5,355	
	Maritime (Est)	4	1,012	308	9,006	232	45	45	17		1						33				40		13				10,752	
	Plateaux	5	777	186	232	24,727	133	117	37								23				23	2					26,257	
	Centrale	6	2	160	31	45	133	3,261	130	21							4						2				3,787	
	Kara	7	1	162	31	45	117	130	4,740	33	13						11				2	511					5,796	
	Savanes	8	3	60	11	17	37	21	33	559							2				8	2					752	
Mali	21		2								9	46	2	34							2			8		104		
Burkina Faso	31		24										42	27		5					10		3			112		
	32									63			35			0										98		
Niger	41	2	13							3	68	1		3			1				49	429	609		1	1,181		
Côte d'Ivoire	51		1								26	30	2								13		13			85		
Ghana	61									0	8	0	0			1,040	7,644		5	5						8,704		
	62	0	8	2	4	2									982	5,701	3,309		21		13					10,043		
	63	1	141	30	76	41				0	8	0	0		2,562	3,272	141	10	135	41	13		53			6,525		
	64																5		5							10		
	65														148	10	135		159	14						466		
	66														5	5	28		22							61		
Bénin	71	23	1,860	11	83	18	4	3			9		57	43		73	32			1		464	374	1		3,057		
	72		1			2	6	506					929								211					1,655		
Nigéria	81		10								2		416	28		10	112				335					913		
Guines	82										1															23		
Autres pays	83																									1		
Total		31	117,590	5,389	10,839	26,279	3,793	5,773	741	71	257	83	1,470	172	3,698	10,111	11,595	10	348	61	2,228	1,426	1,175	11	2	203,152		

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-13 Matrice O/D des bus en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination													Total											
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51		61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	19,713	267	262	215	44	44	16	5	48	7	21	5			1									23
	Maritime (Lomé)	267	613	69	51	9	8	3								59				67		2			20,762
	Maritime (Ouest)	262	69	1,584	64	12	12	4			2		2			17				7					1,039
	Maritime (Est)	0	215	51	64	4,349	37	32	10							26					21				4,805
	Plateaux	0	44	9	12	37	574	33	6												2	3			719
	Centrale	0	44	8	12	32	33	834	9				20									105			1,098
	Kara	1	16	3	4	10	6	9	98																147
	Savanes	21	5								1	16	6	19			1				5				
Mali	Est	31	16		2				2			55	23			2				4		2			109
	Ouest	32	1						18			3	56			0									77
Niger	41	15						5	46	1		13			2					19	8	20			131
Côte d'Ivoire	Port de Tema	51							38	44	62	28								27		17			216
	Sud-est	61														446	2,578								3,024
Ghana	Sud	62														346	6,887	4,173							11,415
	Nord-est	63	0	20	5	7	8		4	8		4			1,247	4,102	42	10	111	60	2	2	23		5,655
	Nord	64														4	6								10
	Haut-est	65															165	25		153	25				342
	Sud	71	86		13	2	2		9	6		15	20		7				20			114	38		313
	Nord	72				13	5	98				8									95				219
Nigeria	81										11	14								28					93
Guines	82											6													6
Autres pays	83																								
Total	6	20,705	1,028	2,033	4,783	723	1,074	147	80	162	79	184	145	1,594	11,446	7,157	10	289	85	255	254	102			52,338

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-14 Matrice O/D des camionnettes en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination															Total										
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62		63	64	65	66	71	72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	27	2	2	30	5	2	3	2	3	18		7				0										100
	Maritime (Lomé)	253	50	34	23	5	5	2	2	1	2		2	0		4						1	0			383	
	Maritime (Ouest)	49	11	13	6	1	1	0	0	0	1		0	0		2						0	0			85	
	Maritime (Est)	31	12	24	7	1	1	0	0	0	11		3	0		1						4	0			98	
	Plateaux	25	7	8	119	5	4	2	0	1			1	0		2						1	0	0		177	
	Centrale	6	6	1	2	8	31	10	2	0	1		0	0		1						0	0	0		69	
	Kara	0	4	1	1	4	6	22	2	0	1		0	0		1						0	0	0		44	
	Savanes	0	2	1	1	2	1	2	39	0	0		0	0		1						0	0	0		51	
Mali		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1	8								0	0	0	0	14	
Burkina Faso	Est	4	3	1	1	1	1	1	0	0		4	1		8	32			3			1	0	0	0	61	
	Ouest	0	0	0	0	0	0	0	0	3		1	1													5	
Niger		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	5	21			2			1	1	9	5	44	
Côte d'Ivoire		0	0	0	0	0	0	0	0	62	9	9	3	843								0	0	0	0	928	
Ghana	Port de Tema									2	11		9		182	754			20			0		0	0	978	
	Sud-est												6		185	580	214					0		0	0	979	
	Sud									1	7				260	483	7		96	10						871	
	Nord-est																69		17							85	
	Nord									1	4		3		12	138	65	37					0			261	
	Haut-est																31									31	
Bénin	Sud	1	0	0	0	0	0	0	0	5	15	0	34	0	0			0				157	41			254	
	Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	0			0				7				13	
Nigéria		1	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	10	10	1							0				26	
Guines										1	0	0	0		0											1	
Autres pays										5	4	0	3													11	
	Total	15	403	86	115	176	55	50	50	87	90	12	90	865	456	1,262	1,275	204	47		173	43	10	5	1	5,570	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-15 Matrice O/D des poids lourds en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination																Total								
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63		64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1	45	7	111	18	8	9	5	5	38		10	8	0	5		0								261
	Maritime (Lomé)	2	10	678	162	108	70	14	6	3	6			8	0	37		3				2	1			1,123
	Maritime (Ouest)	3	3	144	24	36	16	2	2	1	2			2	0	8		1								242
	Maritime (Est)	4	4	94	36	59	18	3	3	1	2	64		18	0	16		1				20	0			341
	Plateaux	5	6	62	17	20	191	12	9	3	1	4		4	0	13		1				1	1	0		345
	Centrale	6	39	12	3	4	13	36	17	2	1	2		2	0											131
	Kara	7	3	11	2	3	9	15	40	3	1	2		2	0											93
	Savanes	8	2	4	1	1	3	2	4	51	0	1		1	0											72
Mali		21	0	0	0	0	0	0	0	3	5		1	27	3		7									50
Burkina Faso	Est	31	29	5	1	2	3	1	2	1	0		3	4	15		31									103
	Ouest	32	0	0	0	0	0	0	0	12			0	1	2		4									20
Niger		41	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	8		17										48
Côte d'Ivoire		51	0	0	0	0	0	0	0	106	16	15	6	1,454	5											1,604
Ghana	Port de Tema	61	2	18	5	9	7			9	37	1	7	6		132	329				34					666
	Sud-est	62												284	126	95	7	6				0				518
Sud	63									5	21	1	4		132	164	2	34	13							375
Nord-est	64															12		4								16
Nord	65									1	2	0	0		24		39	21	12							99
Haut-est	66													13		23		15								51
Bénin	Sud	71	1	0	0	1	0	0	0	21	25	0	57	0		0		0								609
	Nord	72	0	0	0	0	0	0	0	13	2	0	1	0		0		0								38
Nigéria		81	1	0	0	0	0	0	0	0	10	1	12	44	2											72
Guines		82								1	0	0	0			0										1
Autres pays		83								10	6	1	5													22
Total		98	1,077	260	353	352	95	101	74	193	241	24	147	1,538	564	424	564	9	153	59	447	110	13	6	2	6,904

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-16 Matrice O/D des camions remorques en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination													Total												
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51		61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83	
Togo	1	45	7	112	18	8	9	5	5	38		10				5								262		
	2	10	684	164	109	71	14	14	6	3	7	8	0			12				2	1			1,104		
	3	3	146	24	36	17	2	2	1	1	2	2	0			2					0	0			238	
	4	4	94	37	60	19	3	3	1	2	65	19	0			7				20	0				334	
	5	6	62	17	20	193	12	10	3	1	4	4	0			1				1	1	0			334	
	6	40	12	3	4	13	36	17	2	1	2	2	0								0	0	0			132
	7	3	11	2	3	9	15	41	3	1	2	2	0								0	0	0			94
	8	2	4	1	1	3	2	4	52	0	1	1	0								0	0	0			73
Mali	21	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	1	27	75	105				20				1		240	
	31	29	5	1	2	3	1	2	1	0	3	4											0	1	57	
Burkina Faso	32	0	0	0	0	0	0	0	12		0	1								3	0	0	0	0	15	
	41	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1								1	3	12	5	0	23	
Niger	51	0	0	0	0	0	0	0	107	16	16	6	1,467							0	0	0	0		1,614	
	61	33	101	18	95	15			61						102	853		178	52						1,509	
Côte d'Ivoire	62													191	124	137	6	6	224	0		0	0		458	
	63	8	23	4	22	3			140					369	197		193								1,182	
	64															8	8								8	
	65								10					133		255	129	48			0					
	66													177		265	119								575	
	71	1	0	0	1	0	0	0	22	25	0	58	0		0		0	0	0	402	104				615	
Bénin	72	0	0	0	0	0	0	0	13	2	0	2	0		0		0	0	0	20					38	
	81	1	0	0	0	0	0	0	0	10	1	12	44		2					0					73	
Nigéria	82								1	0	0	0			0										1	
	83								10	6	1	5													22	
Total	137	1,192	280	464	366	96	102	74	390	182	22	136	1,547	945	425	1,649	646	324	452	111	13	6	2		9,562	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-17 Matrice O/D des porte-conteneurs en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination														Total										
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61		62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1	33	4	24	9	4	4	5	4	12	42	18													154
	Maritime (Lomé)	2	6	110	22	16	11	2	2	1	0	0	1	0								0	0			171
	Maritime (Ouest)	3	1	18	4	5	2	0	0	0	0	0	0	0								0	0			31
	Maritime (Est)	4	2	13	5	9	3	0	0	0	0	4	1	0								1	0			39
	Plateaux	5	5	9	2	3	31	2	1	0	0	0	0	0								0	0	0		55
	Centrale	6	7	2	0	1	2	6	2	0	0	0	0	0								0	0	0		21
	Kara	7	3	2	0	0	1	2	7	0	0	0	0	0								0	0	0		17
	Savanes	8	2	1	0	0	0	0	1	7	0	0	0	0								0	0	0		12
Mali		21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8							0	0	0	0	0	10
	Est	31	21	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2								1	0	0	0	28
Burkina Faso	Ouest	32	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0											0	3
		41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0								0	1	4	2	7
Niger		51	0	0	0	0	0	0	0	0	21	3	1	297								0	0	0	0	327
Côte d'Ivoire	Port de Tema	61																								0
	Sud-est	62																								0
	Sud	63																								0
	Nord-est	64																								0
	Nord	65																								0
	Haut-est	66																								0
Bénin	Sud	71	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	0	11	0	0	0	0	0	0	0	63	15			99
	Nord	72	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6			8	
Nigéria		81	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	6								0				11
Guines		82									0	0	0	0												0
Autres pays		83									1	1	0	1												4
	Total	48	189	38	58	61	18	20	14	42	59	3	38	314	1	1	1	1	0	0	72	16	4	2	1	996

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-18 Matrice O/D des motocyclettes en 2018

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination												Total												
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41		51	61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé			36	25	10	7	5																		83
	Maritime (Lomé)		522,305	4,209	2,243	1,123	169	155	47																	530,251
	Maritime (Ouest)		4,209	16,253	924	318	35	31	9																	21,780
	Maritime (Est)		2,243	924	41,968	345	47	43	13																	45,583
	Plateaux		1,123	318	345	115,233	192	143	33																	117,388
	Centrale		2,169	35	47	192	15,195	293	24																	15,957
	Kara		1,155	31	43	143	293	22,090	43																	22,799
	Savanes		2,47	9	13	33	24	43	2,604																	2,775
Mali																										
Burkina Faso	Est																									
	Ouest																									
Niger																										
Côte d'Ivoire																										
Ghana	Port de Tema																									
	Sud-est																									
	Sud																									
	Nord-est																									
	Nord																									
	Haut-est																									
Bénin	Sud																									
	Nord																									
Nigéria																										
Guines																										
Autres pays																										
	Total	6	530,251	21,816	45,608	117,397	15,962	22,803	2,773																756,616	

Note: Sans chemin de fer
Source: Equipe d'étude

Tableau A6-19 Matrice O/D des voyageurs en 2018

(Unité: personnes/jour)

Origine	Destination	Destination																	Total								
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64		65	66	71	72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	1		131	125	74	67	46				423	18										2			887	
	Maritime (Lomé)	2	1,528,196	15,405	11,252	7,932	1,538	1,522	544	181	1,868	7	867						4			4,955	65	266		1,574,602	
	Maritime (Ouest)	3	15,405	47,555	3,639	1,963	303	293	102									36								69,295	
	Maritime (Est)	4	11,252	3,639	122,794	2,380	427	424	153			42	23					117				92		39		141,380	
	Plateaux	5	7,932	1,963	2,380	337,156	1,353	1,158	342								36					46				352,460	
	Centrale	6	15,538	303	427	1,353	44,459	1,449	202										15				1	17		49,779	
	Kara	7	1,522	293	424	1,158	1,449	64,633	328	1,048	1,932	1,470	898	24,845					19			26	9			71,907	
	Savanes	8	544	102	153	342	202	328	7,620																		9,348
Mali		21	198								9	436	169	552								71		31		1,467	
Burkina Faso	Est	31	84		5				52			833	805									25		7		1,871	
	Ouest	32	3						486			82	1,222													1,792	
		41	6	308					128	308	6		258									395	1,509	1,765	2	4,685	
Niger		51	5						1,048	1,932	1,470	898	24,845									1,199		391		31,789	
Côte d'Ivoire	Port de Tema	61																									
	Sud-est	62	53	47	121																	16,647				36,801	
	Sud	63		11	557	6	11	7					3									82	64	968		1,709	
	Nord-est	64																									
	Nord	65																									
	Haut-est	66																					21,013				21,664
Bénin	Sud	71	59	6,900	25	290	44	22	5	2	189	208	350	797								2	25,049	2,732	1,185	3	38,231
	Nord	72	1			66	58	1,703					3,039										1,564				6,431
		81	37									1	1,236	328									671		3		5,630
Guinée	82										1	155												27	45	1	229
Autres pays	83																										
	Total	178	1,573,977	69,473	142,167	352,472	49,893	71,583	9,292	2,085	4,804	1,919	7,716	28,807				15	17,251			34,395	6,495	7,696	163	3	2,421,958

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-20 Matrice O/D du fret en 2018

(Unité: 1,000 tonnes/an)

Origine	Destination	Destination															Total										
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62		63	64	65	66	71	72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	1	790	117	1,486	281	131	145	89	148	782																
	Maritime (Lomé)	2	165	8,860	2,078	1,387	916	186	181	75	34	80	101	2	264	769											4,995
	Maritime (Ouest)	3	40	1,845	314	460	211	31	29	11	9	21	25	0	69												14,394
	Maritime (Est)	4	64	1,202	465	771	238	42	40	15	25	774	223	1	482												3,081
	Plateaux	5	105	805	221	252	2,533	153	123	39	18	44	54	1	147												4,600
	Centrale	6	514	161	35	48	170	483	221	33	8	20	25	1	67												4,532
	Kara	7	62	142	30	42	120	193	536	42	10	23	29	3	78												1,802
	Savanes	8	41	57	12	17	42	29	49	673	6	15	18	2	48												1,329
Mali		21																									1,020
		21	5	1	2	3	1	2	1		30	60	12	382	24	10											577
Burkina Faso	Est	31	499	73	17	26	41	19	21	11	6		47	63	71	75										1,052	
	Ouest	32	3	4	1	1	2	1	1	1	152		7	20	12	6										214	
Niger		41	0	0	0	0	0	0	0	0	1	7	0													439	
Côte d'Ivoire		51	7	1	2	4	2	2	1	1,439	216	208	82	19,720	349											22,050	
		51																									29,352
Ghana	Port de Tema	61																									1,191
	Sud-est	62	96	24	35	53	24	28	16	73	161		80	24	575												
Sud		63																									
		63																									
Nord-est		64																									
		64																									
Nord		65																									
		65	11	3	4	6	3	3	2	0	16		4	3	6,501												6,556
Haut-est		66																									
		66																									
Bénin	Sud	71	15	4	6	8	4	4	2	270	343	3	773	5	6												7,985
	Nord	72	3	1	1	1	1	1	0	166	22	2	20	3	4												508
Nigeria		81	13	3	4	7	3	4	1	3	132	11	165	559	28												937
		81																									
Guines		82																									13
		82																									
Autres pays		83																									440
		83																									
Total		1,494	14,089	3,327	4,546	4,635	1,305	1,391	1,010	2,631	3,189	315	2,136	20,799	7,183	30,626											107,067

Note: Sans chemin de fer

Source: Équipe d'étude

Annexe 6-3 Matrices O/D future en 2030

Tableau A6-21 Matrice O/D de tous les types de véhicules en 2030 (Excepté les motocyclettes)

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination																Total								
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63		64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	1	281	54	426	110	57	57	40	54	491		117		4	0	0	10	0	0	0					1,704
	2	37	289,504	3,831	3,493	2,605	568	491	248	35	249	11	139	1	27	0	232	0	0	0	3,381	41	184		305,077
	3	9	3,731	6,679	917	533	93	79	38	4	12		12	0	6	0	60	0	0	0	2	2			12,176
	4	14	3,399	918	23,367	762	153	132	66	12	363		109	0	12	0	82	0	0	0	210	3	29		29,632
	5	24	2,550	539	769	63,046	466	350	147	9	28		28	1	10	0	74	0	0	0	53	54	0		68,148
	6	395	554	95	156	474	9,447	445	94	4	13		13	0	0	1	5	0	0	0	6	12	0		11,716
	7	14	472	79	133	349	434	10,108	124	5	42		56	2	0	1	16	0	0	0	6	1,322	0		13,163
	8	12	237	39	67	147	91	126	3,155	4	11		11	1	0	1	2	0	0	0	20	6	0		3,929
Mali	21	19	1	1	1	1	1	1	32	156	23	253	65	0	0	91	0	0	0	18	1	1	24	8	698
Burkina Faso	31	193	124	9	19	21	10	11	6	7		232	131	10	5	60	0	5	0	49	1	12	1	4	910
	32	1	4	0	1	1	0	1	0	249		9	203	1	0	3	0	0	0	0					476
Niger	41	7	62	0	0	0	0	0	0	19	248	6	39	5	4	33	0	3	0	154	957	1,447	44	4	3,031
	51	7	1	1	2	1	1	0	802	260	305	109	10,318	4	0	0	0	0	0	0	88	0	70	0	11,970
Côte d'Ivoire	61	24	80	16	70	15	0	0	0	60	48	1	12	4	0	2,388	15,107	0	198	66					18,088
	62	0	10	2	6	3	1	2	1	0	0	0	0	0	2,207	17,062	10,072	7	47	0	29	1	1	0	29,450
	63	6	239	52	130	70	0	0	0	131	42	1	13	0	5,462	10,329	231	29	547	296	32	4	163		17,776
	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	67	0	20	0					92
	65	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	2	0	278	13	614	0	556	117					1,585
	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141	7	249	0	141	0					538
Bénn	71	49	4,173	26	209	48	6	11	8	153	206	2	550	140	174	68		0	2	2,605	1,913	882	3	11,229	
	72		4	0	1	33	23	1,295	0	83	12	1	2,015	2	2	2		0	0	782				4,253	
Nigéria	81		29	2	3	4	2	2	1	2	70	5	996	368	37	326				781				2,626	
	82									7	2	0	14		0									71	
Autres pays	83									92	70	6	57											2	226
	Total	784	305,480	12,343	29,769	68,225	111,354	13,111	3,928	1,728	2,203	493	4,515	11,464	8,232	30,029	27,405	36	1,517	482	8,216	4,317	2,841	74	548,564

Note: Sans chemin de fer

Source: Équipe d'étude

Tableau A6-22 Matrice O/D des voitures et des taxis en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination														Total										
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61		62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	1		11	11	7	7	5			145		2				3						5			196
	2	242,182	2,379	2,190	1,665	365	317	159	7	95	11	42				128					3,228	33	181		252,981
	3		2,379	5,569	573	342	61	52	25							28									9,030
	4		2,190	573	19,522	497	102	89	45	3						48						85	29		23,183
	5		1,665	342	497	52,527	299	228	96							33						49	4		55,742
	6		365	61	102	299	7,811	267	58							5						4			8,974
	7		317	52	89	228	267	8,400	78	28						16						4	1,095		10,575
	8		159	25	45	96	58	78	2,256							2						18	4		2,745
Mali	21		4							19	98	5	73								5		18	223	
Burkina Faso	31		51									90	58			7					21		7	236	
	32								135				75			0								210	
Niger	41		29						7	146	3		7			1					106	919	1,304	2	2,528
Côte d'Ivoire	51		3							55	65	4									29		29		183
	61									0	12	0	1			1,395	9,818								11,240
Ghana	62		0	10	2	6	3								1,299	7,432	4,277				28				13,086
	63		1	196	42	106	57			0	11	0	1		3,281	4,234	173	13	172	50	29		114	8,479	
Nord-est	64																								14
	65														183	13	174								594
Haut-est	66														6	7	34								74
	71		49	3,981	25	178	39	8	7	18		123	93		157	68						994	801	3	6,545
Nord	72		3									1,988									451				3,543
	81		21							4		891	60		21	239					718				1,955
Guines	82																								50
	83									2													47	2	2
Total	60	253,556	9,081	23,319	55,766	8,983	10,529	2,724	151	538	177	3,146	367	4,770	13,258	15,062	13	447	75	4,770	3,054	2,516	23	412,387	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-23 Matrice O/D des bus en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination										Total																
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31		32	41	51	61	62	63	64	65	66	71	72	81	82	83		
Togo	Port de Lomé	1	2	3	2	2	1	1	14	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	37	
	Maritime (Lomé)	2	42,598	496	566	460	100	86	42	10	103	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	44,738	
	Maritime (Ouest)	3	496	980	128	93	17	14	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	1,763
	Maritime (Est)	4	566	128	3,434	137	28	24	12	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4,376
	Plateaux	5	0	460	93	137	9,239	83	63	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	10,184
	Centrale	6	0	100	17	28	83	1,374	69	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	16	1,696
	Kara	7	0	86	14	24	63	69	1,478	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	2,022
	Savanes	8	1	42	7	12	26	16	22	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	671	796
Mali	21	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	114	
	31	6	34	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	232	
	32	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	166	
Niger	41	3	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	279	
	51	3	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	463	
Côte d'Ivoire	61	0	28	8	10	11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3,917	
	62	0	28	8	10	11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	14,785	
	63	0	28	8	10	11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7,329	
	64	0	28	8	10	11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	13	
	65	0	28	8	10	11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	440	
	66	0	28	8	10	11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	53	
Bénin	71	184	184	28	5	4	4	4	18	13	13	32	44	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	669	
	72	184	184	28	5	4	4	4	18	13	13	32	44	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	468	
Nigéria	81	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	199	
	82	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	
Autres pays	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	
	Total	10	44,641	1,745	4,375	10,147	1,702	1,968	796	168	340	170	309	2,060	14,850	9,285	13	373	104	546	544	217	217	217	217	94,755	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-24 Matrice O/D des camionnettes en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination															Total									
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62		63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	1	43	4	48	10	5	5	5	6	40		14		0	0	0	0	0	0	0					180
	2	669	117	91	60	14	12	7	2	6		4	0	0	0	4	0	0	0	0	3	1			993
	3	0	114	22	30	14	2	2	1	0	1		1	0	0	2	0	0	0	0	1	0			192
	4	1	85	29	64	18	4	3	2	1	27		9	0	0	0	1	0	0	0	9	0			252
	5	1	64	16	21	256	14	10	5	1	3		2	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0		397
	6	28	15	3	5	17	65	21	5	1	2		1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0		164
	7	0	11	2	3	9	15	44	4	1	2		1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0		95
	8	0	6	1	2	5	4	5	69	0	1		1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0		97
Mali	21	0	0	0	0	0	0	0	0	3	5	2	19												33
	31	10	7	1	2	4	2	2	1	0		8	4	0	5	25	0	3	0	0	3	0	0	1	79
Burkina Faso	32	0	0	0	0	0	0	0	9			1	2												13
	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	4	16	0	2	0	2	2	25	12	0	65
Niger	51	1	0	0	1	0	0	0	141	22	21	9	2,053	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2,250
	61	0	0	0	0	0	0	0	1	7		6	0	0	173	759	0	18	0	0	0	0	0	0	964
Ghana	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	124	504	197	0	0	0	0	0	0	0	0	825
	63	0	0	0	0	0	0	0	1	5		4	0	196	447	6	0	89	12	0	0	0	0	0	759
Côte d'Ivoire	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	41	0	10	0	0	0	0	0	0	51
	65	0	0	0	0	0	0	0	0	3		2	0	5	0	87	0	55	32	0	0	0	0	0	184
Bénin	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
	71	1	0	0	1	0	0	0	13	35	0	77	1	1	1			0	0	386	100				617
Nigeria	72	0	0	0	0	0	0	0	8	2	0	1	0	1	1			0	0	20					33
	81	2	0	1	1	0	0	0	0	7	1	21	27	4						0					65
Autres pays	82								2	0	0	0	0	0											2
	83								16	15	1	11													43
Total	43	1,019	198	268	397	125	105	98	204	180	29	176	2,109	325	1,140	1,163	0	177	44	428	106	27	13	2	8,377

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-25 Matrice O/D des poids lourds en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination																Total								
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63		64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1	74	13	143	31	15	16	11	10	93		23		4	0	0	0	0	0	0					432
	Maritime (Lomé)	2	1,869	392	300	194	41	35	19	7	22		23	0	27	0	3	0	0	0	0	3	3			2,949
	Maritime (Ouest)	3	348	50	87	39	6	5	2	2	5		5	0	6	0	1	0	0	0	0	1	1			559
	Maritime (Est)	4	260	88	161	51	9	8	4	5	159		46	0	12	0	1	0	0	0	0	49	1			859
	Plateaux	5	6	168	41	53	473	33	23	9	4	12	12	0	10	0	1	0	0	0	0	2	2	0		847
	Centrale	6	172	34	7	10	35	91	41	7	2	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		412
	Kara	7	3	27	5	8	23	38	85	9	2	6	6	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		215
	Savanes	8	2	13	2	4	9	7	10	72	1	5	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		132
Mali		21	1	0	0	1	0	0	0	4	8	1	52	2	0	0	6	0	0	0	0	1	0	2	3	85
Burkina Faso	Est	31	72	14	3	5	8	4	2	1		7	8	10	0	25	0	2	0	0	6	0	0	0	2	174
	Ouest	32	0	1	0	0	0	0	0	32		1	3	1	0	3	0	0	0	0					0	42
Niger		41	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	5	0	13	0	1	0	0	2	8	33	13	0	80
Côte d'Ivoire		51	1	0	0	1	0	0	0	261	40	40	16	3,732	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4,099
Ghana	Port de Tema	61	1	12	3	6	5	0	0	7	28	1	6	4	0	125	337	0	48	31						615
	Sud-est	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	195	104	88	7	7	0	0	0	0	0	0	402
	Sud	63	0	0	0	0	0	0	0	4	15	0	3	0	120	152	0	2	27	11						334
	Nord-est	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	3	0						9
	Nord	65	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	0	26	0	17	9						64
	Haut-est	66	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	16	0	11	0						34
Bénin	Sud	71	3	1	1	2	1	1	1	57	62	1	144	1		1			0		1,025	267				1,566
	Nord	72	1	0	0	0	0	0	0	35	4	0	4	1		1			0		48					94
Nigéria		81	2	1	1	1	1	1	0	1	28	2	28	118		5					1					188
Guines		82								2	0	0	0													2
Autres pays		83								35	25	2	20													82
Total		273	2,829	605	780	872	246	230	137	467	518	55	355	3,922	413	388	527	9	116	51	1,141	285	35	16	6	14,275

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-26 Matrice O/D des camions remorques en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination														Total										
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61		62	63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	74	13	144	31	15	16	11	10	94			23		0	0	5	0	0	0	0					436
	Maritime (Lomé)	10	1,886	395	303	196	42	36	19	7	22		23		0	0	12	0	0	0	0	3	3			2,957
	Maritime (Ouest)	3	351	51	88	39	6	5	2	2	5		5		0	0	2	0	0	0	0	1	1			560
	Maritime (Est)	4	262	89	162	51	10	8	4	5	161		47		0	0	7	0	0	0	0	50	1			860
	Plateaux	5	6	169	41	53	477	33	23	9	4	12	12		0	0	1	0	0	0	0	2	2	0		845
	Centrale	6	174	35	7	10	35	91	42	7	2	6	6		0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		416
	Kara	7	3	28	5	8	23	39	86	9	2	6	6		1	0	0	0	0	0	0	1	1	0		217
	Savanes	8	2	14	2	4	9	7	10	73	1	5	5		0	0	0	0	0	0	0	1	1	0		134
Mali		21																								224
Burkina Faso	Est	72	14	3	5	8	4	4	2	1		7	8													139
	Ouest	32	0	1	0	0	0	0	0	32		1	3													38
Niger		41	0	0	0	0	0	0	0	1	0		2													61
Côte d'Ivoire		51	1	0	0	1	0	0	0	264	41	40	16	3,767	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4,133
Ghana	Port de Tema	61	22	68	12	64	10	0	0	51					0	123	105	119	0	5	0	0	0	0	0	1,352
	Sud-est	62	0	0	0	0	0	0	0	0					0	271	180	0	0	115	150				353	
	Sud	63	5	15	3	14	2	0	0	120					0	0	0	0	0	0	0					875
	Nord-est	64	0	0	0	0	0	0	0	0					0	0	5	0	0	0	0					5
	Nord	65	0	0	0	0	0	0	0	0					0	80	0	115	0	80	29	0				304
	Haut-est	66	0	0	0	0	0	0	0	0					0	128	0	147	0	79	0	0				354
Bénin	Sud	71	3	1	1	2	1	1	1	57	63	1	145	1												1,580
	Nord	72	1	0	0	0	0	0	0	35	5	0	4	1												95
Nigéria		81	2	1	1	1	1	1	1	28	2	28	119													190
Guines		82								2	0	0	0													2
Autres pays		83								35	25	2	21													83
Total		301	2,926	623	859	887	248	232	139	631	477	54	350	3,954	665	390	1,368	0	404	208	1,151	288	35	16	6	16,213

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-27 Matrice O/D des porte-conteneurs en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine	Destination	Destination															Total									
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62		63	64	65	66	71	72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1	90	11	77	28	14	14	14	28	104		44													423
	Maritime (Lomé)	2	15	300	52	43	30	6	5	3	1	1	2	0								0	0			459
	Maritime (Ouest)	3	3	43	8	11	5	1	1	0	0	0	0	0								0	0			73
	Maritime (Est)	4	6	35	11	24	7	1	1	1	0	9	3	0								3	0			102
	Plateaux	5	10	25	6	7	73	5	3	1	0	1	1	0								0	0	0		133
	Centrale	6	18	5	1	1	5	15	6	1	0	0	0	0								0	0	0		53
	Kara	7	7	4	1	1	3	5	14	1	0	0	0	0								0	0	0		38
	Savanes	8	4	2	0	1	1	1	1	13	0	0	0	0								0	0	0		25
Mali		21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16							0	0	0	1	19	
	Est	31	33	3	1	1	2	1	1	0	0		2	3							2	0	0	0	0	50
Burkina Faso		32	1	0	0	0	0	0	0	4		0	1												6	
	Ouest	41	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1							1	1	10	5	0	18
Niger		51	0	0	0	0	0	0	0	54	8	8	3	766							0	0	0	0	0	842
Côte d'Ivoire		61																								
	Port de Tema	62																				0	0	0	0	0
Ghana	Sud-est	63																								
	Sud	64																								
Bénin	Nord-est	65																								
	Nord	66																				0				0
Nigeria	Haut-est	71	1	0	0	0	0	0	0	7	14	0	29	0							160	39				252
	Sud	72	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	1	0							12					19
Guines		81	1	0	0	0	0	0	0	0	4	0	6	15							0					29
	Nord	82								1	0	0	0	0												1
Autres pays		83								6	6	0	4													16
	Total	97	510	91	168	156	49	47	34	108	150	9	96	802	2				0	0	180	41	11	6	1	2.557

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-28 Matrice O/D des motocyclettes en 2030

(Unité: DJMA, véh./jour)

Origine		Destination																				Total				
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65	66	71		72	81	82	83
Togo	Port de Lomé			36	25	10	7	5																		83
	Maritime (Lomé)	1,128,622	7,818	4,854	2,406	385	303	124																		1,144,513
	Maritime (Ouest)	7,818	25,954	1,720	586	68	52	20																		36,219
	Maritime (Est)	4,854	1,720	90,976	740	106	84	35																		98,515
	Plateaux	1	2,406	586	740	244,788	432	277	87																	249,318
	Centrale	2	385	68	106	432	36,403	605	66																	38,068
	Kara	1	303	52	84	277	605	39,148	104																	40,574
	Savanes	2	124	20	35	87	66	104	7,967																	8,404
Mali	21																									
Burkina Faso	Est																									
	Ouest																									
Niger	41																									
Côte d'Ivoire	51																									
Ghana	Port de Tema																									
	Sud-est																									
	Sud																									
	Nord-est																									
	Nord																									
	Haut-est																									
Bénin	Sud																									
	Nord																									
Nigéria	81																									
Guines	82																									
Autres pays	83																									
Total		6	1,144,513	36,235	98,540	249,327	38,073	40,578	8,402																	1,615,694

Note: Sans chemin de fer
Source: Equipe d'étude

Tableau A6-29 Matrice O/D des voyageurs en 2030

(Unité: personnes/jour)

Origine	Destination	Destination																	Total								
		1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64		65	66	71	72	81	82	83	
Togo	Port de Lomé	1		131	125	74	67	46																			887
	Maritime (Lomé)	2	3,302,202	28,615	24,352	16,993	3,499	2,978	1,438	181	1,868	7	867							4							3,388,291
	Maritime (Ouest)	3		28,615	75,937	6,770	3,616	592	493	231								36									116,290
	Maritime (Est)	4		24,352	6,770	266,185	5,107	973	831	404		42	23					117									304,935
	Plateaux	5		16,993	3,616	5,107	716,219	3,052	2,246	895							36										748,306
	Centrale	6		3,499	592	973	3,052	106,511	2,985	562								15									118,223
	Kara	7		2,978	493	831	2,246	2,985	114,542	784		12	43							19							126,962
	Savanes	8		1,438	231	404	895	562	784	30,756																	
Mali	21		198								9	436	169	552													1,467
Burkina Faso	Est	31		84							52		833	805													1,871
	Ouest	32		3							486		82	1,222													1,792
Niger	41		6	308							128	308	6	258													4,685
Côte d'Ivoire	51			5							1,048	1,932	1,470	898	24,845												31,789
	61																										
Ghana	Port de Tema	62		53	47	121																					
	Sud-est	63																									
	Sud	64																									
	Nord-est	65																									
	Nord	66																									
Bénin	Sud	71		59	6,900	25	290	44	22	5	2	189	208														
	Nord	72		1																							
Nigéria	81			37																							
	Guines	82																									
Autres pays	83																										
	Total	178	3,387,665	116,468	305,721	748,318	118,337	126,638	35,073	2,085	4,804	1,919	7,716	28,807		39,749	1,825	15	17,251	2	34,395	6,495	7,696	163	3	4,991,321	

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Tableau A6-30 Matrice O/D du fret en 2030

(Unité: 1,000 tonnes/an)

Origine	Destination																				Total				
	1	2	3	4	5	6	7	8	21	31	32	41	51	61	62	63	64	65	66	71		72	81	82	83
Togo	Port de Lomé	1,591	238	2,291	587	280	294	235	340	1,928		624		777											9,183
	Maritime (Lomé)	239	24,399	5,010	3,861	2,515	536	458	240	89	265	277	4	731					82		44	42			38,791
	Maritime (Ouest)	53	4,431	655	1,110	500	79	64	30	20	61	62	1	170					19		8	9			7,272
	Maritime (Est)	89	3,333	1,119	2,094	652	122	102	49	63	1,930	562	1	1,221					31		597	15			11,980
	Plateaux	148	2,175	523	682	6,217	424	299	119	48	145	148	4	404					45		20	22	0		11,423
	Centrale	2,148	448	86	133	451	1,206	534	96	23	70	71	2	194					22		9	10	0		5,503
	Kara	88	356	66	105	294	495	1,130	121	24	72	73	8	200					23		10	11	0		3,074
	Savanes	56	177	32	53	122	87	127	987	19	57	57	5	155					17		8	8	0		1,966
Mali	21	14	3	5	8	4	4	3	53	104	21	733	43	27				0		16	5	4	32	43	1,120
	31	1,096	194	43	69	108	52	54	32	16		100	122	131	192			58		92	6	1	4	23	2,395
Burkina Faso	Est	6	9	2	3	5	2	3	2	402		15	45	22	14			7					0	3	541
	Ouest	41	0	1	0	0	0	0	1	19	1		23	298				4		35	108	472	201	7	1,171
Niger	51	19	4	6	10	4	5	2	3,544	549	536	215	50,564	917				20		5	1	20	0		56,421
Côte d'Ivoire	Port de Tema	61							128	925	51	264		73,895				1,786							77,050
	Sud-est	62	257	58	95	140	67	70	48	191	412	213	64	1,534						1		7	0		3,157
Ghana	Sud	63																							
	Nord-est	64																							
Bénin	Nord	65	30	7	11	16	8	8	6	0	41	12	9	17,353							0				17,499
	Haut-est	66																							
Nigeria	Sud	71	41	9	15	22	10	11	7	722	856	8	1,942	14	17			2		13,355	3,452				20,484
	Nord	72	7	2	3	4	2	2	1	443	60	5	48	8	10			1		664					1,261
Guinée		81	35	7	12	18	8	10	4	8	351	29	379	1,492	75					11					2,440
	Autres pays	82								32	1	0	1		1										35
Autres pays		83							456	341	28	279													1,105
	Total	3,924	37,516	7,864	10,547	11,669	3,386	3,173	1,980	6,572	8,136	763	5,363	53,101	19,082	79,297			2,118		14,875	3,690	504	238	76

Note: Sans chemin de fer
Source: Équipe d'étude

Annexe 7 Alignement des lignes de chemin de fer proposé



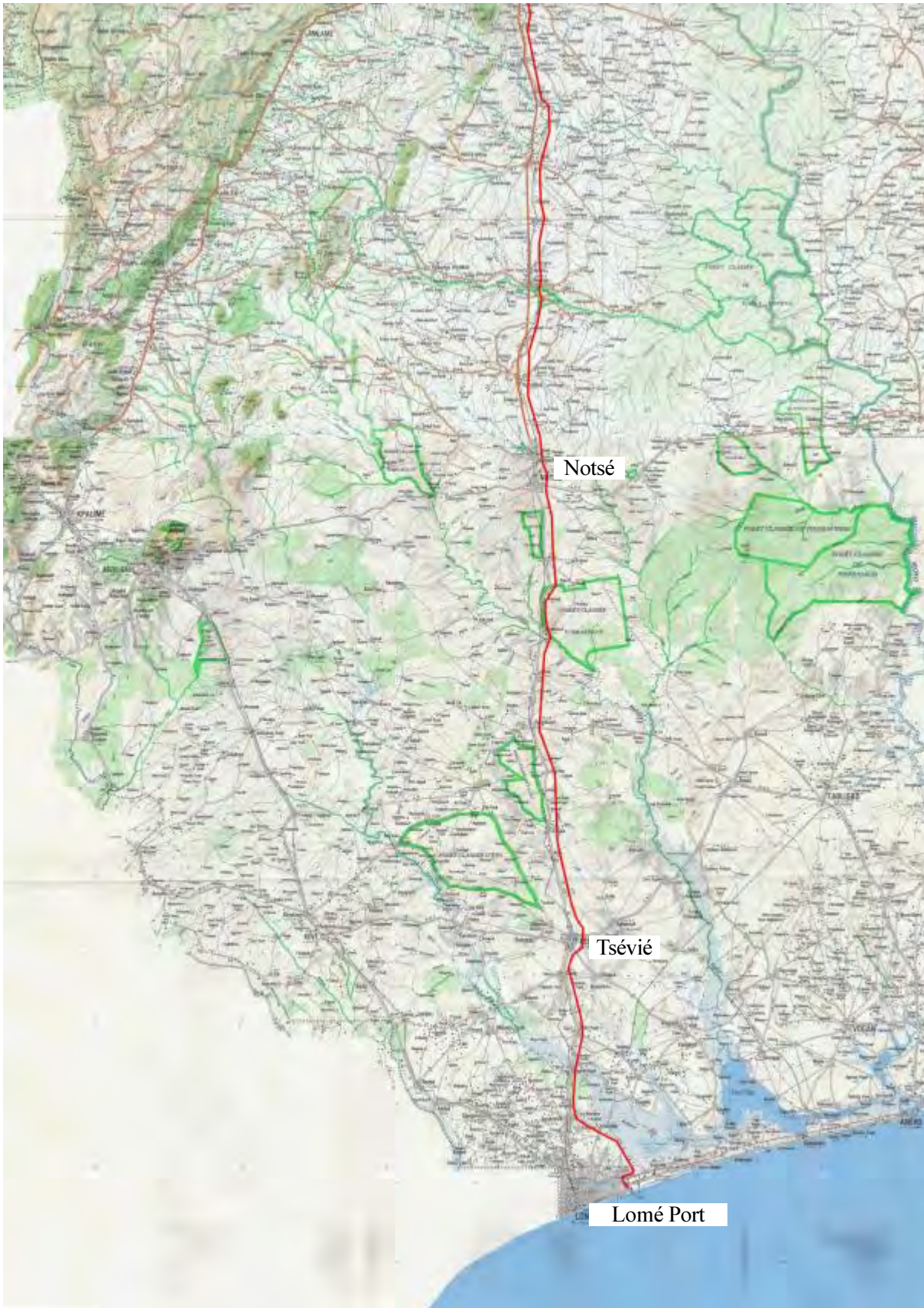
Source: Équipe d'étude

Figure A7-1 Alignement deTsévié en proposition



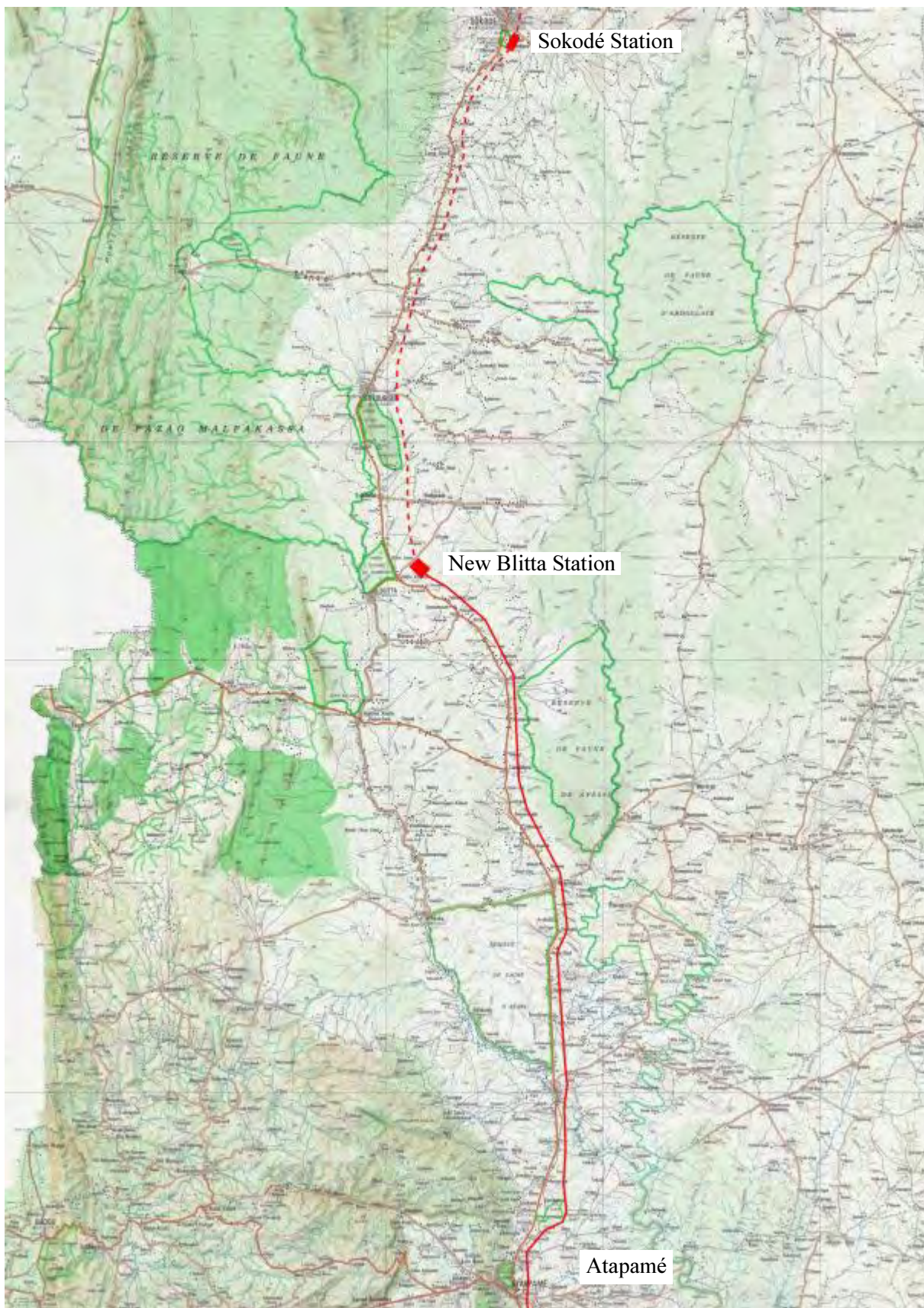
Figure A7-2 Aligement de Tsevié et Amakpavé en proposition

Source: Équipe d'étude



Source: Équipe d'étude

Figure A7-3 Nouveau tracé en projet en proposition (1)



Source: Équipe d'étude

Figure A7-3 Nouveau tracé en projet en proposition (2)

Annexe 8 Plans et profil du contournement à Malfakassa

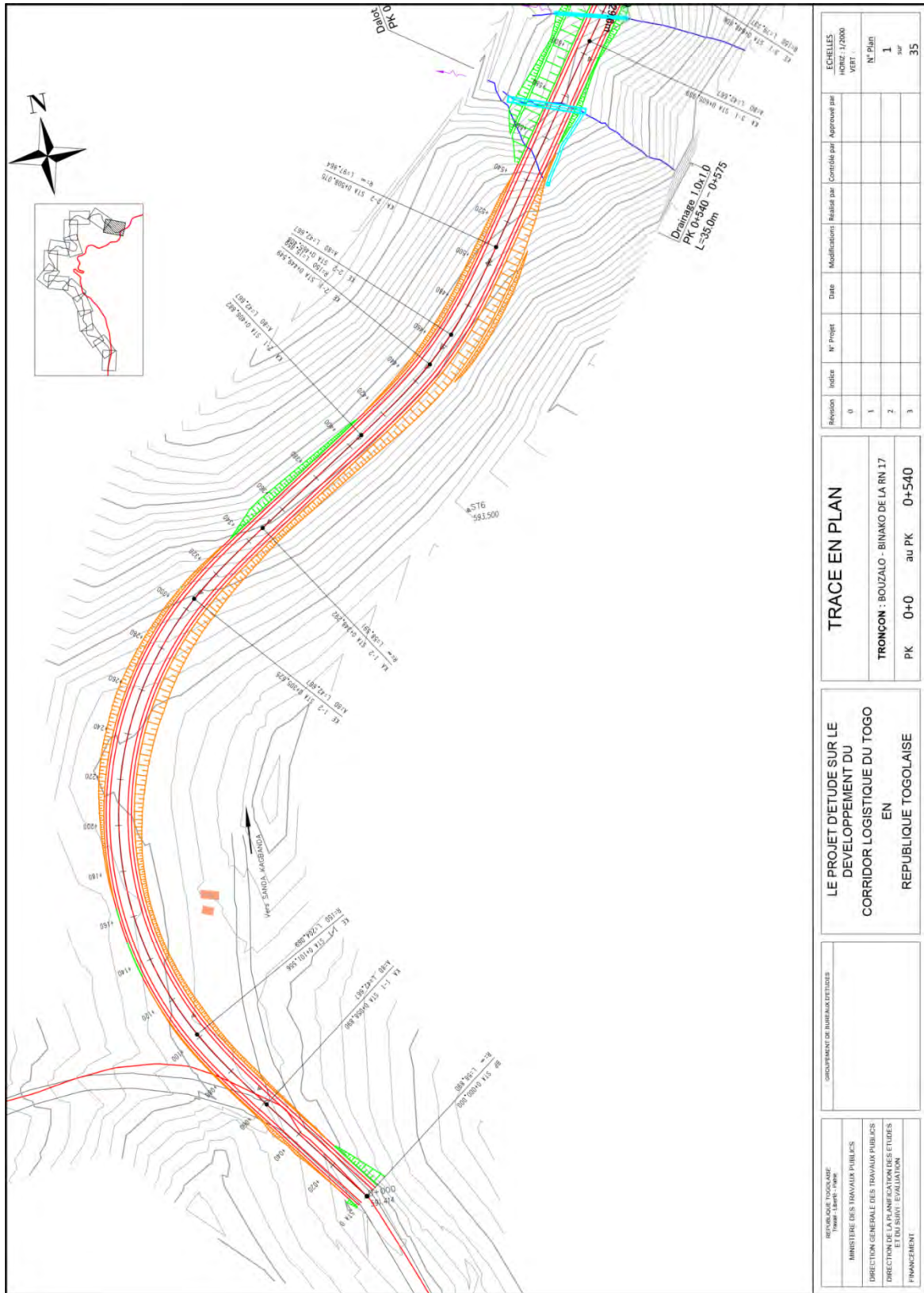


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (1)

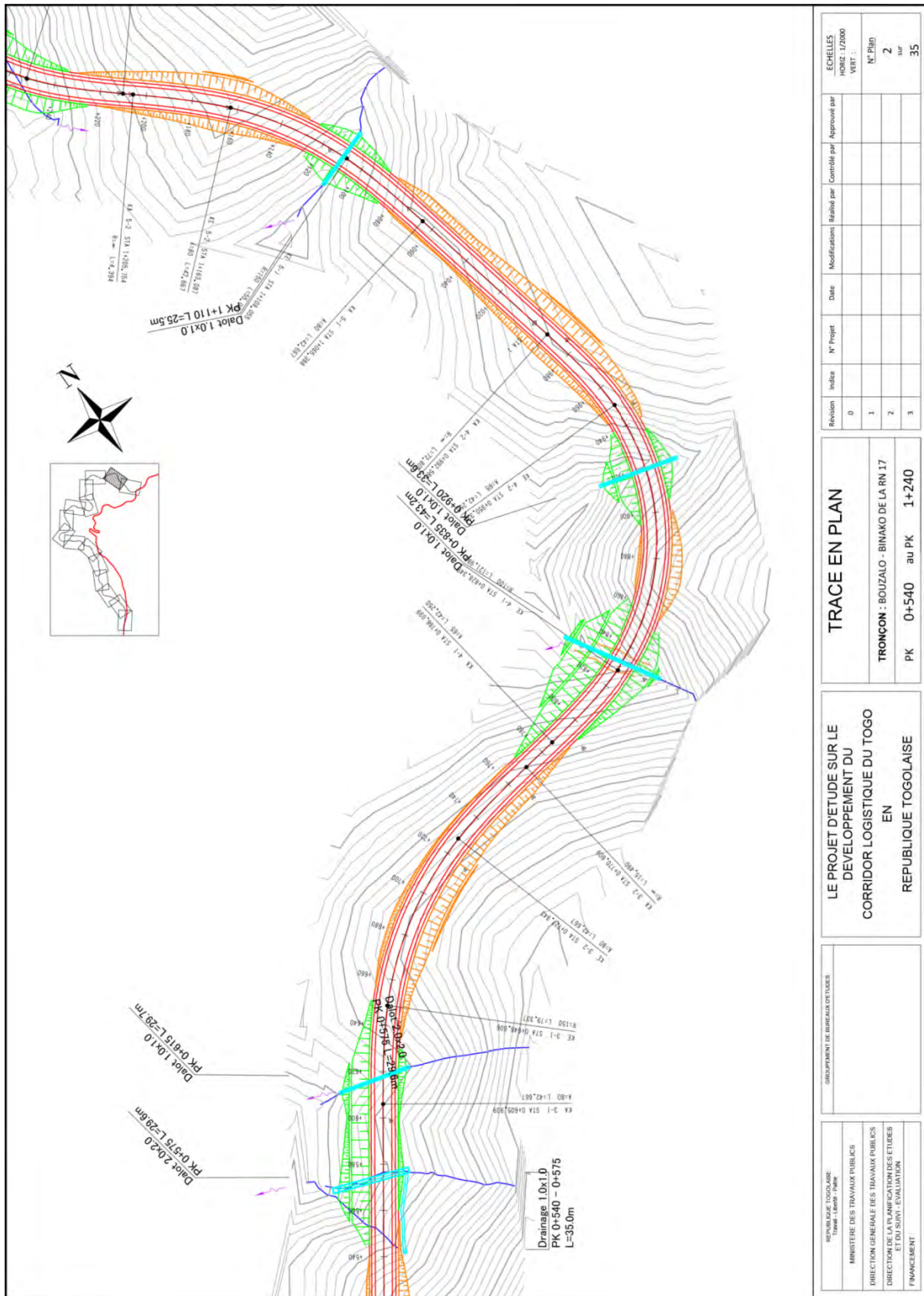


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (2)

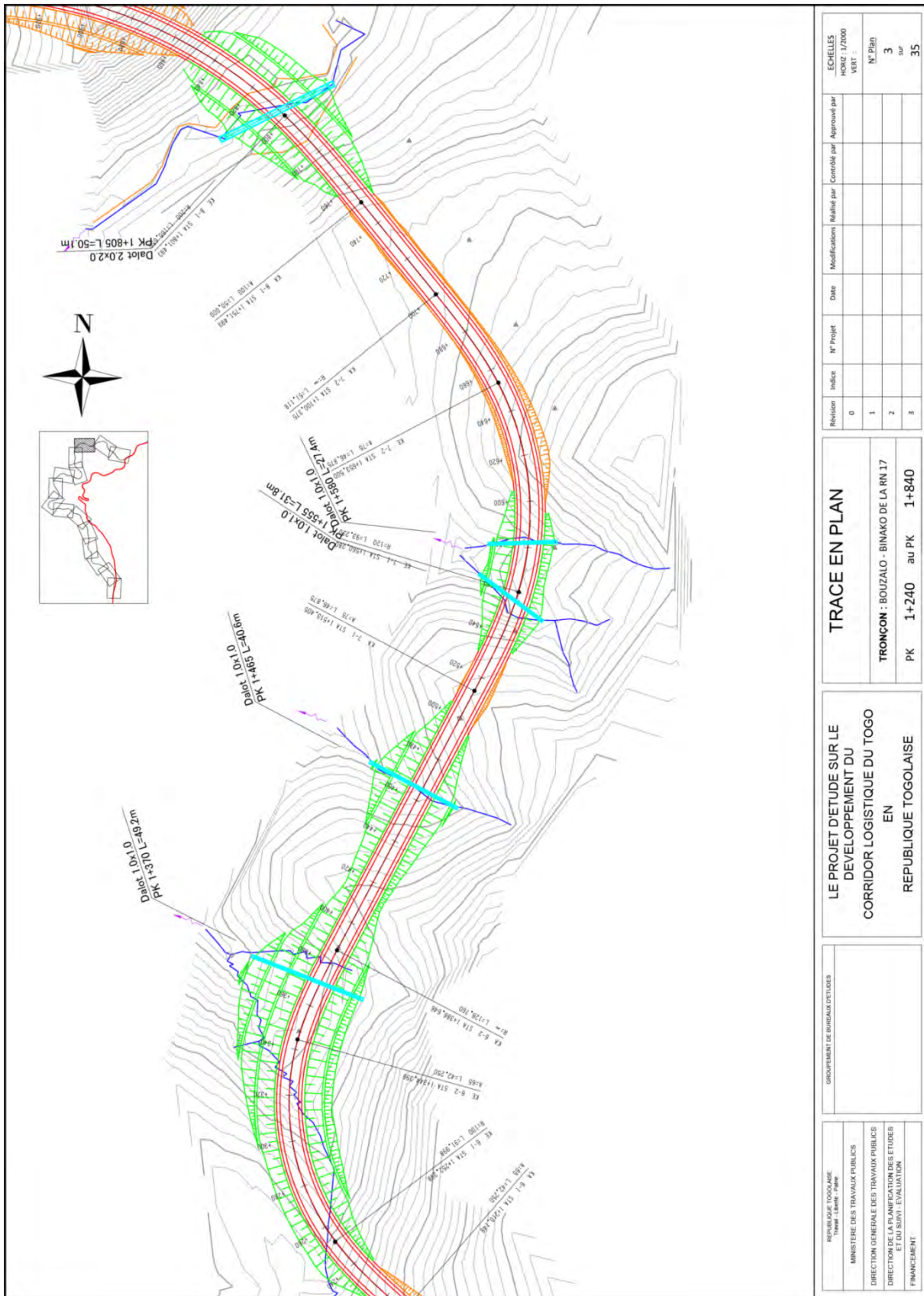


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (3)

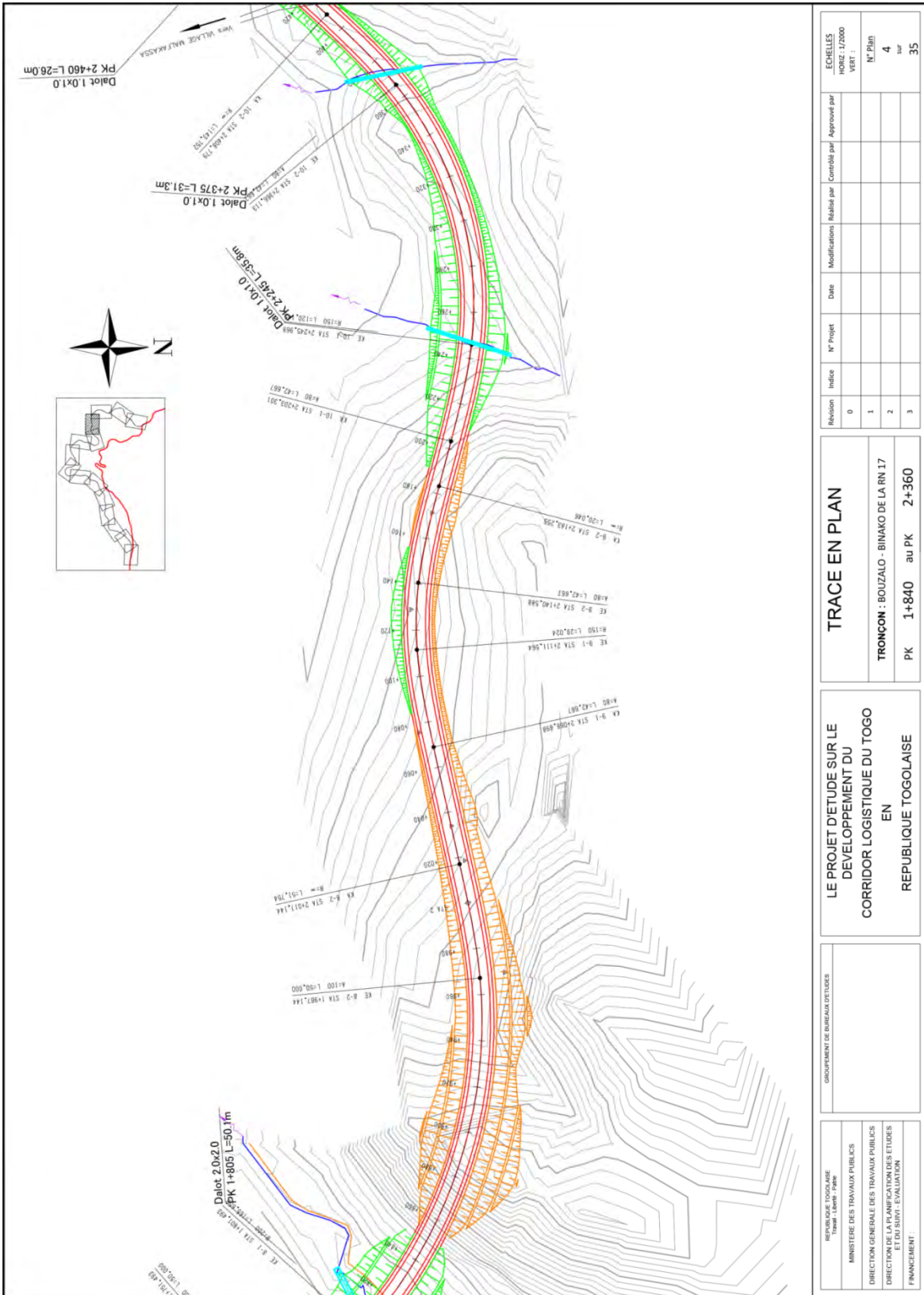


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (4)

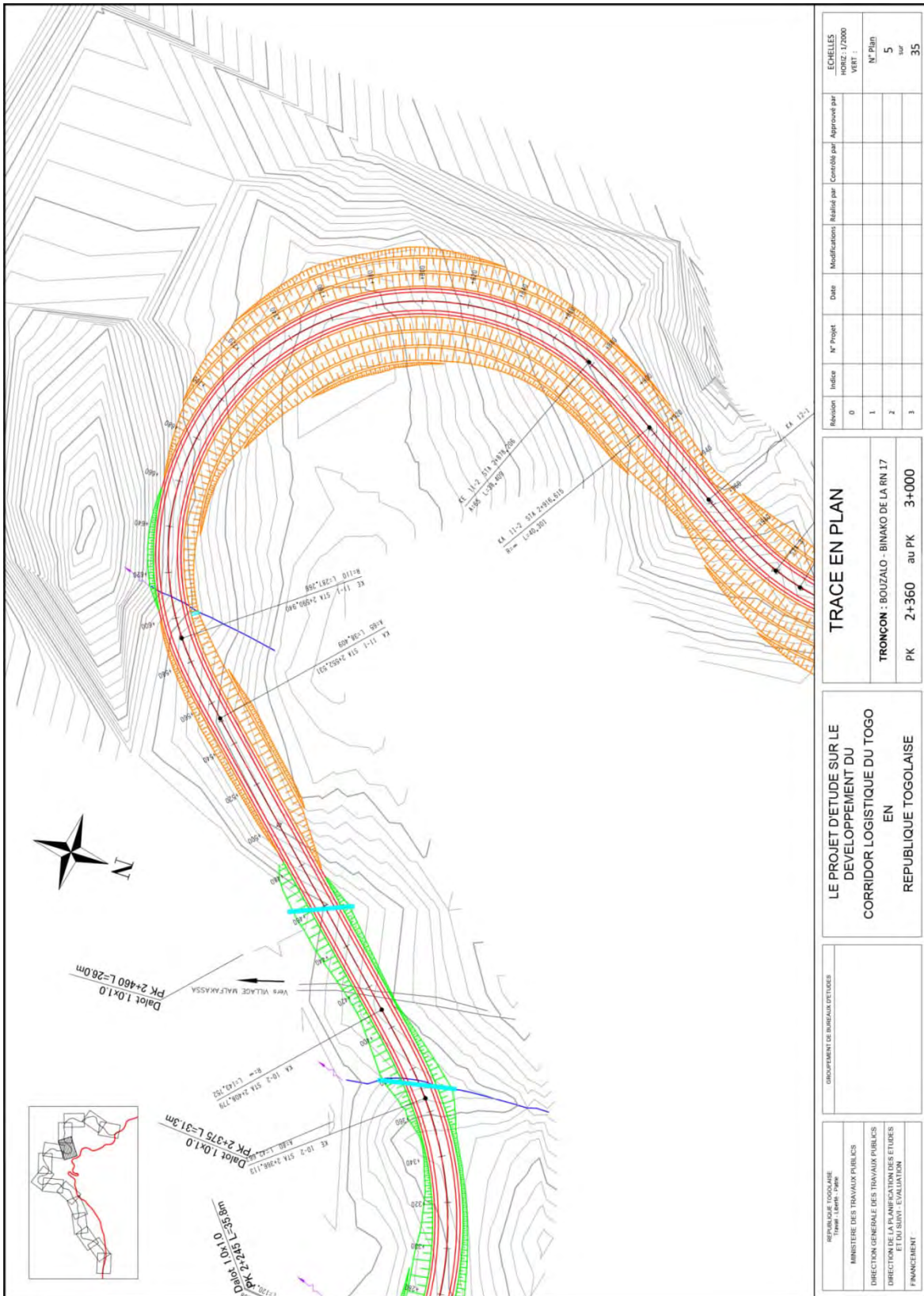


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (5)

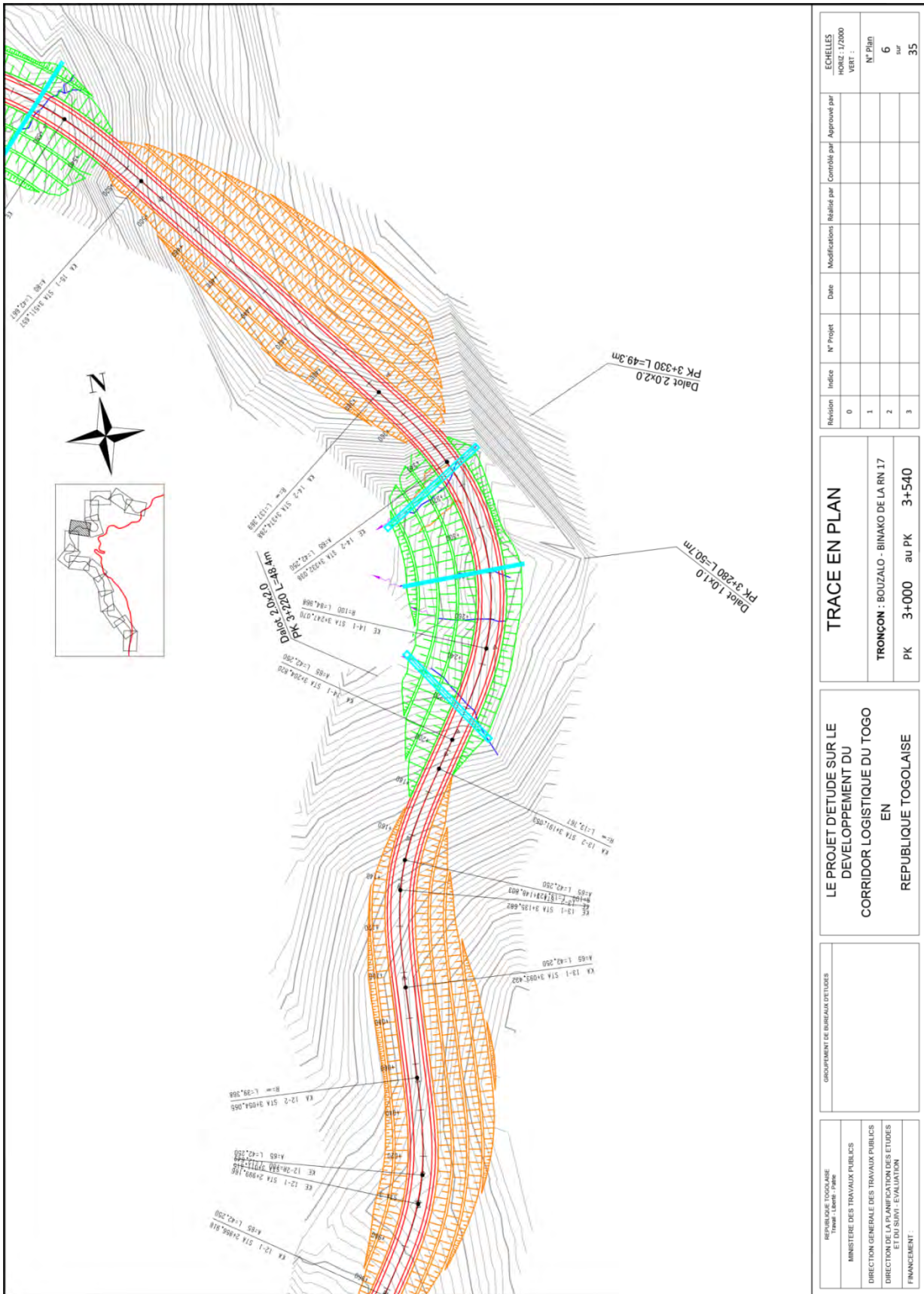


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (6)

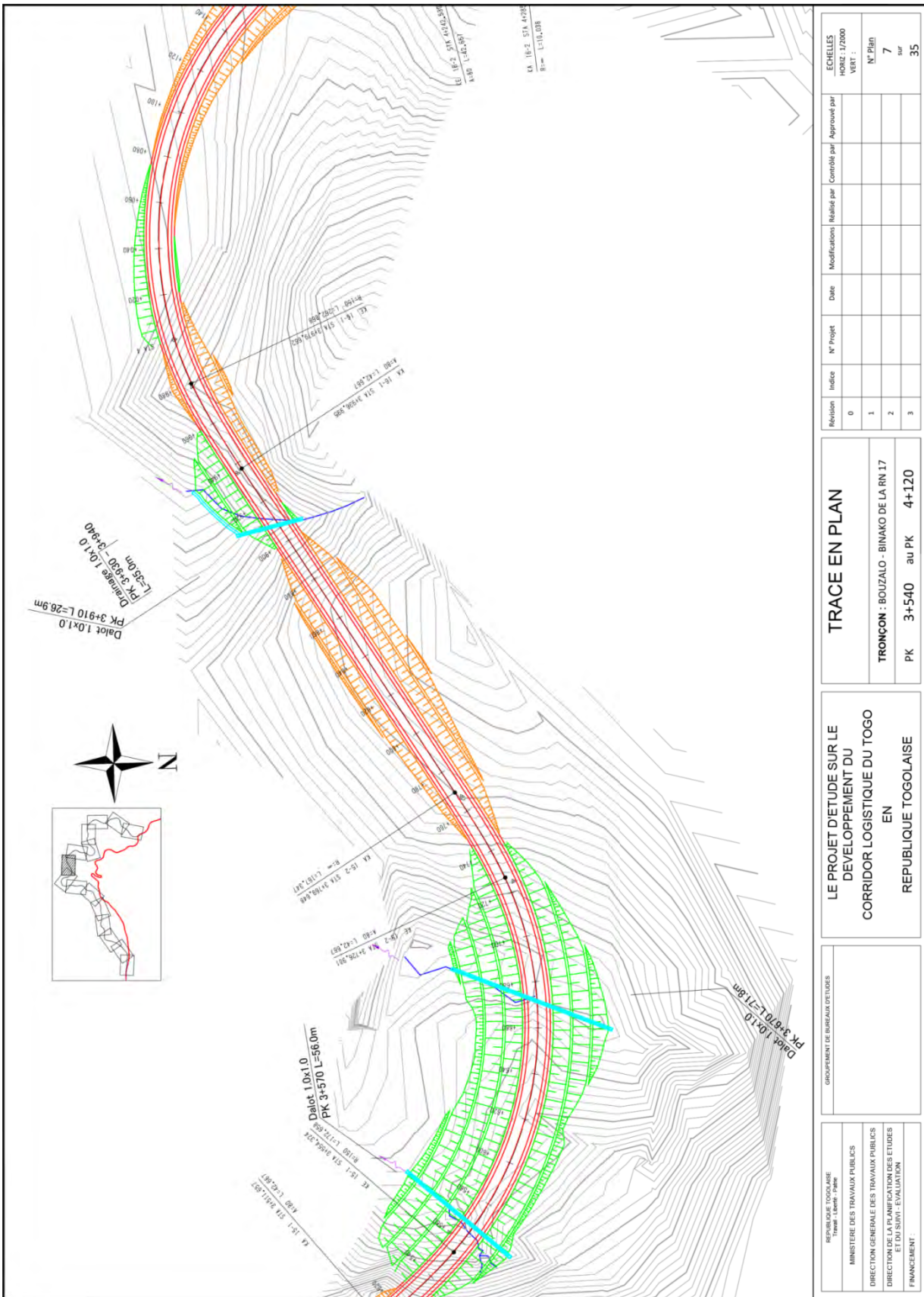


Figure A8-1 Plan du contournement à Malakassa (7)

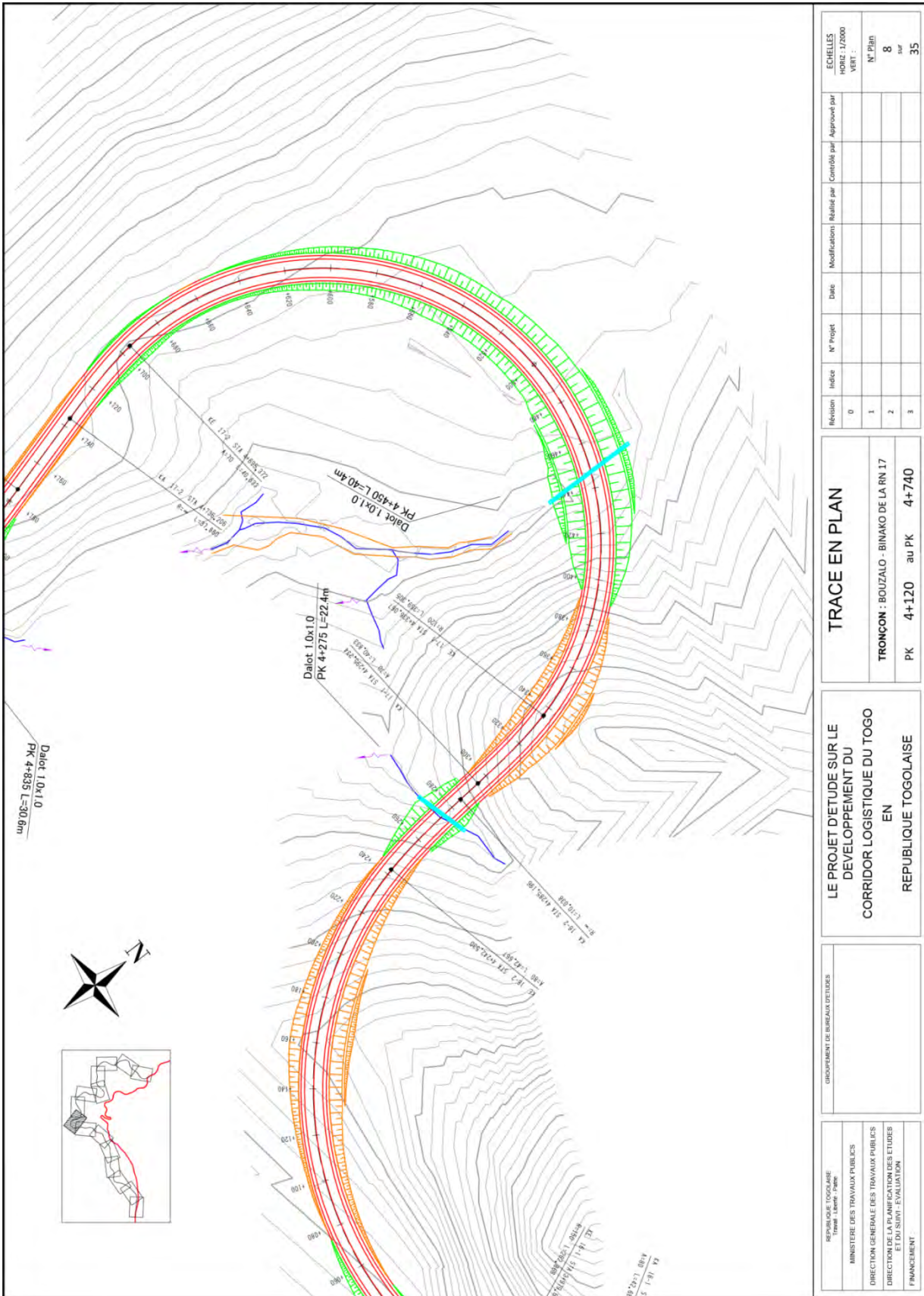


Figure A8-1 Plan du contournement à Malakassa (8)

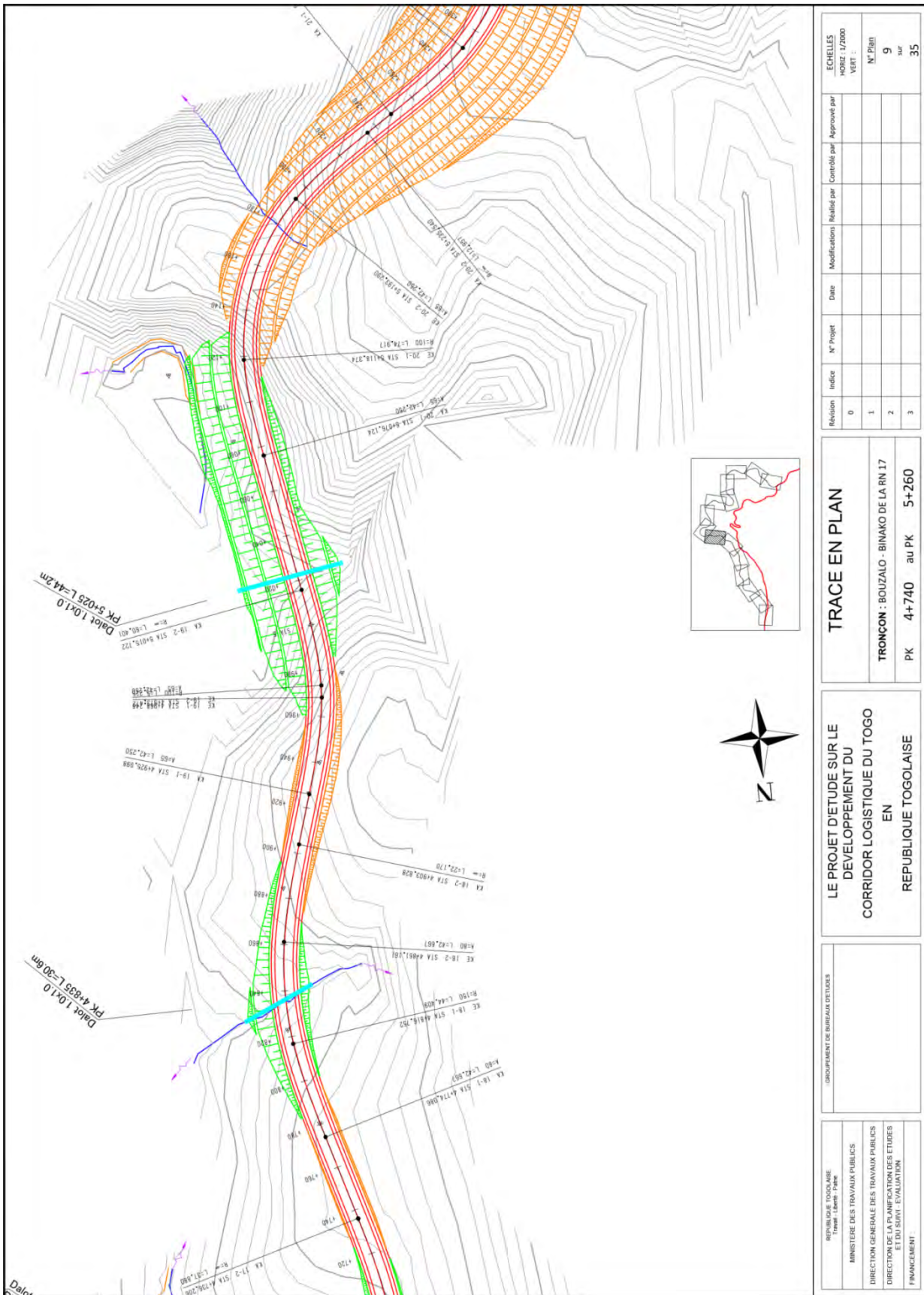


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (9)

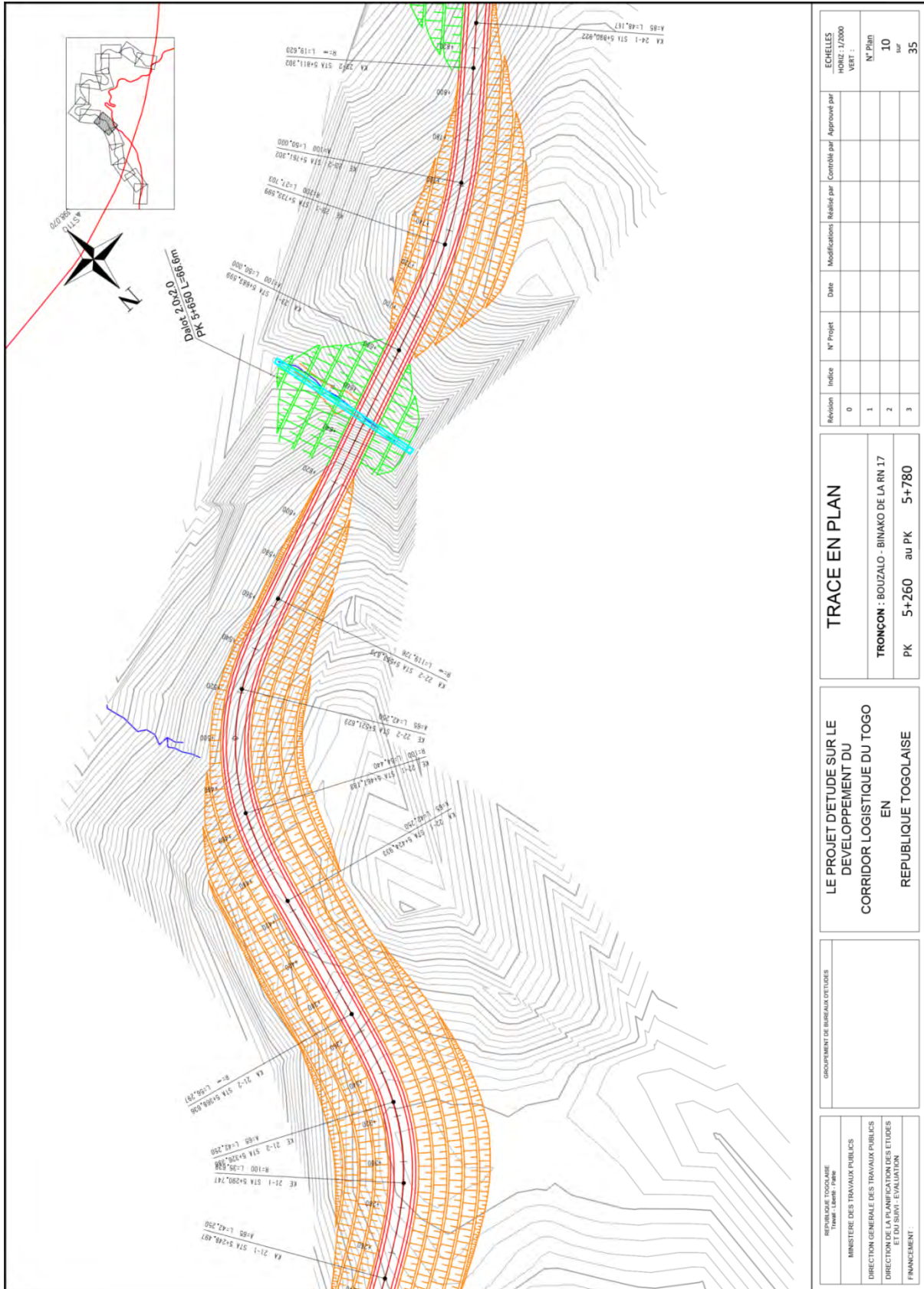


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (10)

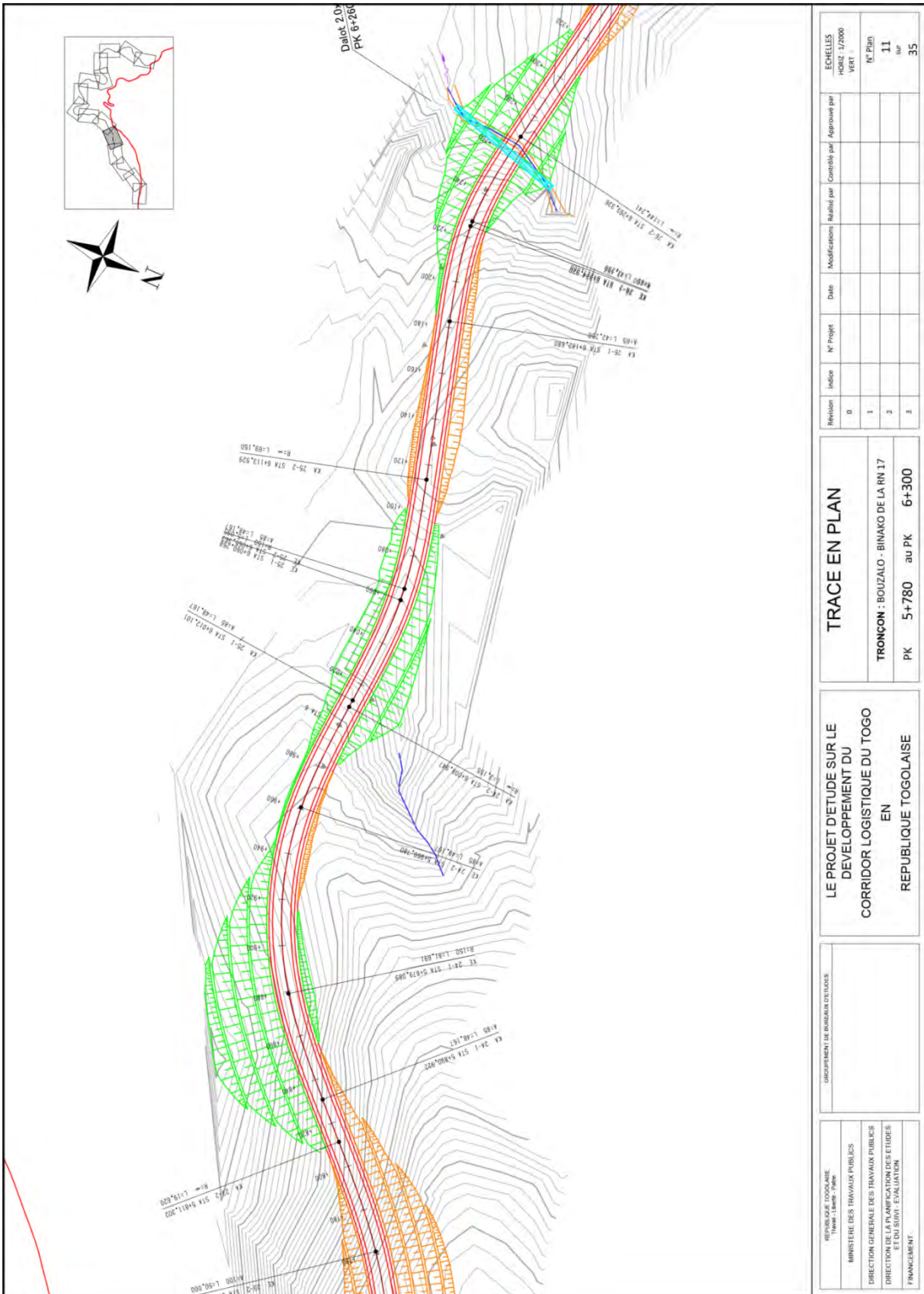


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (11)

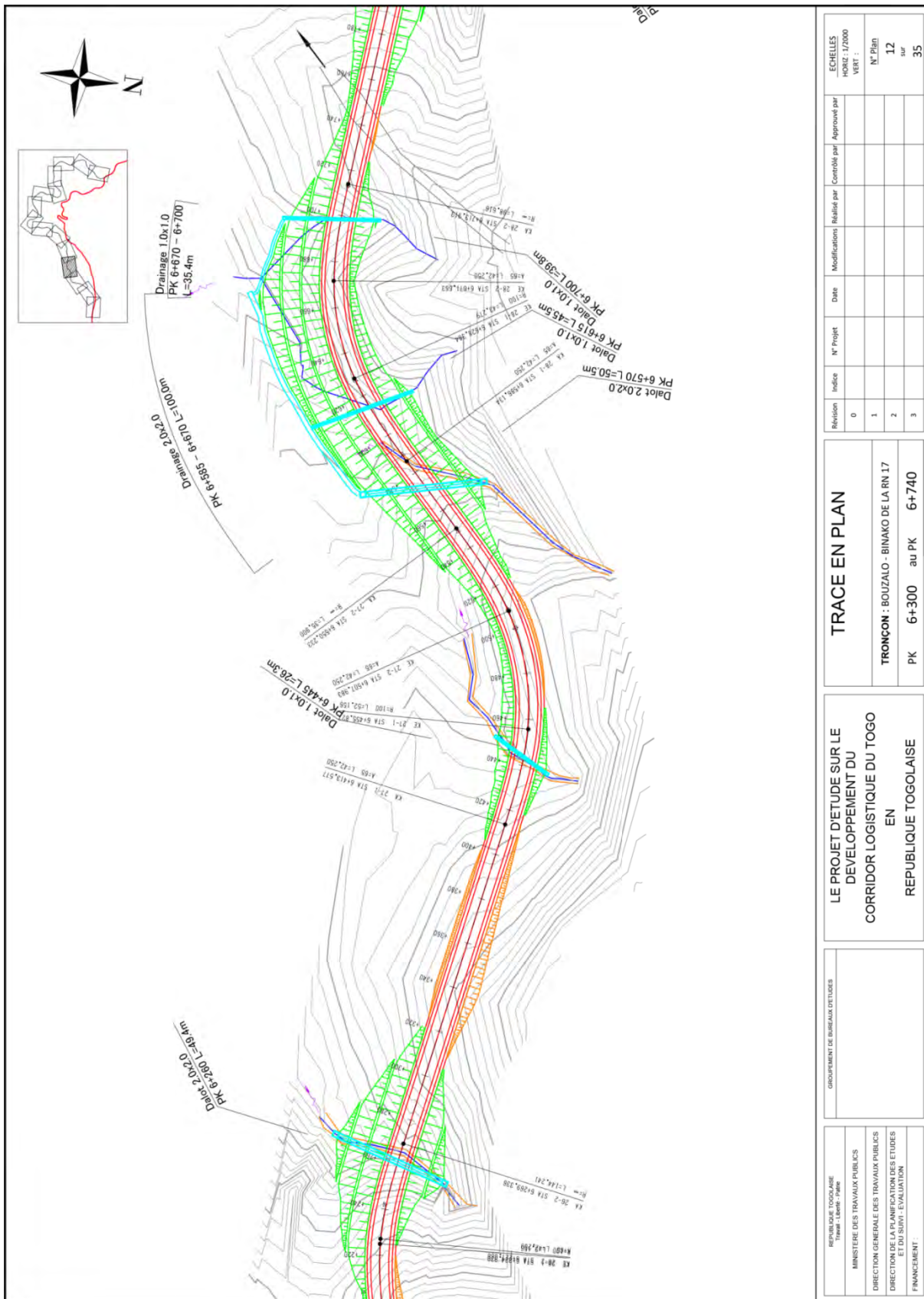


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (12)

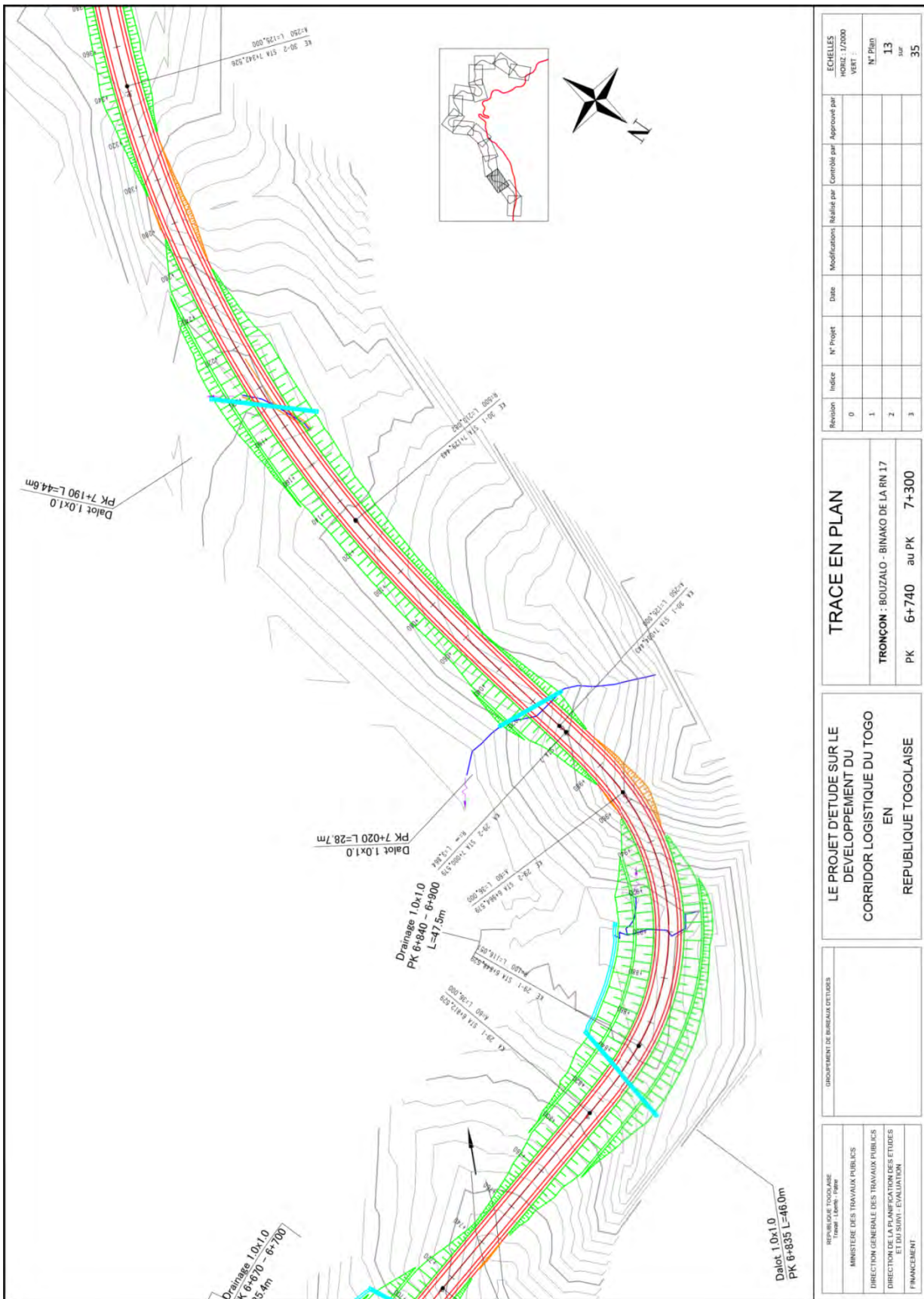


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (13)

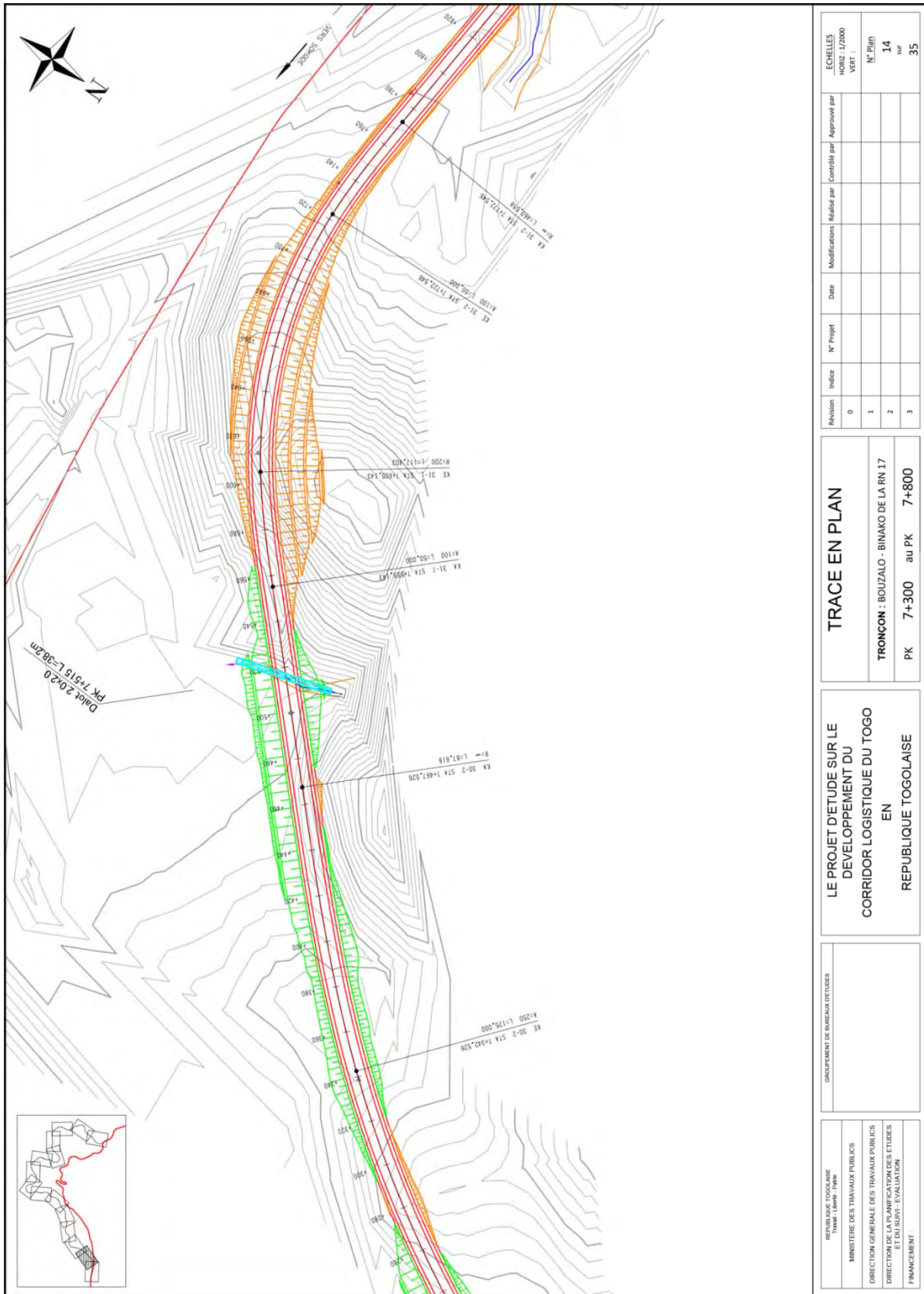


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (14)

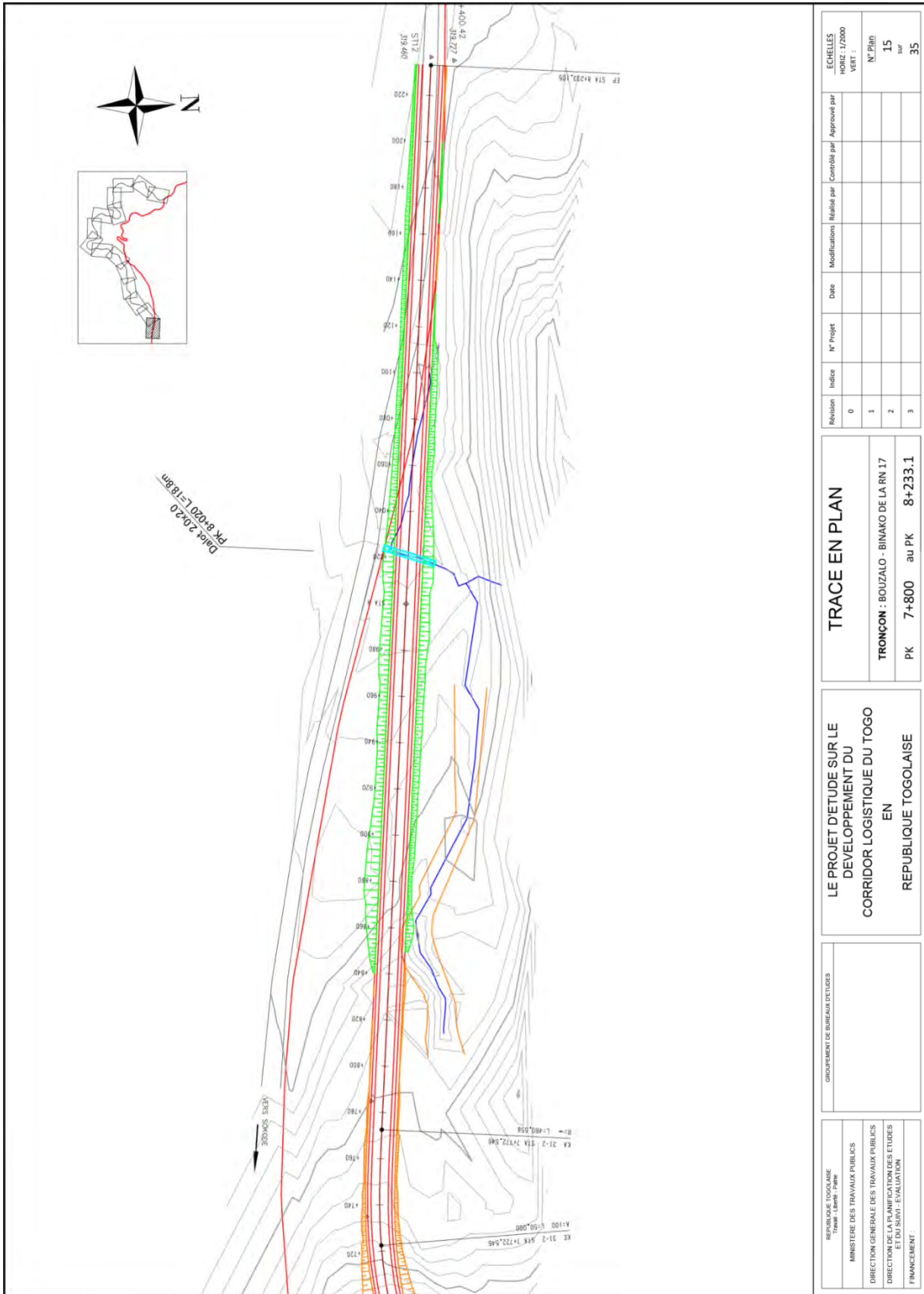


Figure A8-1 Plan du contournement à Malfakassa (15)

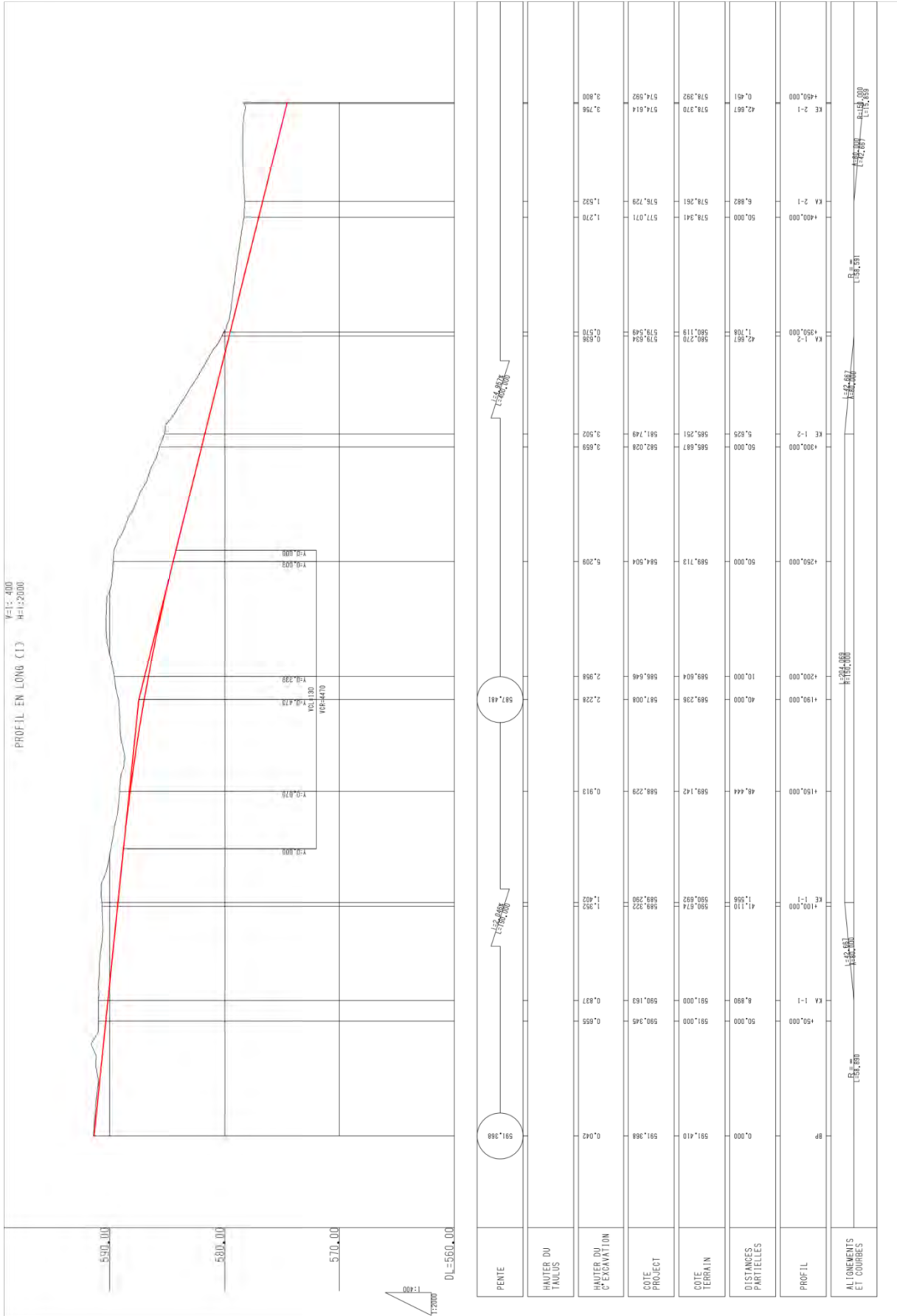


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (1)

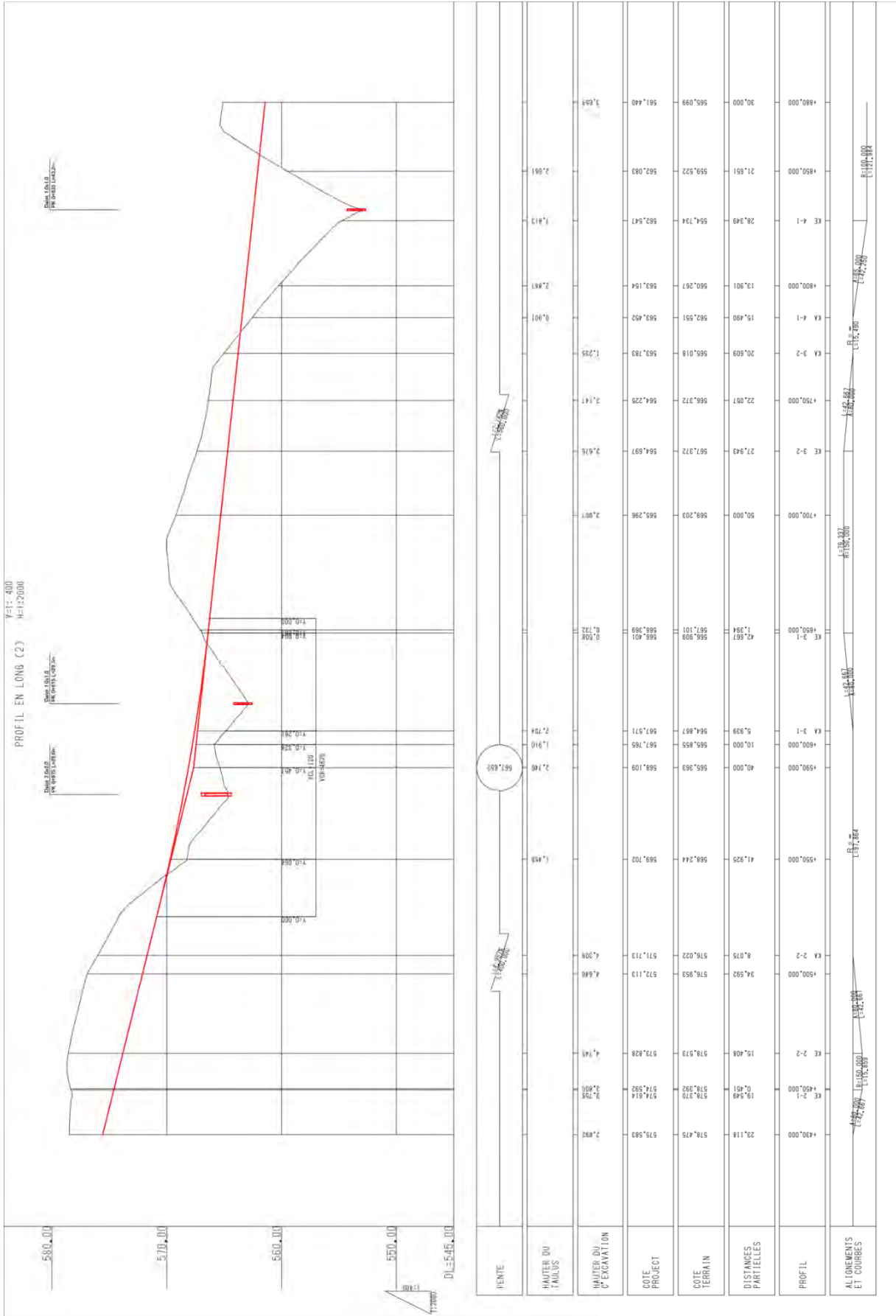


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (2)

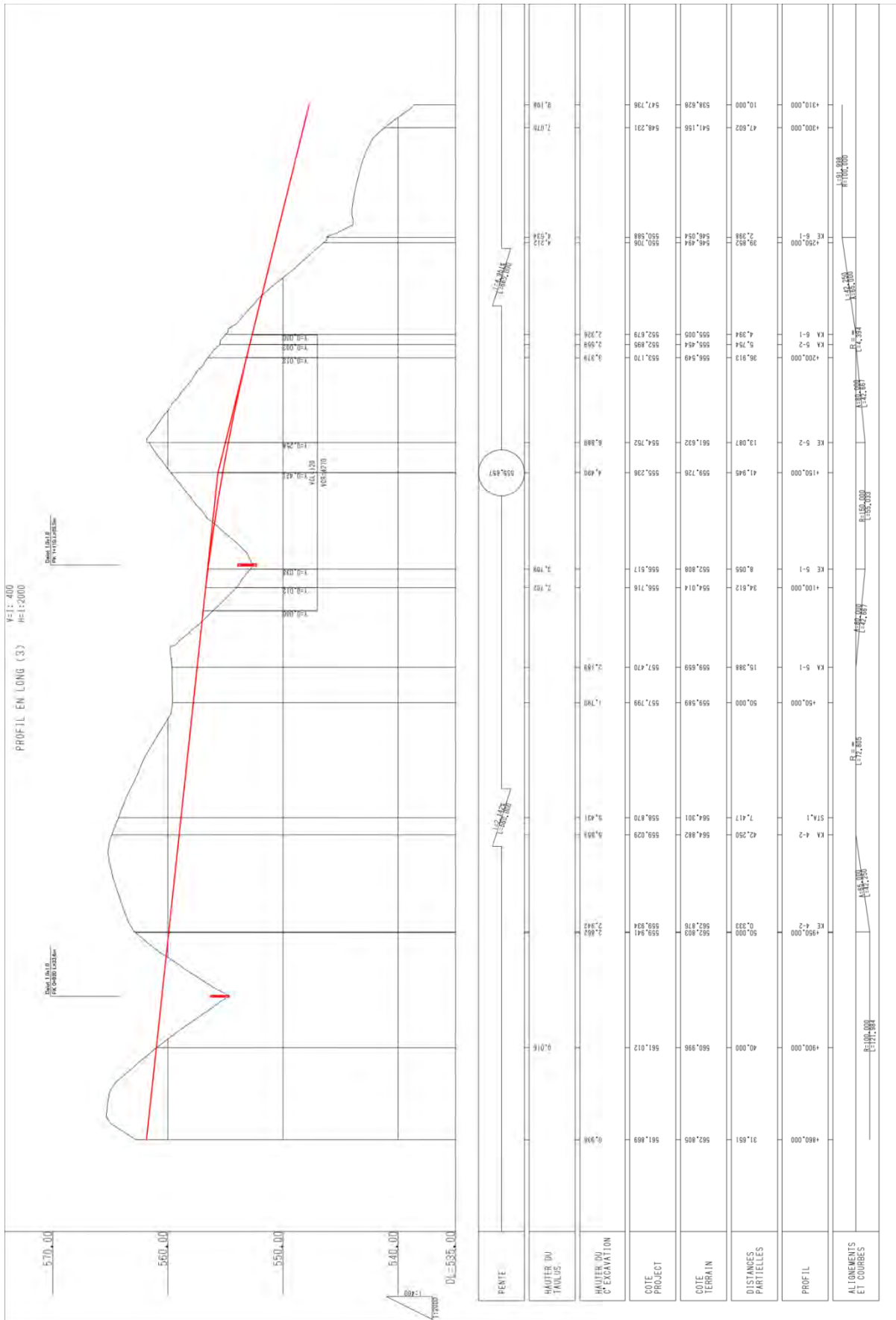


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (3)

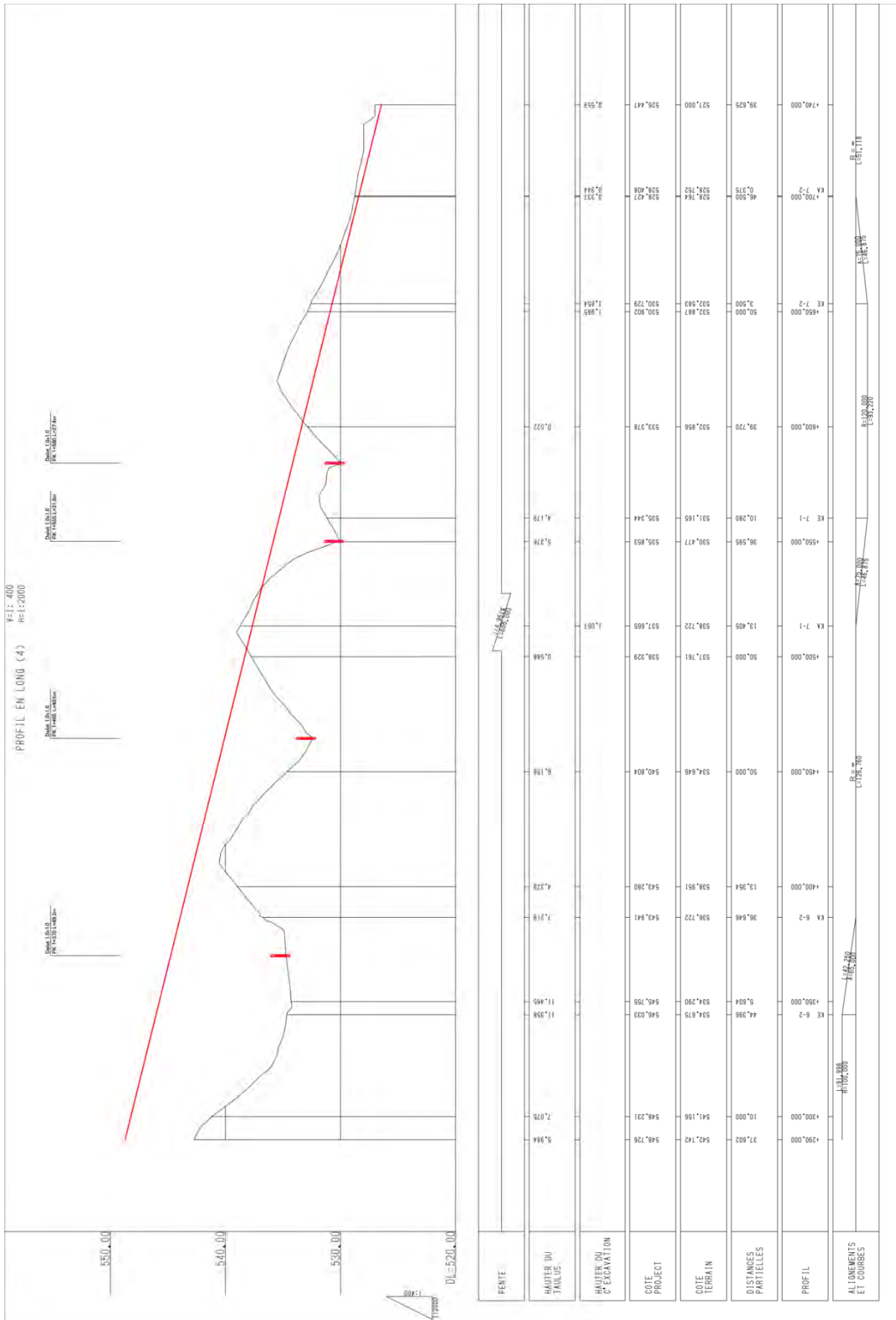


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (4)

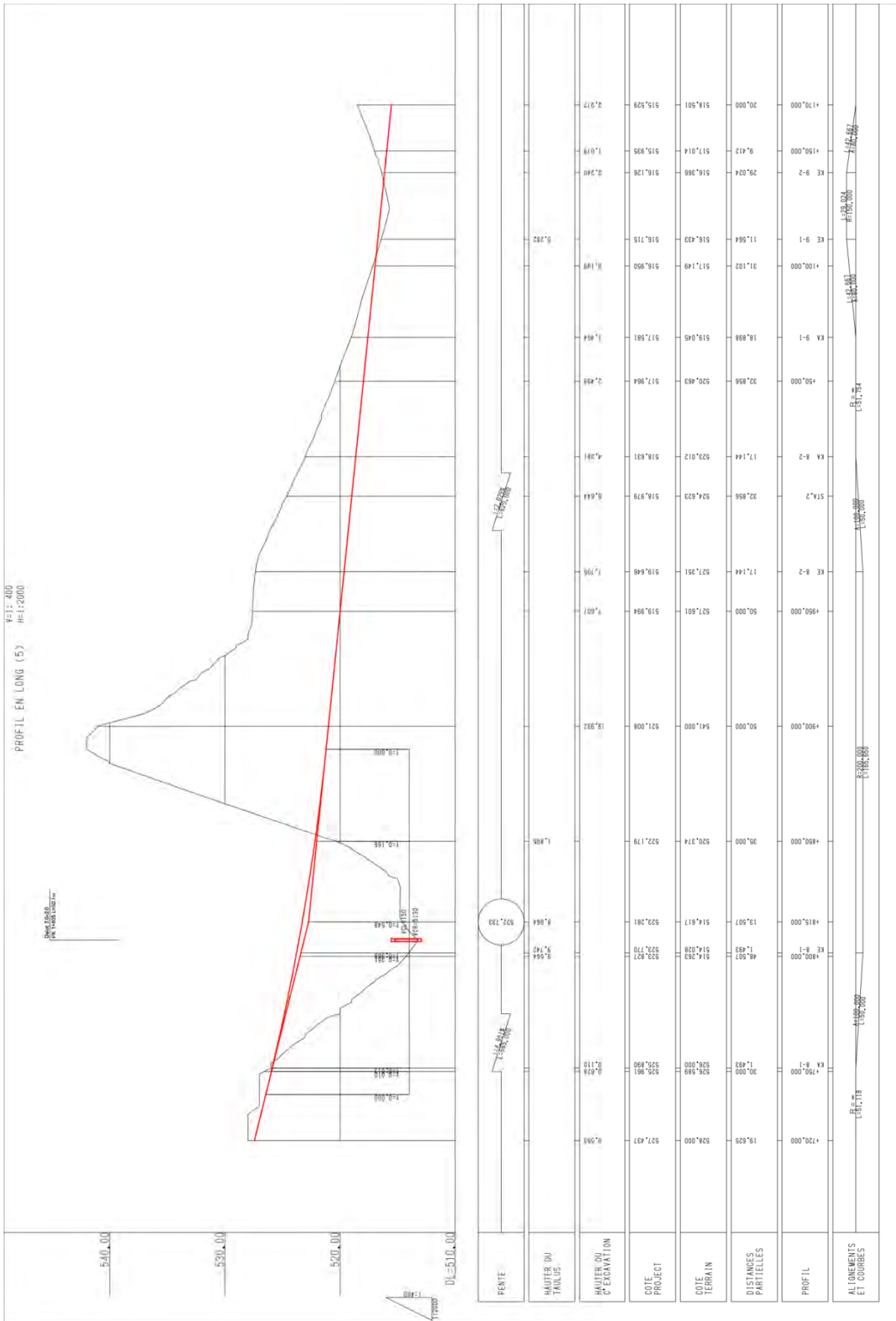


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (5)

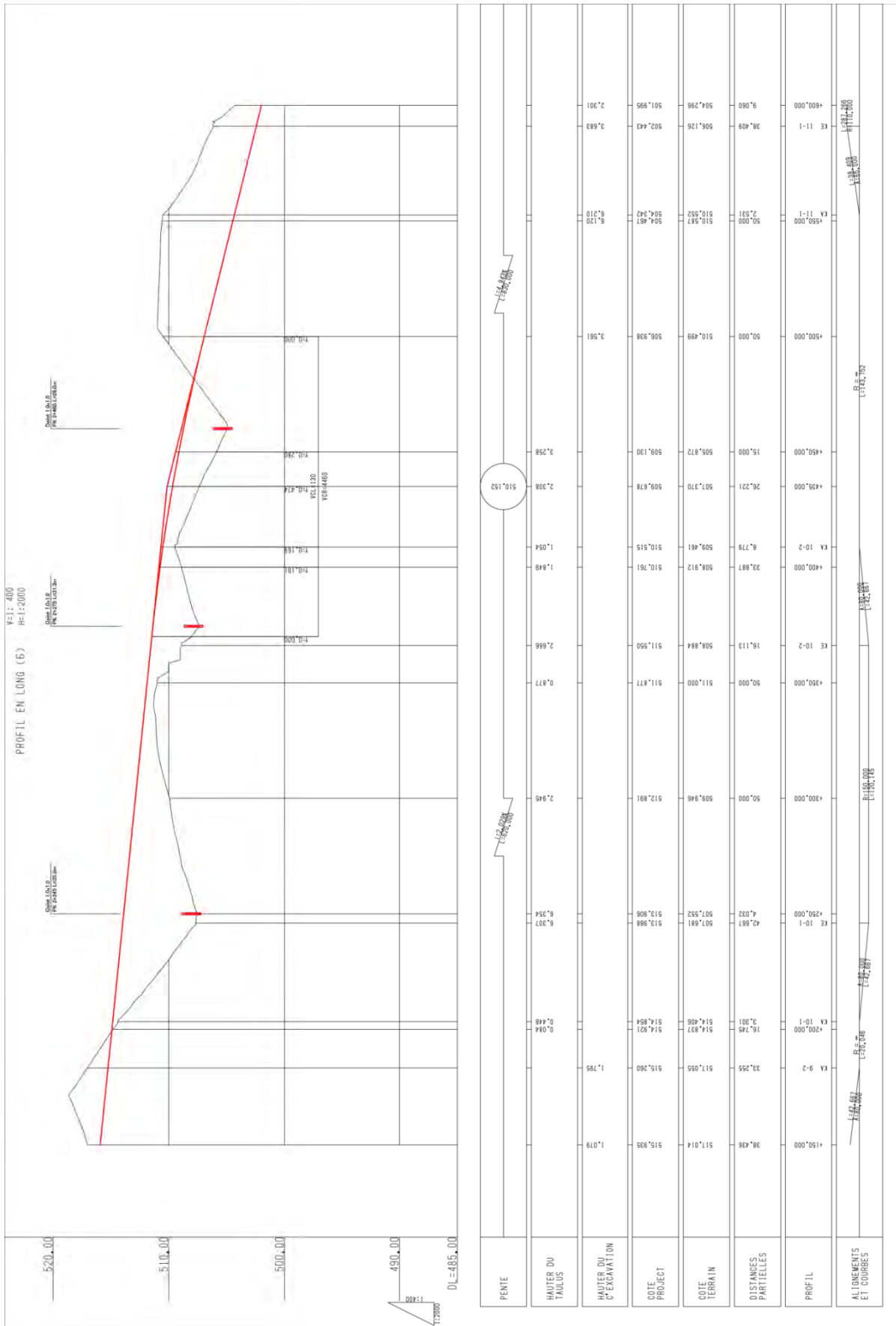


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (6)

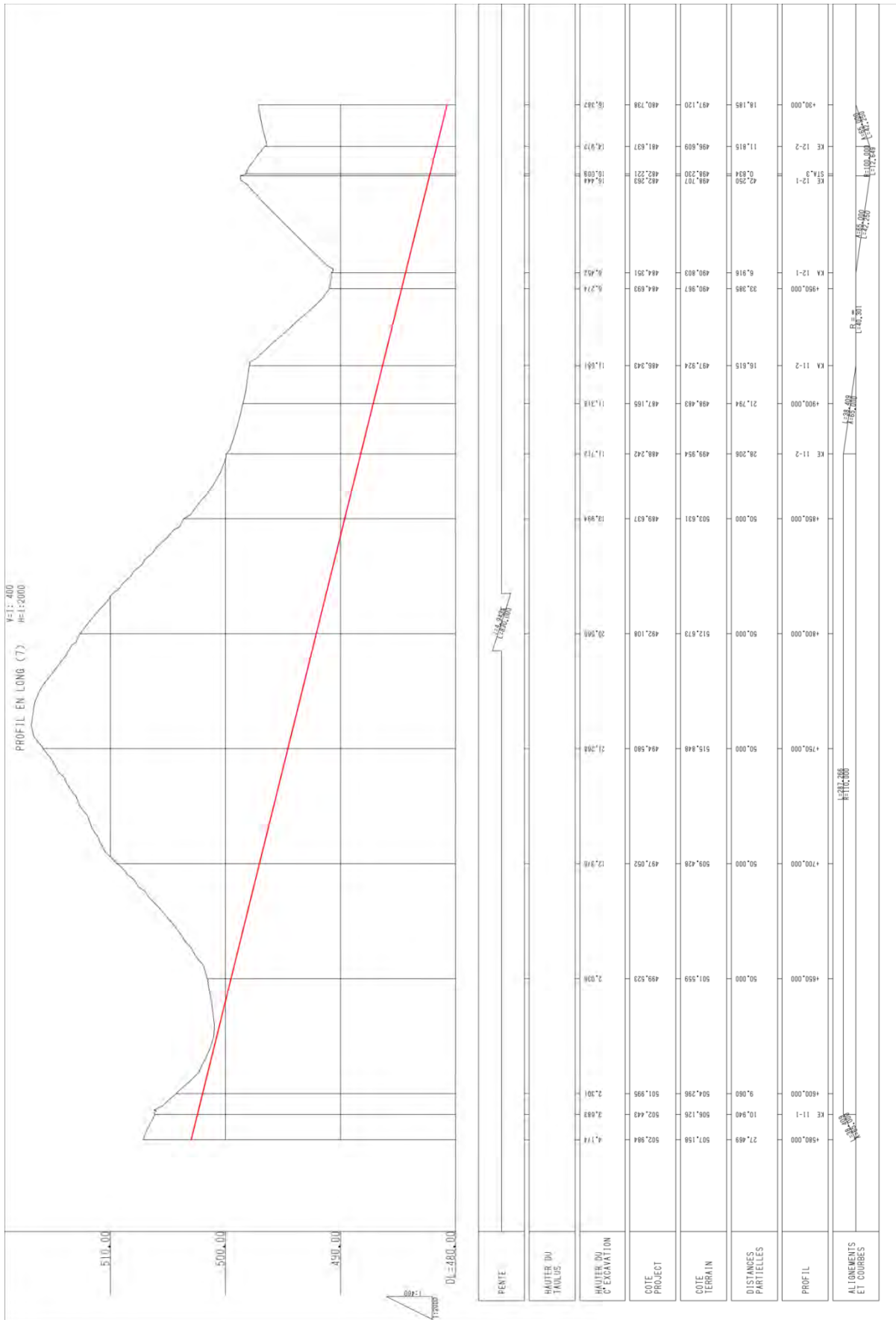


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (7)

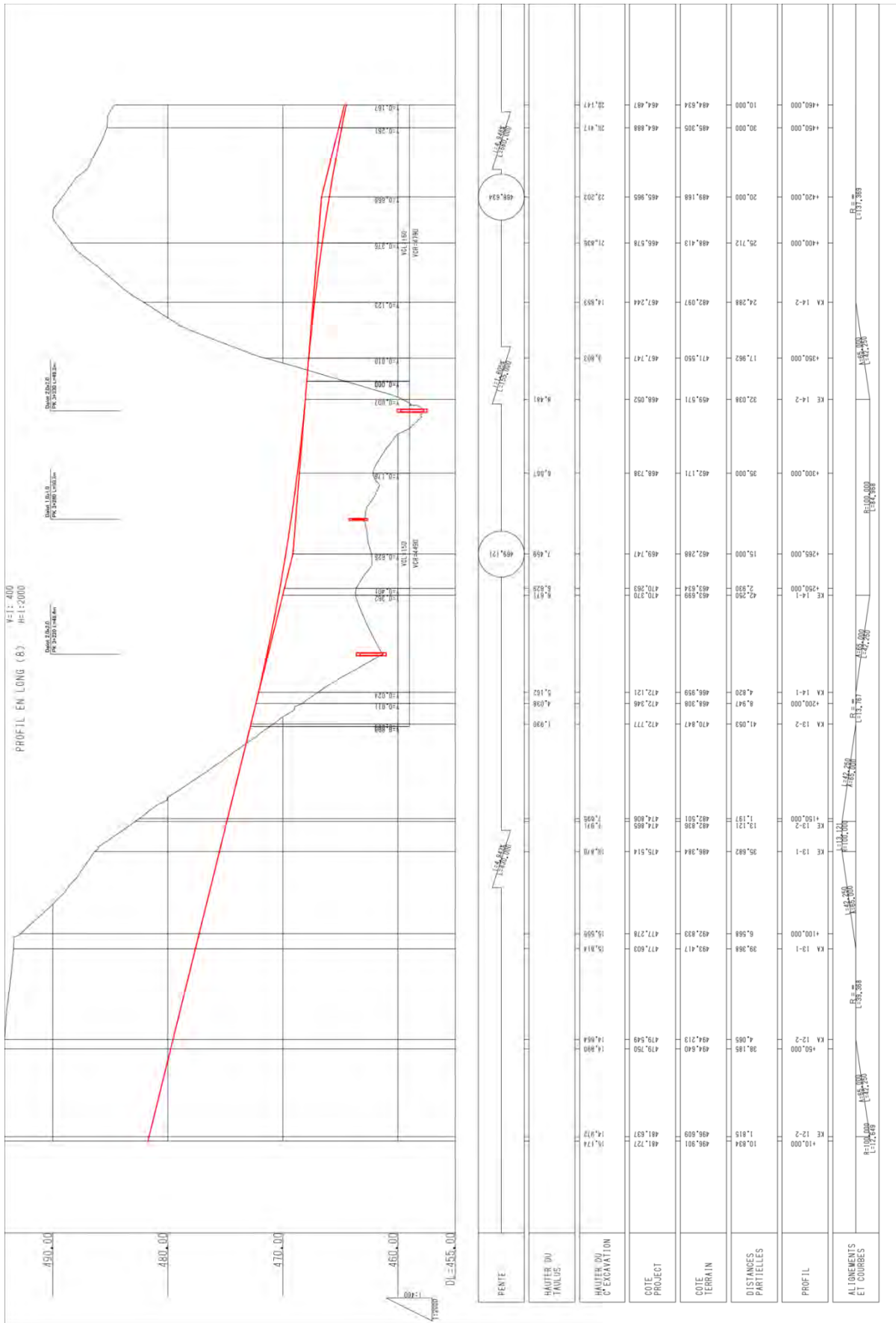


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (8)

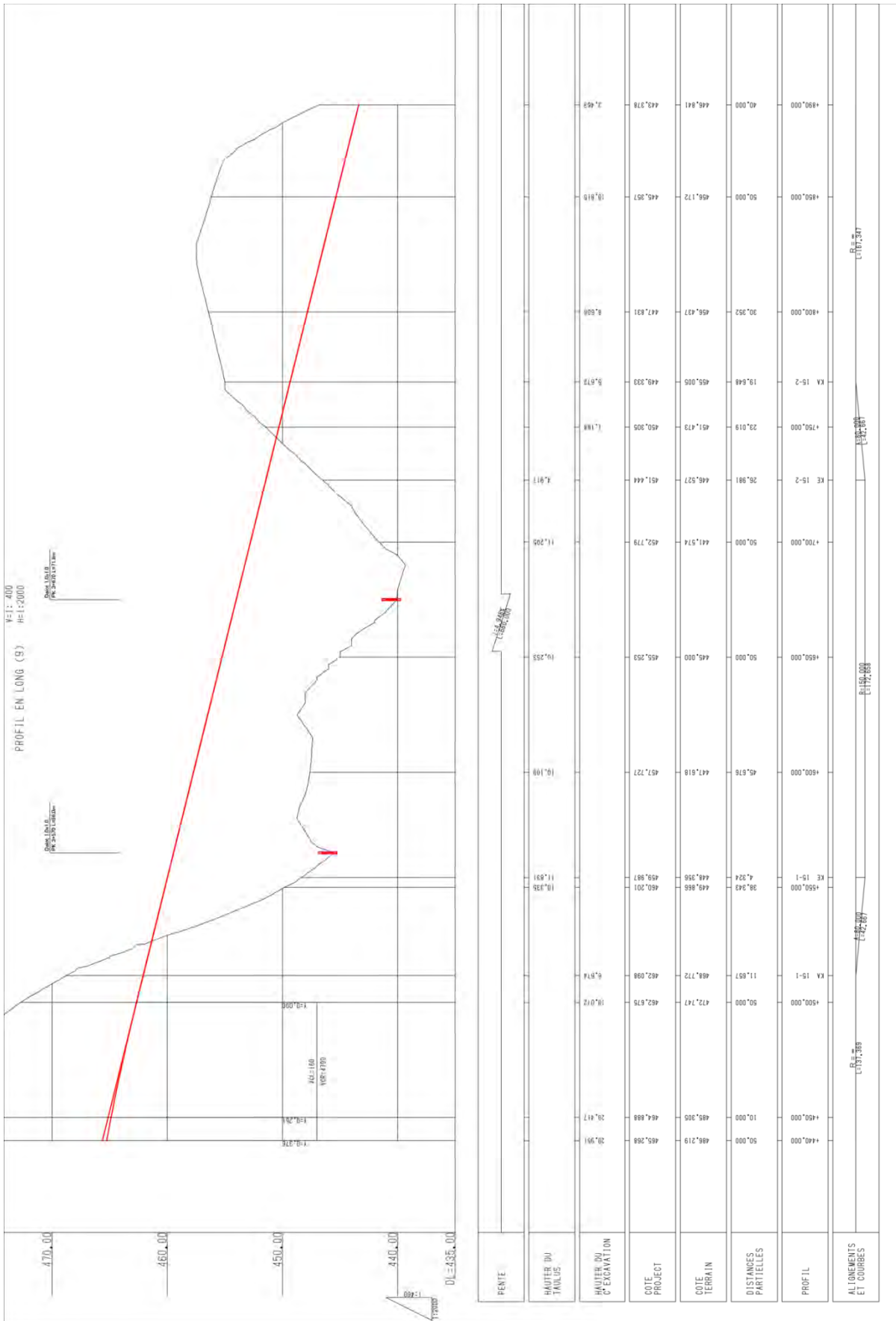


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (9)

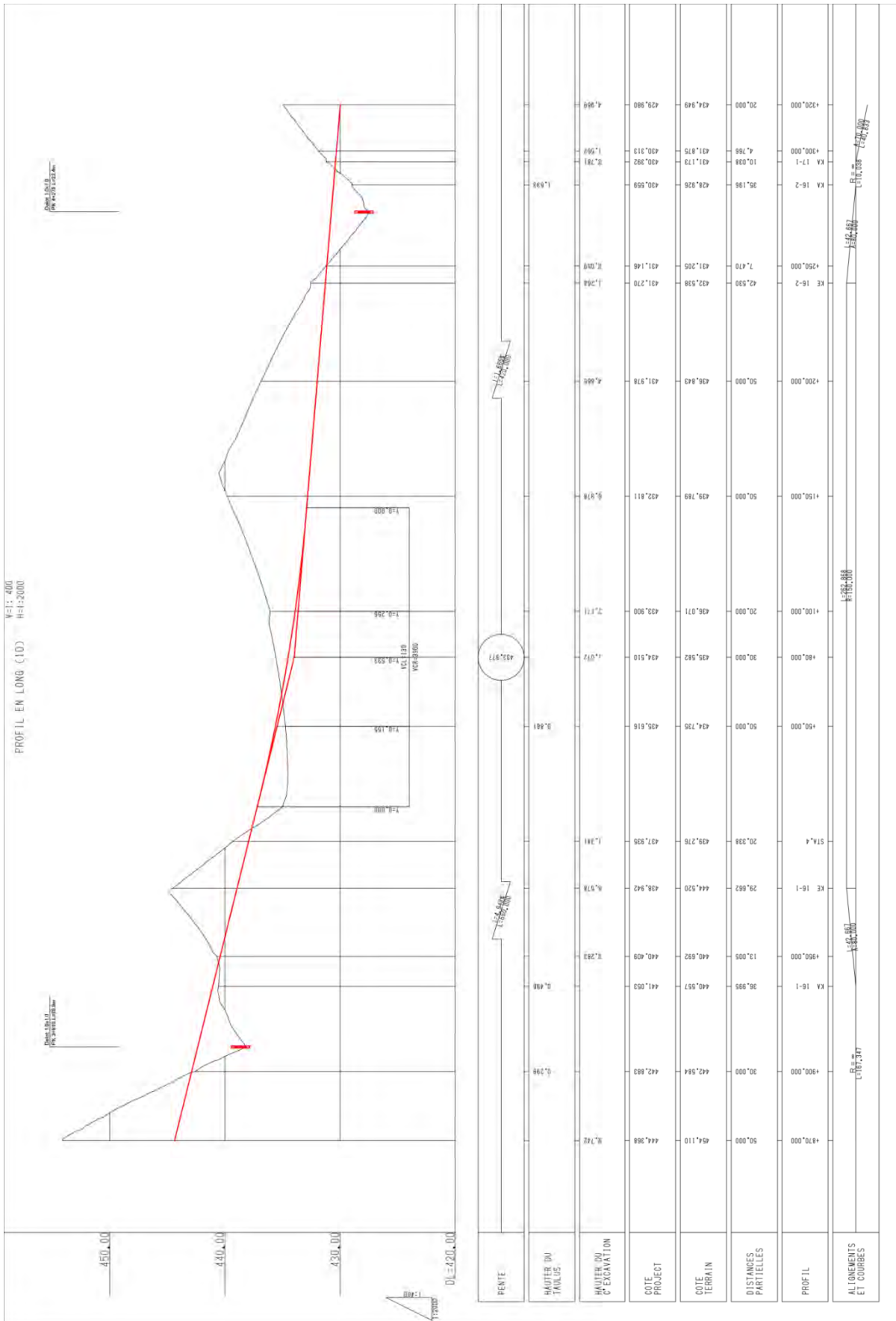


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (10)

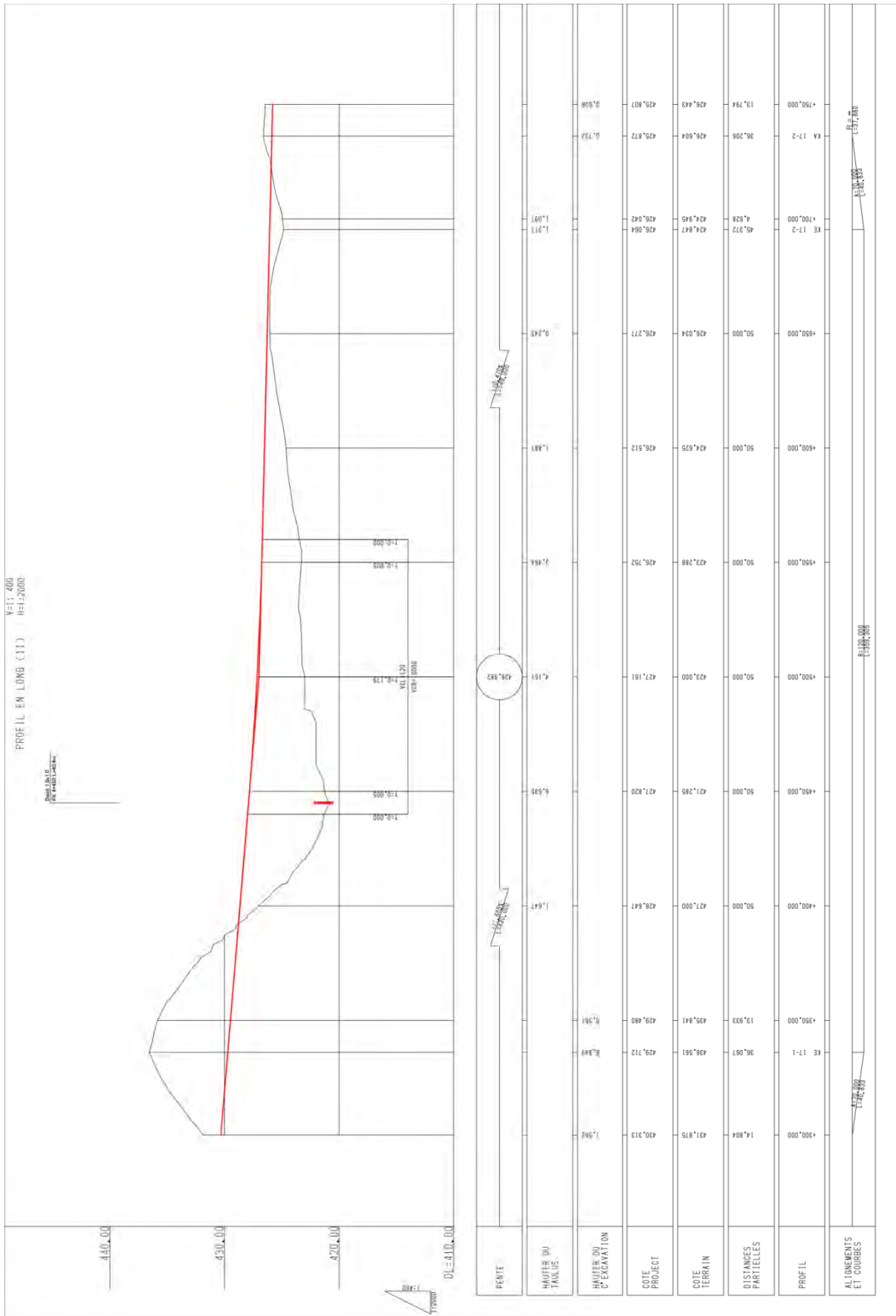


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (11)

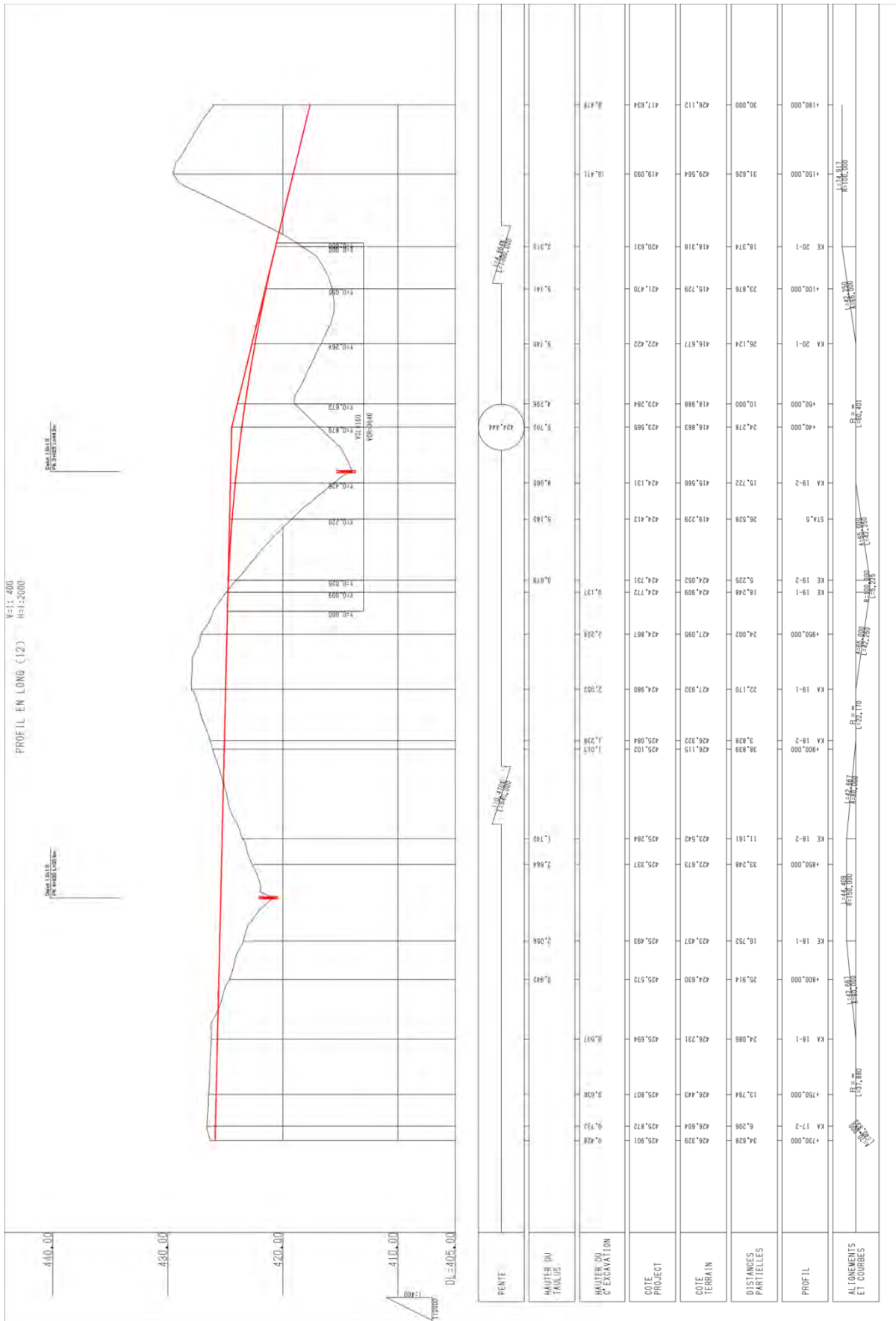


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (12)

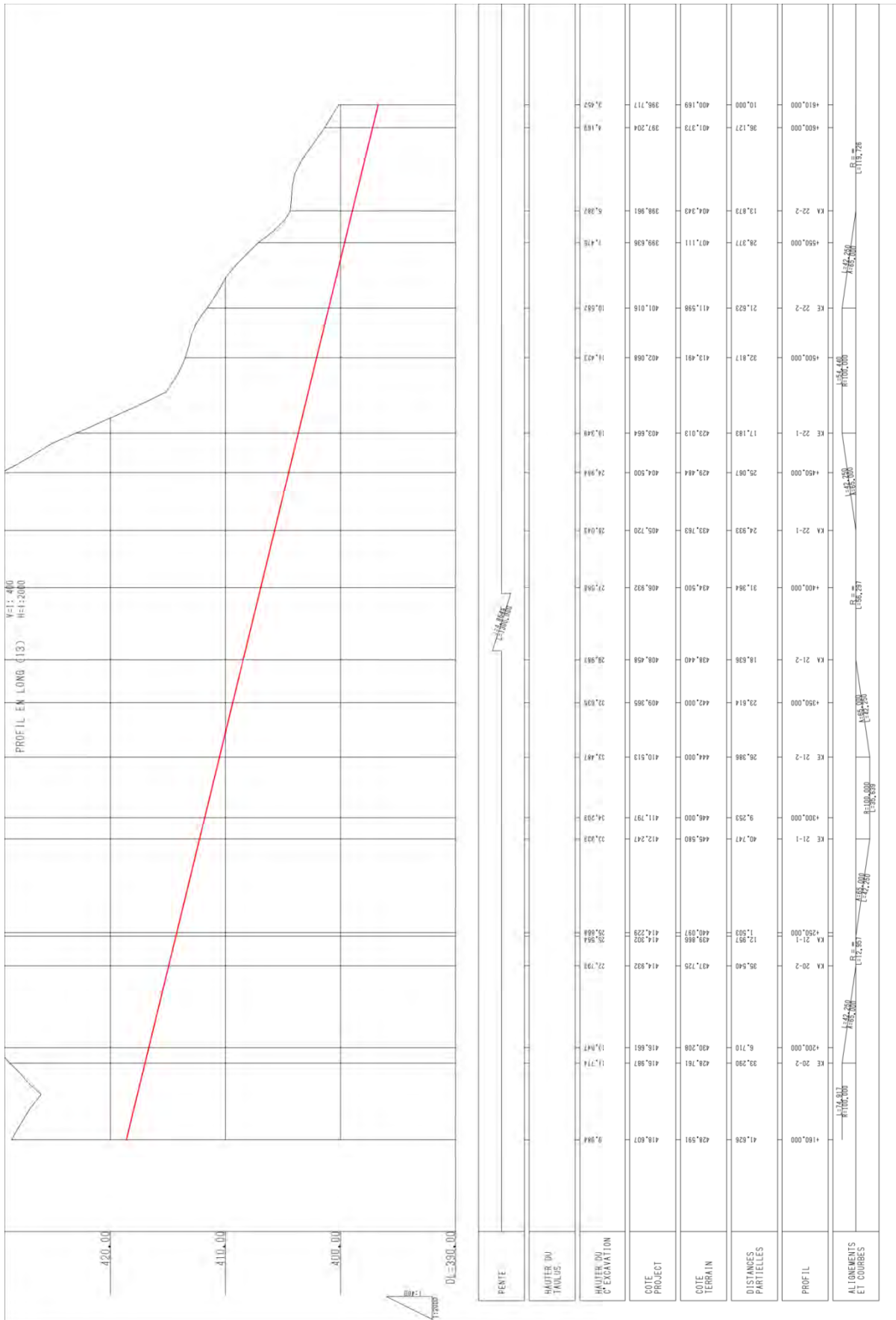


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (13)

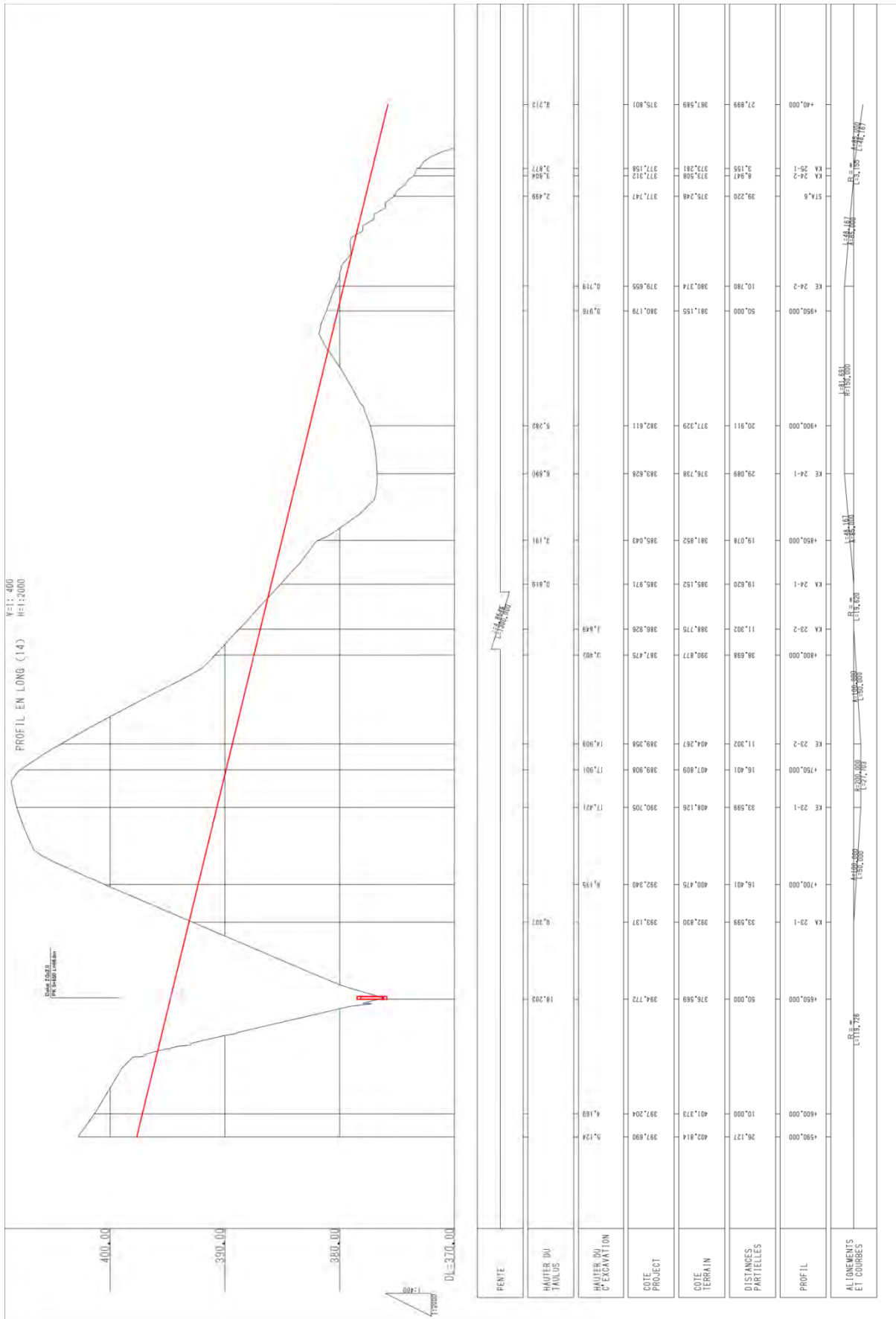


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (14)

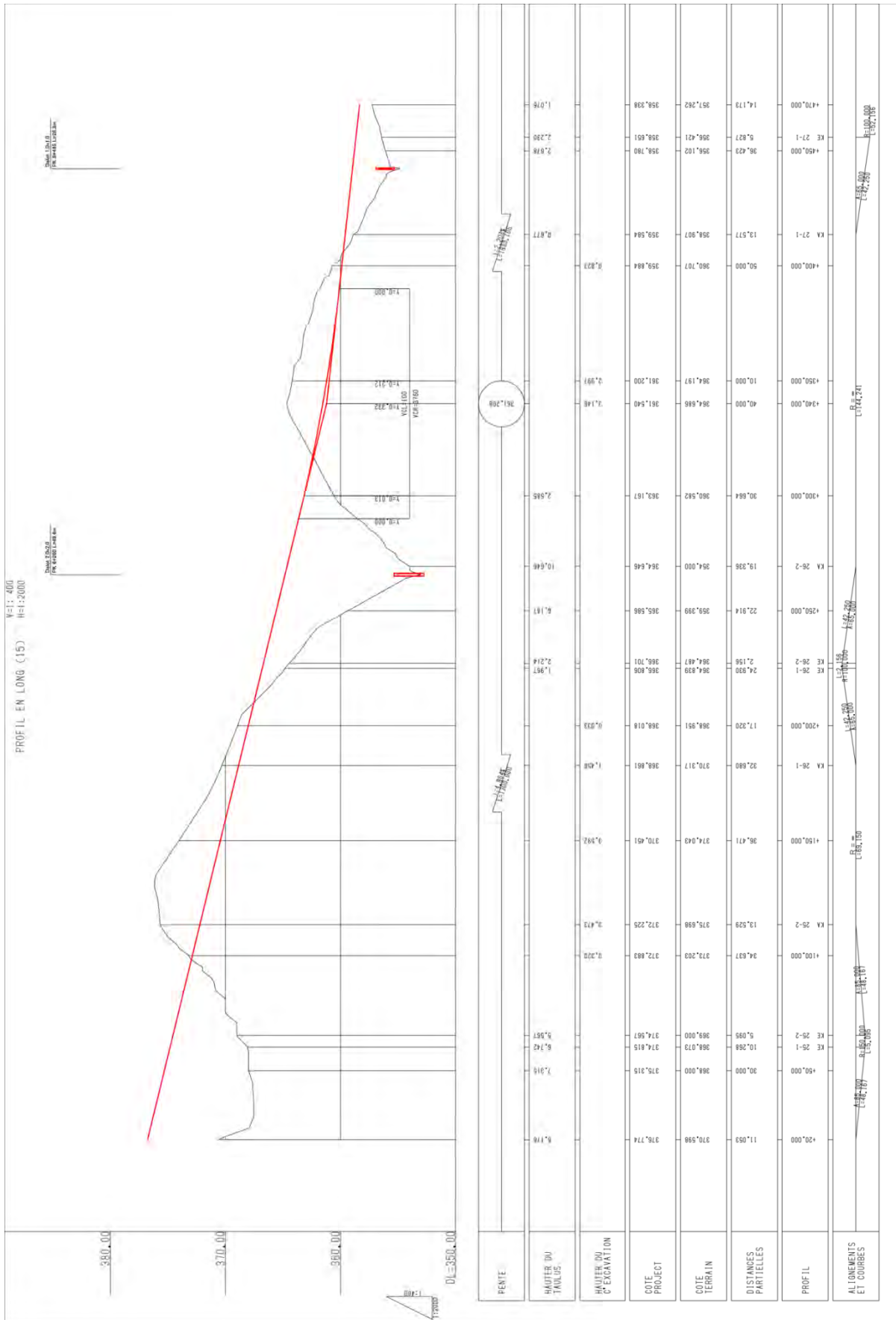


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (15)

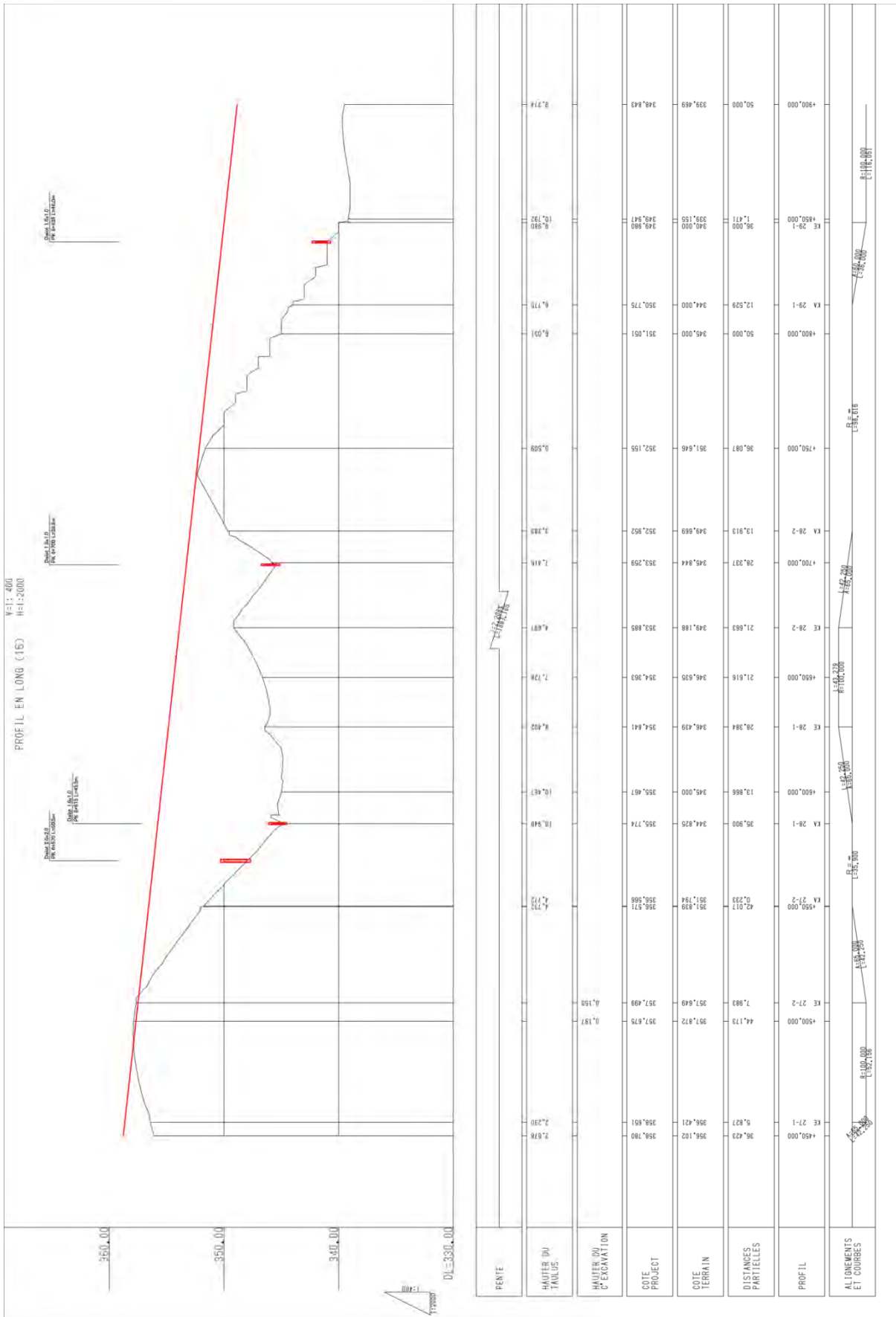


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (16)

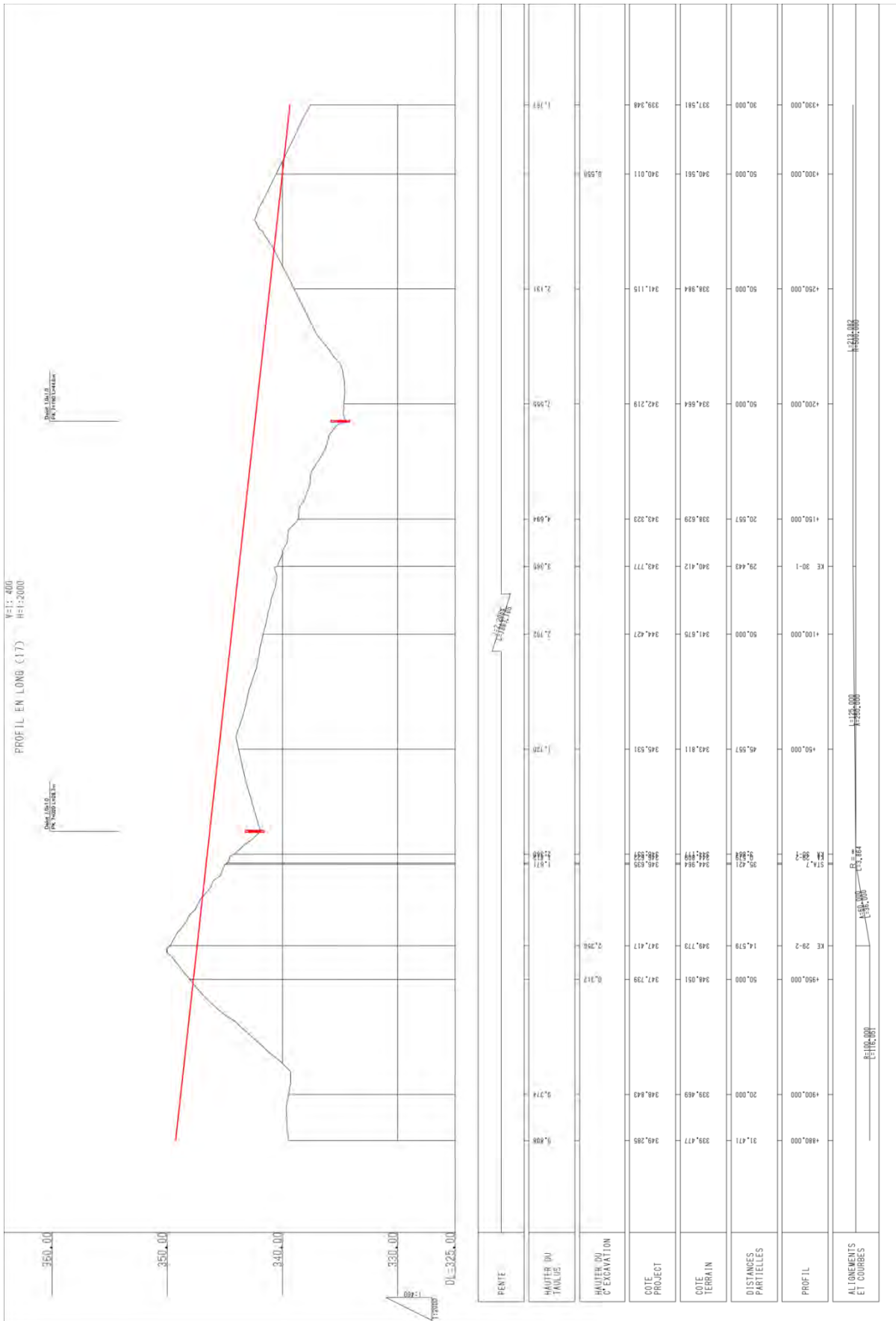


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (17)

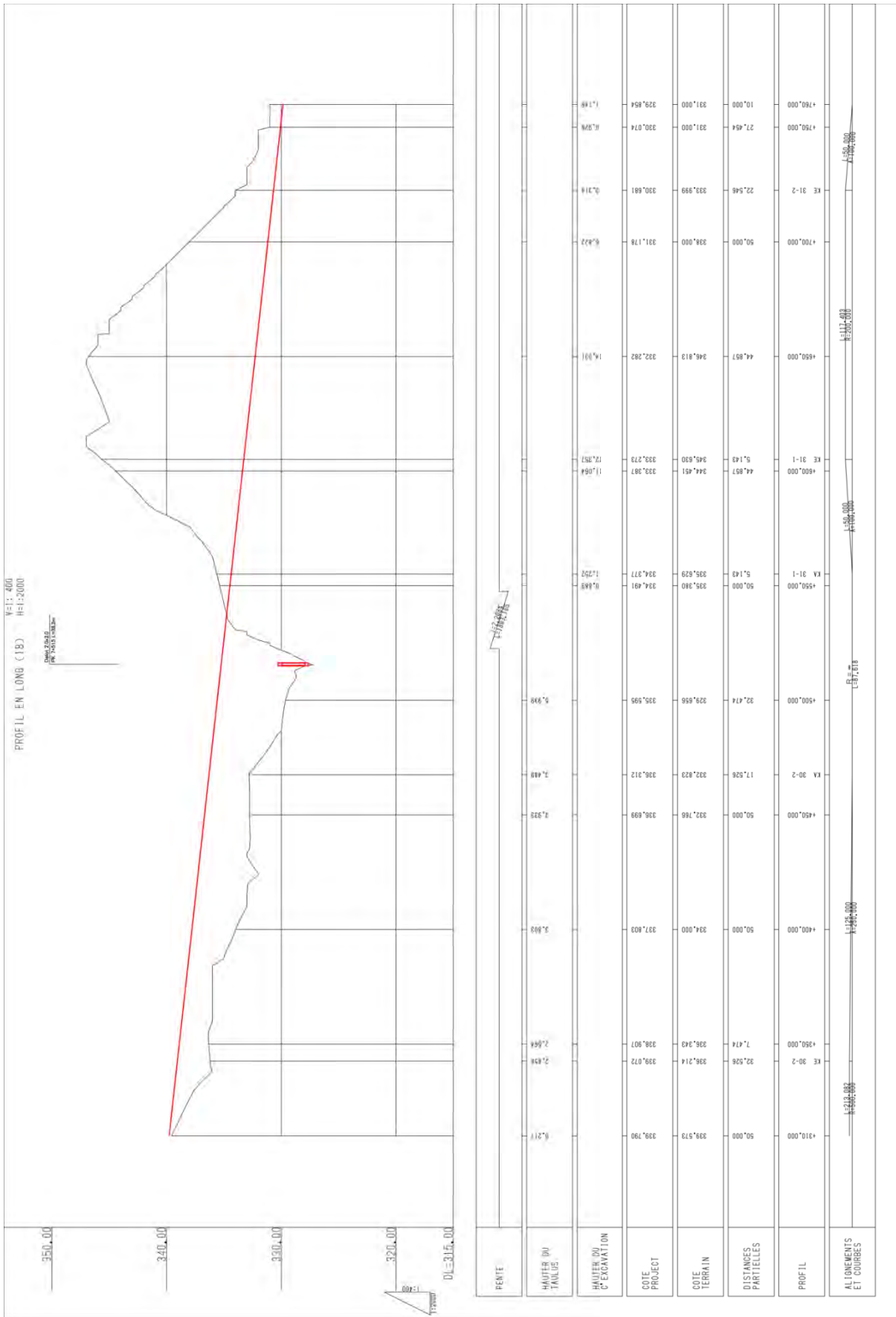


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (18)

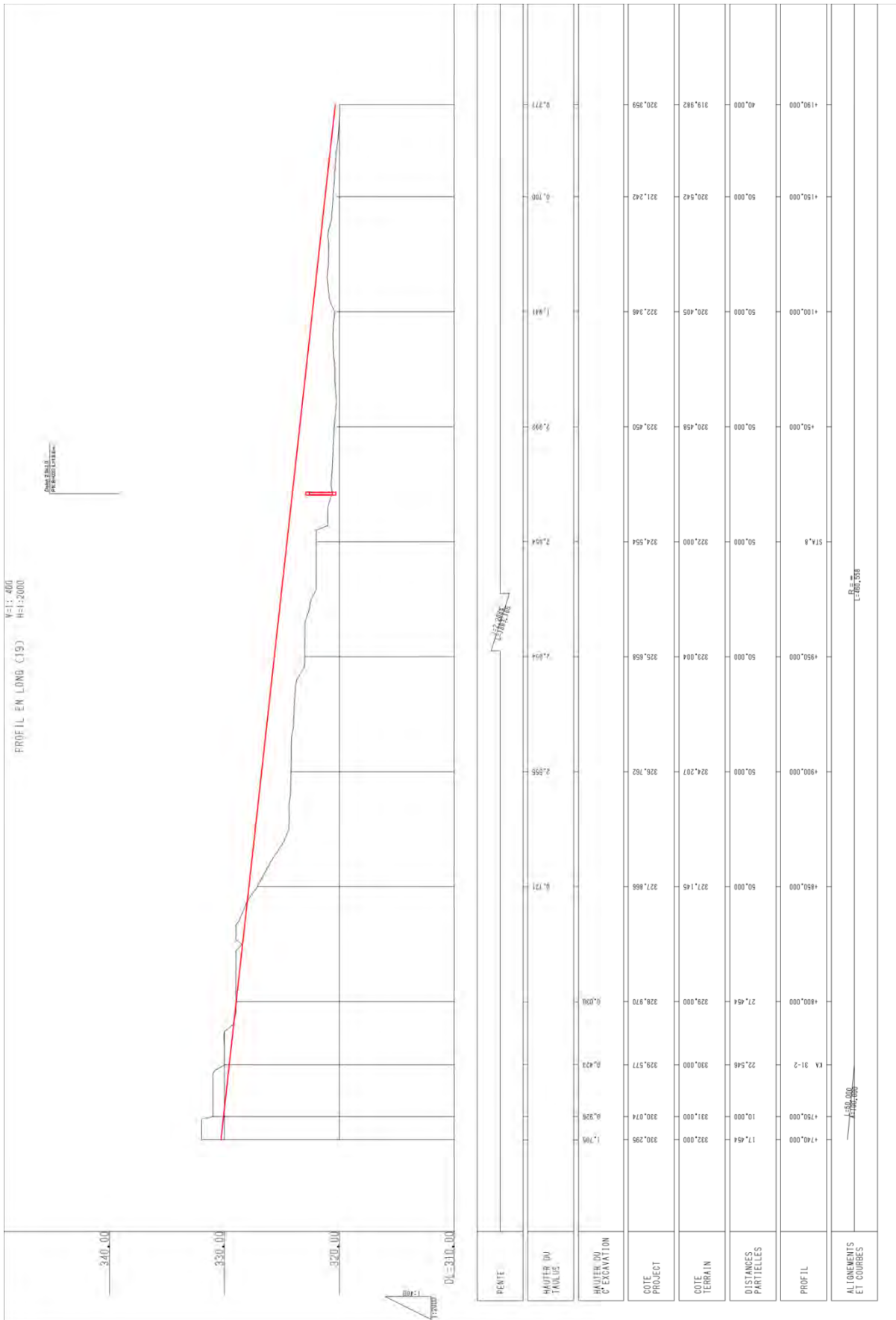


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (19)

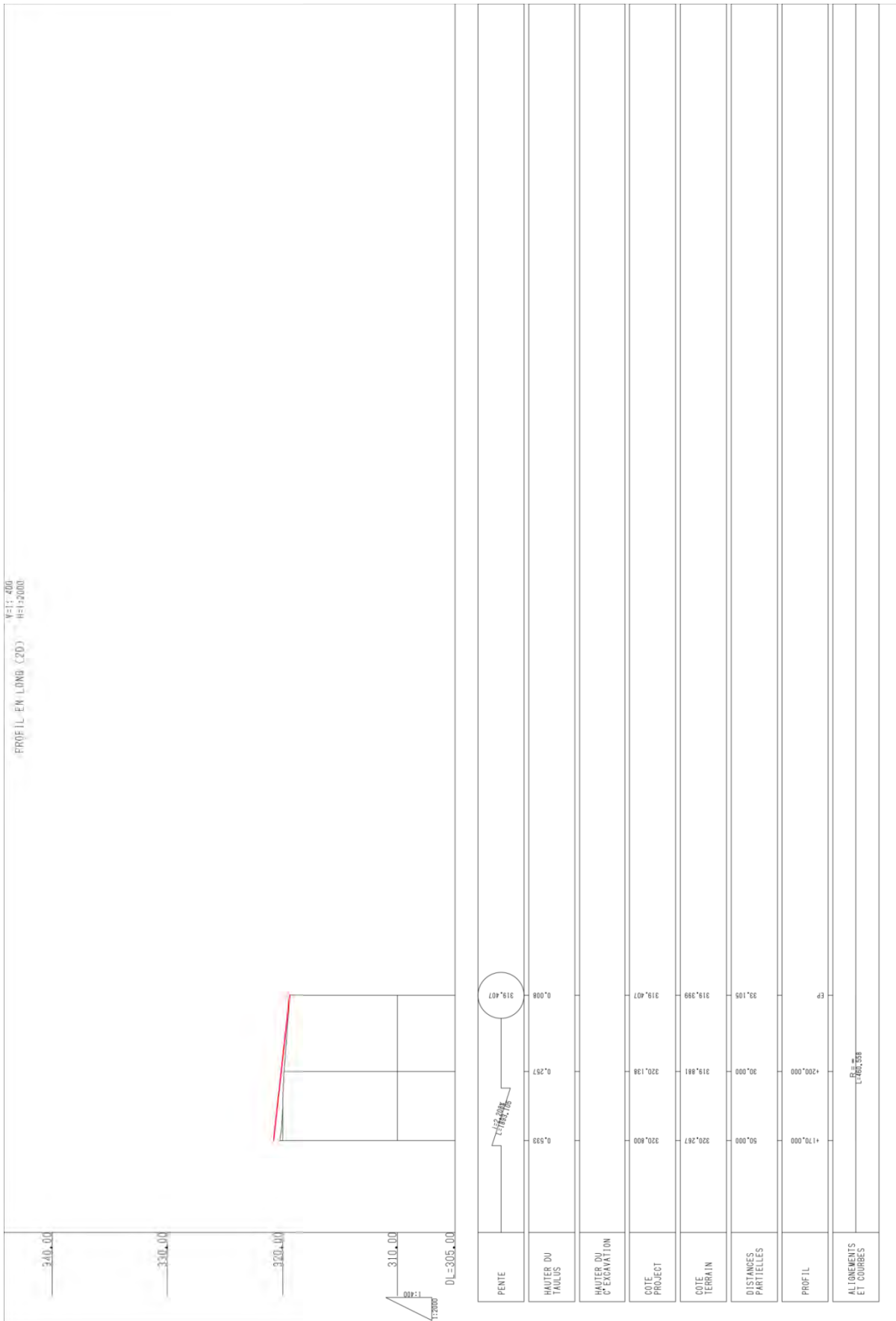


Figure A8-2 Profil du contournement à Malfakassa (20)

Annexe 9 Conceptions de la superstructure et de l'infrastructure des ponts
Annexe 9-1 Conceptions de la superstructure et de l'infrastructure du pont sur le fleuve Kara

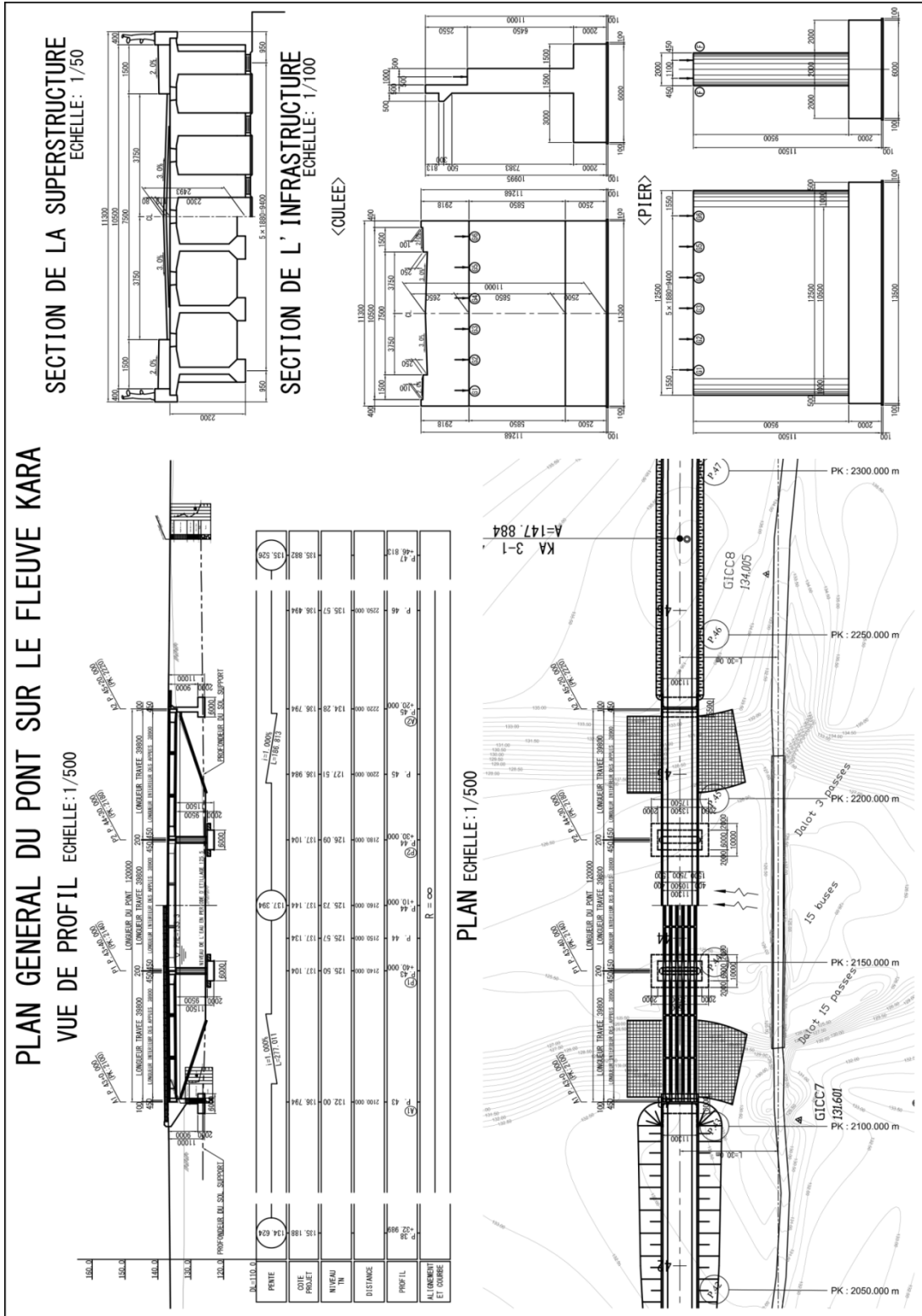


Figure A9-1 Plan général du pont sur le fleuve Kara

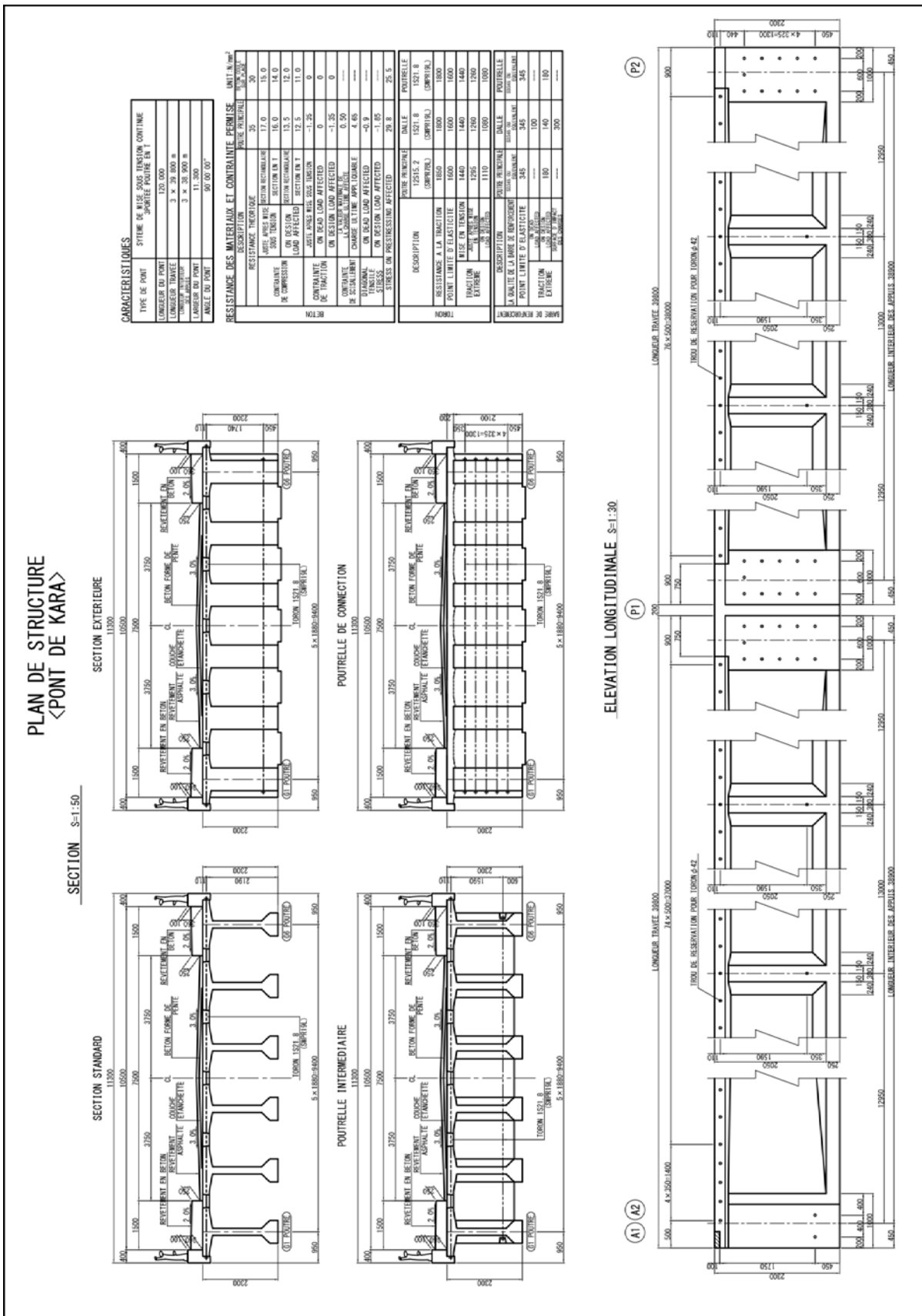


Figure A9-2 Plan de construction de la superstructure du pont sur le fleuve Kara

VUE GENERALE DE CULEEE (A1)
〈PONT DE KARA〉

ECHELLE : 1 : 100

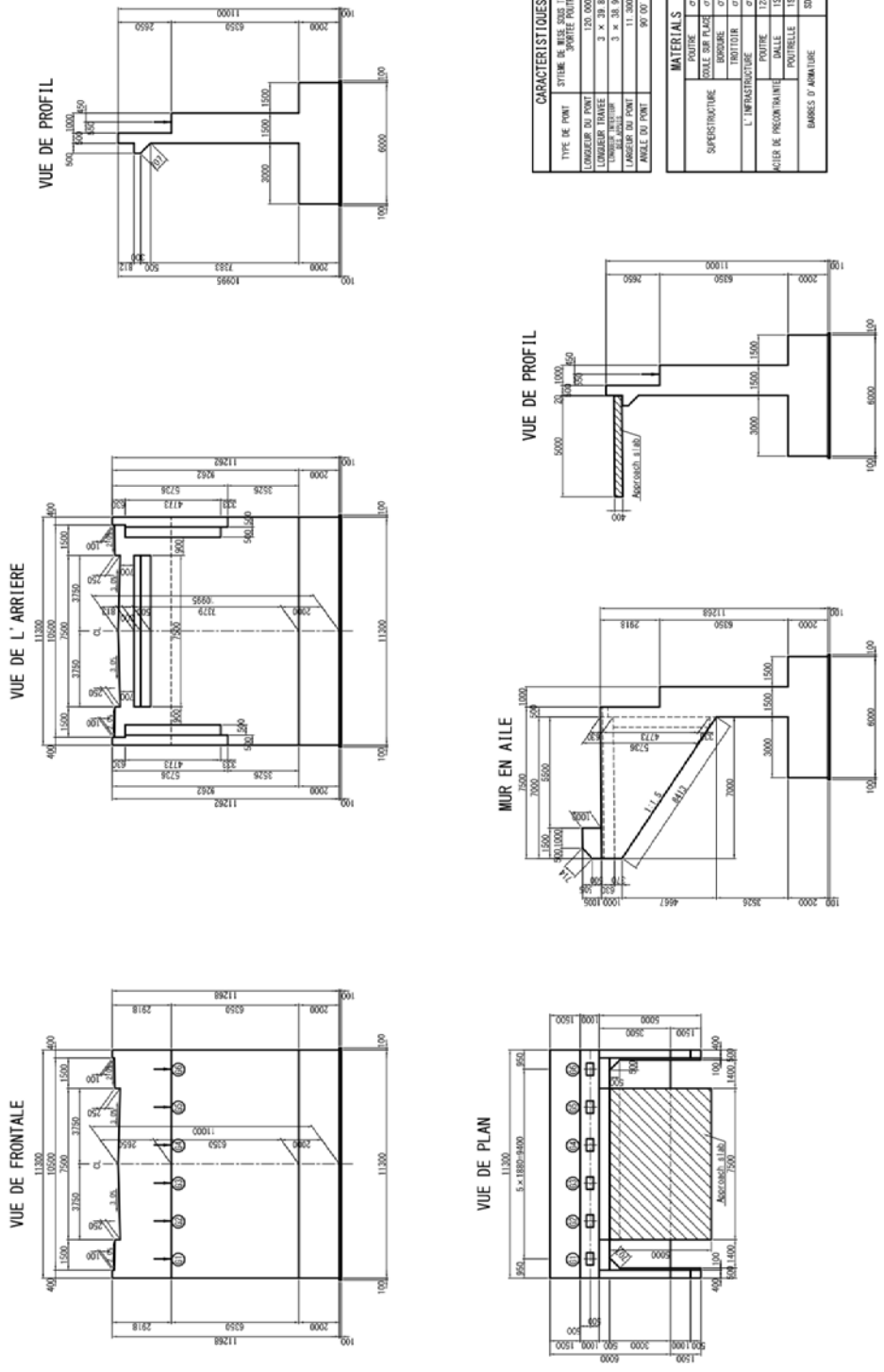
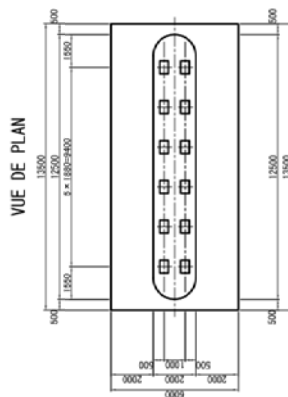
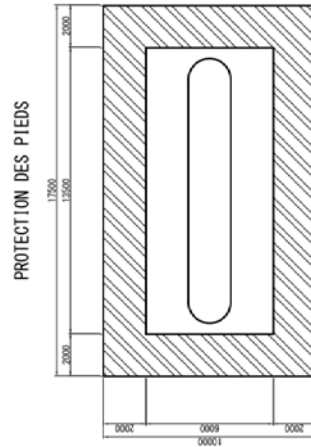
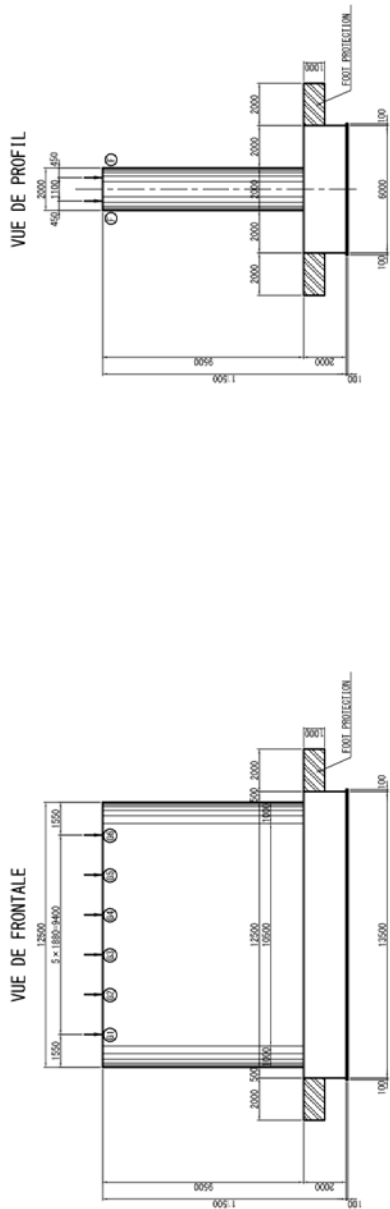


Figure A9-3 Plan de construction de l'infrastructure du pont sur le fleuve Kara (1)

VUE GENERALE DE PIER (P1, P2) ECHELLE : 1 : 100
<PONT DE KARA>



CARACTERISTIQUES	
TYPE DE PONT	STRIE PROCEDE EN CONTRE
LONGUEUR DU PONT	120 000 m
LARGEUR DU PONT	3 x 10 000 m
LARGEUR D'AVANCEE	3 x 10 000 m
LARGEUR DU PONT	11 500 m
ANGLE DU PONT	90° 00' 00"

MATERIAUX	
POINTE	ø 40x3000mm
SOLE SUR PUIS	ø 40x3000mm
BORDURE	ø 40x3000mm
TROUS	ø 40x1000mm
L'INFRASTRUCTURE	ø 40x2000mm
PILOTE	125x15 2 (SMPRTEL)
DALLE	152x 8 (SMPRTEL)
POINTE	152x 8 (SMPRTEL)
BARRES D'ARMATURE	S045 OU EQUIVALENT

Figure A9-3 Plan de construction de l'infrastructure du pont sur le fleuve Kara (2)

VUE GENERALE DE CULEE (A2)
<PONT DE KARA>
ECHELLE : 1 : 100

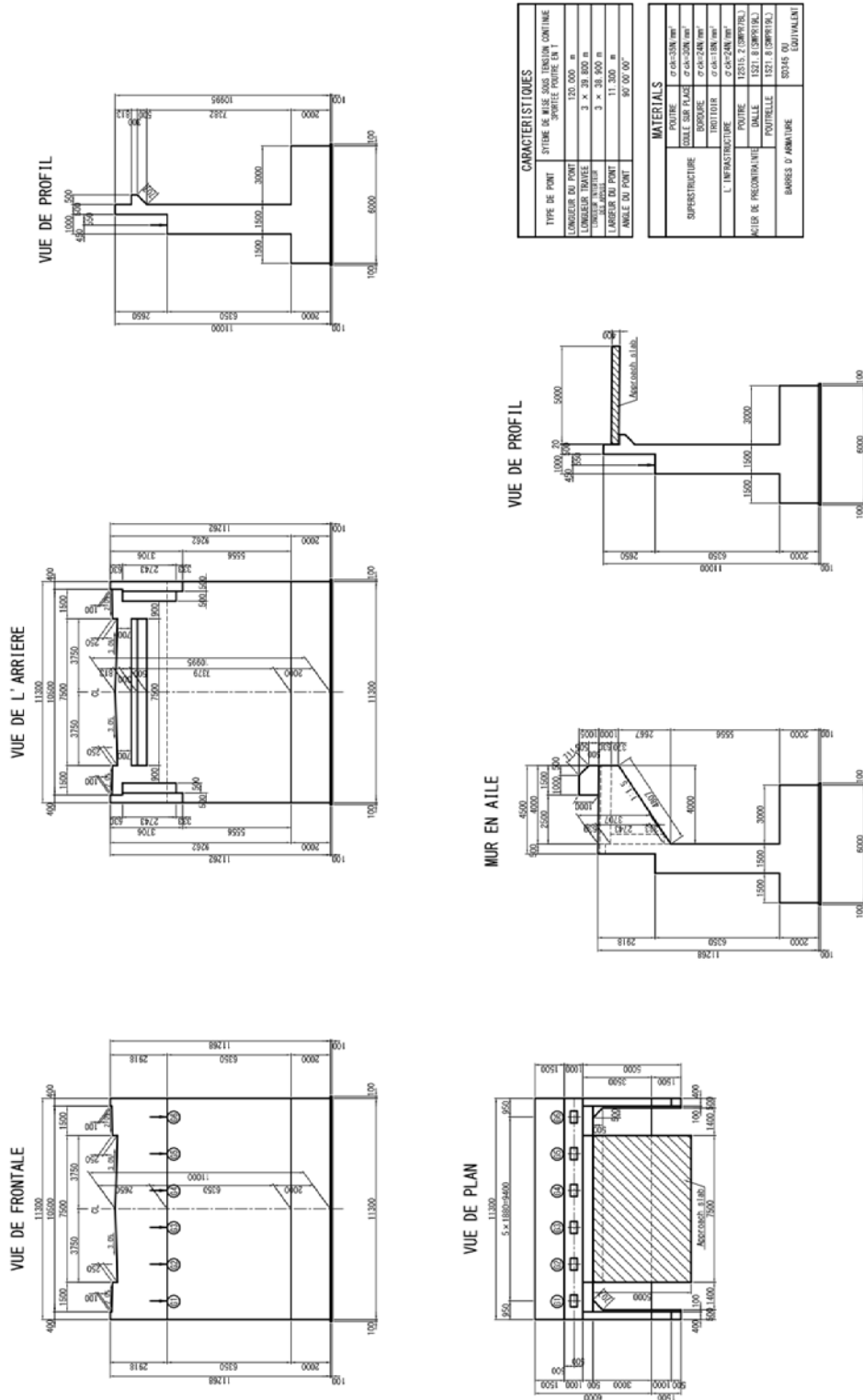


Figure A9-3 Plan de construction de l'infrastructure du pont sur le fleuve Kara (3)

Annexe 9-2 Conceptions de la superstructure et de l'infrastructure du pont sur le fleuve Koumongou

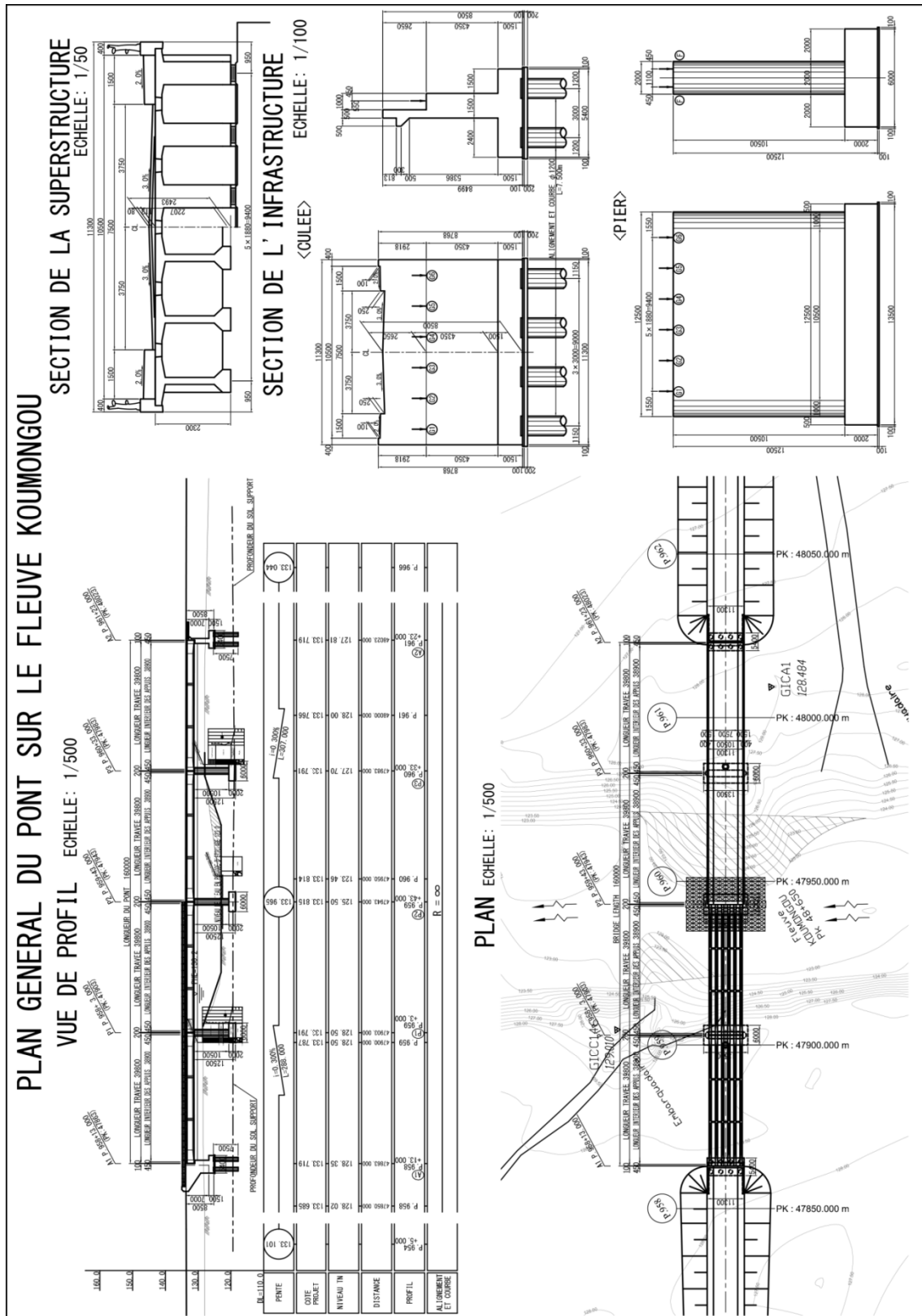


Figure A9-4 Plan général du pont sur le fleuve Koumongou

VUE GENERALE DE CULEE (A1, A2)
<PONT DE KOUMGONGOU>
ECHELLE : 1 : 100

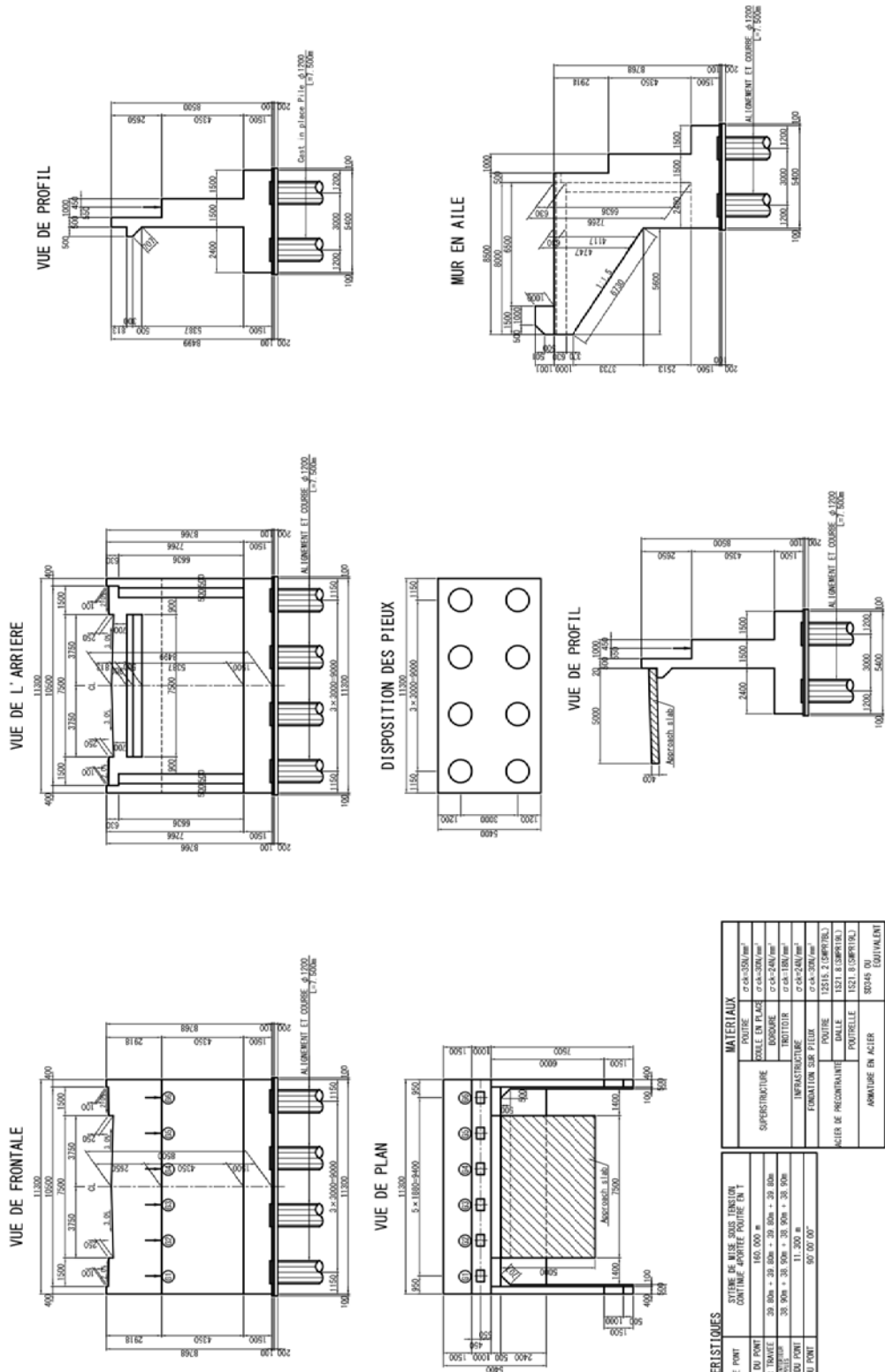
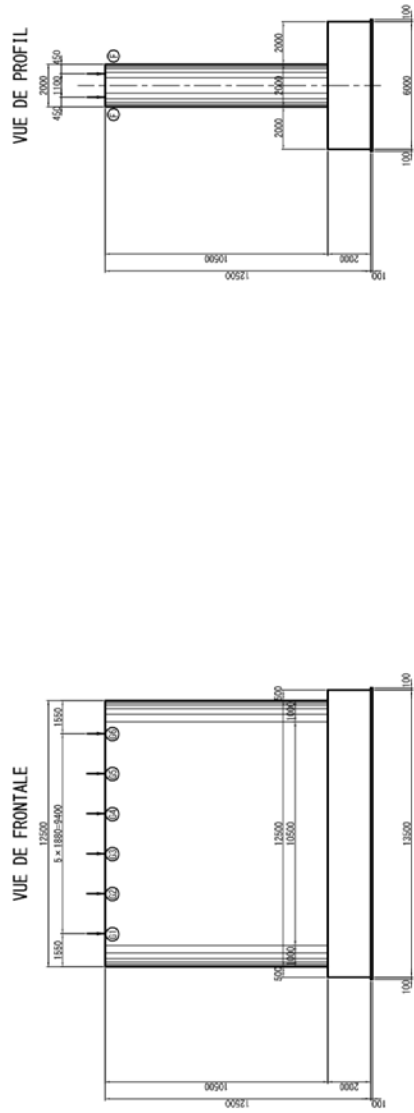


Figure A9-6 Plan de construction de l'infrastructure du pont sur le fleuve Koumougou (1)

VUE GENERALE DE PIER (P1, P2, P3) ECHELLE : 1 : 100

<PONT DE KOUMONGOU>



CARACTERISTIQUES		MATERIAUX	
TYPE DE PONT	SYSTEME DE MISE SOUS TENSION CONTINUE PORTEE POUTRE EN T	POUTRE	σ c40-30N/mm ²
LONGUEUR DU PONT	160.000 m	SOLE EN PLACE	σ c40-30N/mm ²
LONGUEUR TRAVÉE	39.00m + 39.00m + 39.00m + 39.00m	BARRAGE	σ c40-24N/mm ²
LONGUEUR PAVILLON	39.00m + 39.00m + 39.00m + 39.00m	TROUETOIR	σ c40-18N/mm ²
LONGUEUR DE PONT	11.300 m	INFRASTRUCTURE	σ c40-24N/mm ²
ANGEELE DU PONT	20.20.00°	FONDATION SUR PILEUX	σ c40-30N/mm ²
		POUTRE	S235 J2 (SMPRTEL)
		DALLE	S235 J2 (SMPRTEL)
		POURTELE	S235 J2 (SMPRTEL)
		ARMATURE EN ACIER	S235 J2 (SMPRTEL)
		S235 J2 (SMPRTEL)	

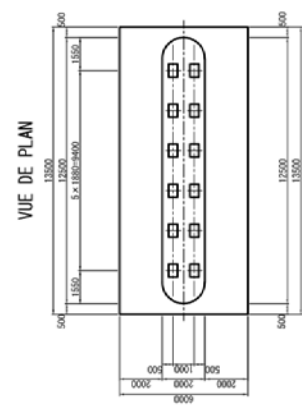


Figure A9-6 Plan de construction de l'infrastructure du pont sur le fleuve Koumongou (2)