

PARTIE VII

PLAN DE DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR DU TOGO

Chapitre 26 Stratégies de Développement National du Togo

26.1 Plans Nationaux de Développement Existants

26.1.1 Bilan de la Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) 2013-2017

(1) Objectives de la SCAPE 2013-2017

La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'emploi (SCAPE) du Togo offre un cadre de développement à moyen terme visant la réalisation de la Déclaration de Politique Général du gouvernement, et les Objectifs du Millénaire pour le développement, ainsi que la vision des autorités relativement à faire du Togo un pays émergent dans les 15-20 ans à venir. Cela dans le respect des droits de l'homme et la promotion de la primauté du droit. En tant que tel, le Gouvernement togolais estime qu'il existe quatre principaux défis à moyen terme pour la période 2013-2017 pour assurer le décollage de l'économie togolaise et progresser vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement.

Lesdits défis incluent l'accélération de la croissance économique, l'emploi et une plus grande intégration régionale et internationale de l'économie togolaise; le défi de la gouvernance; le défi socio-démographique; et le défi du développement urbain, l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement.

(2) Principaux Points de la SCAPE 2013-2017

La politique économique du gouvernement à moyen terme pour la période 2012-2016 se concentre principalement sur la définition et le renforcement des bases de l'émergence future du Togo. A ces fins, le gouvernement s'est engagé dans l'établissement de nouvelles priorités qui sont:

- Accélération de la croissance;
- L'emploi et l'inclusion;
- Renforcement de la gouvernance
- Employment and inclusion;
- Réduction des disparités régionales et la promotion du développement local.

Cinq domaines stratégiques ont été identifiés pour la mise en oeuvre de cette stratégie. Ils se complètent et interagissent pour atteindre l'orientation politique visant à créer une croissance accéléré, l'inclusion et des emplois. Ces domaines sont notamment:

- Développement des secteurs à fort potentiel de croissance;
- Renforcement des infrastructures économiques
- Développement du capital humain, la protection sociale et de l'emploi;
- Renforcement de la gouvernance;
- Promotion du développement participatif, équilibré et durable.

En ce qui concerne le développement des secteurs à fort potentiel de croissance; le secteur agricole, le commerce, les services, l'exploitation minière, la production et le tourisme sont considérés comme les principaux générateurs de croissance forte et durable.

(3) Autres Aspects Importants

Le document de la SCAPE est le résultat d'un processus participatif. Il est composé de cinq chapitres.

Le premier chapitre retrace l'évolution de la situation économique et sociale des dernières années et il tire les leçons de la mise en oeuvre des politiques de développement visant à jeter les bases de la formulation de la SCAPE.

Le deuxième chapitre présente la nouvelle stratégie de développement du Togo en identifiant les cinq domaines stratégiques énumérés ci-dessus, qui constituent l'épine dorsale de la politique. Le troisième chapitre présente le cadre macroéconomique et budgétaire, à savoir la budgétisation et la stratégie de financement. À cette fin, il explore deux scénarios: un scénario de croissance modérée référée comme scénario de base, qui s'accorde avec les tendances des trois dernières années, et partage les mêmes hypothèses du programme négocié avec le FMI. Ce scénario prévoit un renforcement de la croissance économique globale sur la période, avec des taux passant de 5,8% en 2013 à 6,3% en 2017; une moyenne annuelle de 6% sur la période. Un scénario alternatif désigné comme scénario de croissance accélérée (6% en 2013 devrait atteindre 8,1% en 2017, avec une moyenne annuelle de 7,1% sur toute de la période), est également envisagé. Il définit la politique à moyen terme que le Togo devra mettre en oeuvre pour s'engager sur la voie du développement qui lui permettra de réaliser sa vision d'émergence économique en 2030. Il présente donc le scénario d'une croissance forte et durable et du progrès social partagé, marqué par une baisse significative du sous-emploi, la pauvreté et l'inégalité.

Le quatrième chapitre traite de la mise en oeuvre de la stratégie à travers différents mécanismes et instruments opérationnels incluant les programmes d'action prioritaires. Le cinquième chapitre décrit les risques qui pourraient entraver le bon fonctionnement du schéma de développement.

Le Togo vu comme un Corridor de développement et de commerce:

Relativement à un autre aspect important de la SCAPE lié au secteur des infrastructures, le gouvernement a fortement tenté de maximiser les avantages liés à son port en eau profonde, qui est le meilleur dans la sous-région dans ce sens, pour réaliser un corridor logistique pour le développement et le commerce. En tant que tel, le Togo entend optimiser sa position géostratégique dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest pour une intégration plus réussie dans l'économie mondiale. Le développement du corridor se fera grâce à des investissements massifs dans les infrastructures modernes, le transport multimodal efficace entre la zone sud (Lomé) et la zone nord (Cinkassé) comprenant des infrastructures de transport (Port autonome de Lomé, port de Kpémé pour les activités de transport du phosphate); le réseau routier, le réseau ferroviaire et les aéroports (Lomé et Niamtougou). Dans cette vision, le Corridor Nord-Sud soutiendra la transformation des régions le long du corridor en zones économiques dynamiques, prospères et attrayantes. Ce projet multi-sectoriel est axé sur le développement des services industriels, commerciaux, du tourisme et de la logistique, en plus du développement des cultures agricoles suivant les différentes zones éco-climatiques.

En outre, la SCAPE prend en compte un certain nombre de questions transversales qui sont entre autres la population, le genre, l'environnement et le sida. Ces questions sont intégrées, dans la mesure du possible, dans les stratégies et politiques sectorielles.

26.1.2 Croissance Economique Prévues par les Plans Nationaux de Développement au Togo

Comme souligné précédemment, la SCAPE explore deux scénarios alternatifs de croissance: un scénario de croissance modérée référée comme scénario de base, qui s'accorde avec les tendances des trois dernières années, et partage les mêmes hypothèses du programme négocié avec le FMI. Ce scénario prévoit un renforcement de la croissance économique globale sur la période, avec des taux passant de 5,8% en 2013 à 6,3% en 2017; une moyenne annuelle de 6% sur la période. Le scénario

alternatif proposé par la SCAPE est désigné comme scénario de croissance accélérée. Celui-ci projette une croissance économique moyenne annuelle de 7,1% sur toute la période.

Tableau 26.1.1 Prévision des Taux de Croissance du PIB du Togo

(1) Scénario de base						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Secteur Primaire	5,1	4,5	4,4	4,7	5,0	5,1
Secteur Secondaire	12,4	12,3	9,9	10,9	11,1	11,2
<i>Industrie</i>	10,0	10,0	6,0	8,0	9,0	9,0
Secteur Tertiaire	3,5	4,5	6,8	5,1	6,0	6,2
PIB réel	5,6	5,8	6,0	5,9	6,1	6,3
(2) Scénario Alternatif						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Secteur Primaire	5,1	5,3	6,1	6,5	6,6	6,9
Secteur Secondaire	12,4	13,3	14,3	15,2	15,8	16,4
<i>Industrie</i>	10,0	11,5	11,8	12,1	12,1	12,2
Secteur Tertiaire	3,5	5,9	5,9	6,4	6,4	6,5
PIB réel	5,6	6,0	6,6	7,2	7,6	8,1

Source: Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE), 2013-2017

26.2 Vision à Long-Terme du Togo

(1) Vision à Long Terme de 20 ans du Togo

Conformément à la “Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi pour la période 2013-2017” la vision est de “faire du Togo un pays émergent d’ici 15 à 20 ans”. Les principaux objectifs de la politique économique à moyen terme pour la période 2013-2017 sont “d’établir et de consolider les bases de l’émergence future du Togo”.

Pour réaliser cette vision future, le Togo devra transformer la structure de son économie de manière significative de sorte à: (i) favoriser la re-émergence du secteur secondaire, en particulier l'industrie manufacturière; (ii) intensifier le secteur primaire; et (iii) transformer le secteur tertiaire jusque là largement informel en des services plus rentables, professionnalisés. Il devra parallèlement obtenir le statut de pays à revenu intermédiaire, dans lequel les emplois et les revenus sont mieux répartis et la pauvreté, n’est plus que résiduel. Cet effort d'industrialisation sera naturellement basée sur le développement des infrastructures, l'amélioration du climat des affaires, la réduction des coûts des intrants, et un système financier plus novateur et ouvert sur le monde tout en assumant pleinement la mission d'offrir des intermédiations financières.

(2) Vision Togo 2030

Le gouvernement du Togo a lancé le processus d'élaboration d'une nouvelle vision pour l'avenir du Togo en Septembre 2015. Un atelier a été organisé sur le processus de développement de la “VISION 2030 TOGO” en Décembre 2015. Le résumé analytique du système de diagnostic du Togo dans le cadre de l'étude prospective “Vision Togo 2030” a été publié en Décembre 2015. Cependant, la version finale de la Vision Togo 2030 n'a pas encore été publiée.

26.3 Initiatives du Développement Spatial au Niveau National

Pour assurer la durabilité de l'expansion économique rapide, le gouvernement du Togo cherchera à fonder les bases de sa croissance sur les pôles de développement qui sont mieux répartis dans tout le pays et consolider l'intégration économique sous-régionale du Togo par la mise en œuvre efficace du concept stratégique de développement de corridor.

Les objectifs opérationnels du corridor impliquent des interventions du secteur privé:

- Réhabiliter ou mettre à niveau le réseau d'infrastructure le long du corridor principal, y compris les liaisons routières et ferroviaires entre le Togo et ses voisins
- Optimiser les investissements dans la zone du corridor à travers la création de nouvelles opportunités par la réhabilitation ou la modernisation des infrastructures
- Optimiser les possibilités de développement social et de débouchés sur les marchés, tout en encourageant la participation des communautés traditionnellement défavorisées
- Réduire les disparités régionales et promouvoir le développement local.

26.4 Cadre Démographique du Togo

Selon le recensement de la population de 2010, la population nationale du Togo était de 6.191.155. La population totale du Togo a connu une croissance rapide au cours des dernières décennies, atteignant pratiquement le double de sa population en trois décennies entre 1981 et 2010. Le taux de croissance annuel de la population a atteint approximativement 2,9% entre 1981 et 2010.

Tableau 26.4.1 Populations Antérieures du Togo par Région (1981 et 2010)

Région	Population		Croissance démographique	Taux de Croissance Annuel
	1981	2010	1981-2010	1981-2010
Région Maritime	1.040.241	2.599.955	1.559.714	3,21%
Région des Plateaux	650.393	1.375.165	724.772	2,62%
Région Centrale	273.138	617.871	344.732	2,85%
Région du Kara	426.651	769.940	343.289	2,06%
Région des Savanes	329.144	828.224	499.080	3,23%
Total	2.219.567	6.191.155	3.471.588	2,88%

Source: Direction Générale de la Statistique et de la Comptabilité Nationale¹, 2011, Résultats définitifs du RGPH 2010

26.4.1 Projection de la Future Population par l'INSEED

L'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED) projette la population togolaise total à 9,8 million (haute variante), 9,6 millions (moyenne variante) et 9,3 millions (faible variante) à l'horizon 2030.

26.4.2 Deux Modèles de Populations Régionales pour l'Aménagement Territorial du Togo dans le Cadre du Scénario Sélectionné pour le Développement du Corridor Sous-Régional

Selon le scénario choisi (développement de corridors axé sur le marché sous-régional) pour le développement du corridor sous régional, deux modèles de population future par région sont proposés pour le Togo.

- Modèle 1: Développement Équilibré des grandes villes situées le long des Corridors Nord-Sud et Corridor Côtier
- Modèle 2: Développement Concentré au niveau du Corridor côtier.

Le premier est un modèle, qui favorise le développement non seulement dans le Grand Lomé, mais aussi dans les grandes villes, telles que Atapamé, Sokodé, Kara et Dapaong. L'autre modèle suppose qu'une concentration extrême se produira dans les grandes villes situées le long du corridor côtier y compris le Grand Lomé. Relativement au deuxième modèle, deux trames de population par région au niveau du Togo ont été élaboré sur la base des deux modèles comme indiqué dans le Tableau 26.4.2.

¹ Actuellement connu sous le nom Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et Démographiques (INSEED)

Tableau 26.4.2 Deux Modèles de la Future Population par Région au Togo

Régions		Modèles Alternatifs	Développement Équilibré des grandes villes situées le long des Corridors Nord-Sud et Corridor Côtier			Développement Concentré au niveau du Corridor côtier		
			2015	2025	2040	2015	2025	2040
Maritime	Population		3.043.022	4.116.071	6.296.295	3.046.651	4.154.763	6.478.404
	Taux de Crois. Annuel			3,07%	2,87%		3,15%	3,01%
Plateaux	Population		1.568.267	2.043.203	2.998.273	1.565.616	2.015.376	2.882.032
	Taux de Crois. Annuel			2,68%	2,59%		2,56%	2,41%
Centrale	Population		712.057	941.843	1.399.912	711.838	939.363	1.395.649
	Taux de Crois. Annuel			2,84%	2,68%		2,81%	2,67%
Kara	Population		856.747	1.077.338	1.534.261	856.390	1.073.561	1.502.207
	Taux de Crois. Annuel			2,32%	2,39%		2,29%	2,26%
Savanes	Population		970.380	1.314.550	1.993.810	969.976	1.309.941	1.964.260
	Taux de Crois. Annuel			3,08%	2,82%		3,05%	2,74%
Togo	Population		7.150.472	9.493.005	14.222.551	7.150.472	9.493.005	14.222.551
	Taux de Crois. Annuel			2,87%	2,73%		2,87%	2,73%

Source: Equipe d'Etude de la JICA

26.4.3 Cadre Démographique du Togo

Le modèle sélectionné (Développement Equilibré des grandes villes situées le long des Corridors Nord-Sud et le Corridor Côtier) pour la trame démographique du Togo est indiqué dans le Tableau ci-dessous.

Selon les projections, la population du Togo devrait être d'environ 9,5 millions en 2025 et environ 14 millions en 2040.

La région la plus peuplée continuera d'être la région Maritime qui inclut le Grand Lomé avec une population de plus de 6 millions en 2040. La Régions des Plateaux continuera également d' être la deuxième région la plus peuplée au Togo avec près de 3 millions de personnes en 2040.

Tableau 26.4.3 Trame de la Population par Région du Togo

Region		2010 (Recens.)	2015	2020	2025	2030	2035	2040
Maritime	Population	2.599.955	3.043.022	3.547.461	4.116.071	4.758.475	5.484.081	6.296.295
	Taux de Crois. Annuel		3,20%	3,12%	3,02%	2,94%	2,88%	2,80%
Plateaux	Population	1.375.165	1.568.267	1.789.970	2.043.203	2.328.767	2.646.963	2.998.273
	Taux de Crois. Annuel		2,66%	2,68%	2,68%	2,65%	2,59%	2,52%
Centrale	Population	617.871	712.057	819.687	941.843	1.079.116	1.231.811	1.399.912
	Taux de Crois. Annuel		2,88%	2,86%	2,82%	2,76%	2,68%	2,59%
Kara	Population	769.940	856.747	958.500	1.077.338	1.212.950	1.364.984	1.534.261
	Taux de Crois. Annuel		2,16%	2,27%	2,37%	2,40%	2,39%	2,37%
Savanes	Population	828.224	970.380	1.132.205	1.314.550	1.518.653	1.745.272	1.993.810
	Taux de Crois. Annuel		3,22%	3,13%	3,03%	2,93%	2,82%	2,70%
Togo	Population	6.191.155	7.150.472	8.247.824	9.493.005	10.897.961	12.473.111	14.222.551
	Taux de Crois. Annuel		2,92%	2,90%	2,85%	2,80%	2,74%	2,66%

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Chapitre 27 Plan de développement des corridors du Togo

27.1 Analyse FFOM relative au développement des corridors au Togo

Une analyse FFOM (Force, Faiblesse, Opportunités et Menaces) pour le Togo a été menée relativement au développement des corridors dans le pays tel que présenté dans le tableau ci-dessous.

Les résultats de l'analyse FFOM pour les quatre pays du CACAO sont présentés dans le Chapitre 3.

Tableau 27.1.1 Analyse FFOM du Togo

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> En tirant parti de sa superficie qui est relativement petite en termes de population (7,6 millions en 2015) et de territoire (56.785 km²), il est possible pour le Togo de mettre en œuvre des projets ambitieux axés sur le développement portuaire et le développement des routes avec un budget limité. Par ailleurs, le Togo a réussi à formuler et mettre en œuvre une stratégie de logistique dans le contexte des pays du Golfe de Guinée. Dans le cadre de la stratégie logistique, le Togo a réussi à positionner le port de Lomé comme l'un des principaux ports de transbordement de fret au niveau des pays du Golfe de Guinée. En plus de la construction et l'exploitation du terminal à conteneurs très moderne du port de Lomé, "Un Système de Guichet Unique" est opérationnel pour les procédures d'importation et d'exportation, contribuant largement à la réduction de la corruption et du temps requis pour la manutention du fret. La route principale du corridor nord-sud reliant le port de Lomé et les pays de l'intérieur a été régulièrement renforcée par l'amélioration de la chaussée et par la construction de routes de contournement dans les zones montagneuses. Grâce à sa proximité au Nigéria, ainsi qu'au Bénin, le Togo a développé la pêche continentale et les activités de vente ciblant les marchés du Nigéria. Les populations togolaises et les entreprises sont intéressés par les activités économiques visant les marchés du Nigéria. Étant donné que les cultures de rente du Togo, comme le café, cacao et noix de cajou, sont produites par de petits exploitants agricoles, plutôt que sur de grandes superficies, il est possible pour l'agriculture togolaise d'utiliser des méthodes très productives ciblant spécialement les marchés de besoins particuliers, par exemple, les marchés de produits agricoles biologiques. Étant donné que le Togo est voisin au Ghana, au Burkina Faso, au Niger et au Nigéria, qui forment un grand marché de consommation de cultures vivrières, il est plus facile pour le Togo de produire et vendre ses cultures vivrières aux pays voisins. 	<ul style="list-style-type: none"> Les élections démocratiques des assemblées locales n'ont pas encore eu lieu au Togo. La mise en place d'un système démocratique complet et stable pourrait prendre du temps. Par conséquent, les investisseurs étrangers pourraient ne pas considérer le Togo comme un pays stable et attrayant pour leurs investissements. Étant donné que la route nationale du corridor nord-sud (Corridor Lomé-Ouagadougou) n'enregistre pas une forte demande de fret intérieur, elle doit compter principalement sur la demande de fret externe du Togo (soit à partir des pays enclavés ou des pays d'outre-mer). Étant donné que les pays voisins produisent des cultures commerciales similaires, comme le cacao, le café, le palmier à huile et la noix de cajou, il est difficile pour le Togo de rivaliser avec ceux-ci en termes de volume de production. La productivité agricole est relativement faible vu que l'utilisation des machines agricoles et des animaux pour la culture ne sont pas aussi populaires à l'heure actuelle. Le Togo ne possède pas de grandes villes et d'industries à grande échelle. Sur cette base, la nécessité de se doter de centrales électriques à grande échelle ne se posait pas dans le passé. Par conséquent, le coût de la production de l'énergie au Togo était suffisant. Toutefois, à l'heure actuelle, la production d'une énergie stable et moins coûteuse n'est plus évidente au Togo.
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Le Grand Lomé est situé sur le Corridor Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos. Avec la réalisation d'une section de 50 km de l'autoroute côtière en plus du développement des infrastructures pour l'approvisionnement en électricité et en eau, le Grand Lomé pourrait devenir un emplacement industriel stratégique pour attirer les investissements étrangers ciblant les marchés sous-régionaux, de même que d'autres métropoles de la Côte d'Ivoire et du Ghana. À l'avenir, le Grand Lomé serait en mesure de jouer un rôle dans la fabrication de produits intermédiaires ou des pièces de rechange pour alimenter les grands marchés du Nigéria, en particulier Lagos, parce que certains produits industriels seront importés du port de Lomé et transportés vers le Nigéria par voie routière via l'autoroute. 	<ul style="list-style-type: none"> Le Port de Lomé a réussi à se positionner comme l'un des principaux ports maritimes de transbordement et de transit de fret. Il y a des possibilités que les autres ports des pays du Golfe de Guinée adoptent des stratégies similaires pour le développement de leurs activités incluant la réalisation et l'extension de terminaux à conteneurs, l'adoption d'un "Système de Guichet Unique". De telles initiatives pourraient renforcer la concurrence avec le port de Lomé relativement à sa position de port d'éclatement. Il existe un risque que le Togo soit également ciblé par des attaques terroristes par des groupes terroristes opérant à l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest. Les mouvements visant l'émergence d'une démocratie effective

<ul style="list-style-type: none">• Étant donné que plus de la moitié des terres arables ne sont pas encore exploitées au Togo, il pourrait être possible d'accroître la production agricole par l'utilisation de machines agricoles.• Il est possible d'étendre les terres agricoles en utilisant efficacement les sources d'eaux de surface et souterraines.	<p>opposée au système politique togolais actuel pourrait perturber la situation sociale et économique du Togo à l'avenir.</p> <ul style="list-style-type: none">• Si la mise en œuvre actuelle des stratégies logistiques (basées sur le port de Lomé et le Corridor Lomé- Ouagadougou) ne profite pas largement à la société et à l'économie, en particulier dans les régions intérieures du Togo, cela pourrait conduire à des troubles sociaux à l'avenir.• Étant donné que la demande en eau augmente en raison de la croissance démographique et économique, les conflits sur les sources d'eau pourraient augmenter au Togo.
---	---

Source: Équipe d'Étude de la JICA

27.2 Objectifs du développement des corridors au Togo

27.2.1 Objectifs du développement des corridors au Togo

Il existe deux types de développement des corridors possible au Togo. L'un est relatif au développement du corridor nord-sud basé sur les corridors de transport internationaux. L'autre concerne le développement du corridor côtier sur la base du corridor de transport Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos.

(1) Objectifs du développement du corridor Nord-Sud au Togo

- Promouvoir le développement des secteurs économiques en utilisant les corridors de transport nord-sud.
- Mettre à niveau les infrastructures du corridor de transport nord-sud afin de les connecter aux infrastructures du corridor de transport du Burkina Faso, en répondant à la demande accrue de ces corridors de transport dans le but de promouvoir le développement des secteurs économiques dans la partie nord du pays.
- Fournir des infrastructures visant à élargir les zones pouvant favoriser le développement agricole dans les zones rurales de même que le développement des industries dans les villes régionales
- Doter les sites potentiels de gisements miniers d'infrastructures dans le but d'impulser le développement des ressources minières dans les régions intérieures du Togo.
- Contribuer au développement territorial intensif en tirant profit du développement du corridor nord-sud au Togo.

(2) Objectifs du développement du corridor côtier au Togo

- Mettre à niveau le développement des secteurs économiques en utilisant le corridor de transport côtier Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos par l'utilisation des avantages créés par l'union douanière qui favorisera l'intégration économique sous-régionale.
- Mettre à niveau les infrastructures du corridor de transport côtier en répondant à la demande accrue de ce corridor dans le but de promouvoir le développement des secteurs économiques dans les régions métropolitaines du Grand Lomé .
- Fournir des infrastructures afin d'élargir les zones pour favoriser non seulement le développement des industries, mais aussi le développement des TIC-BPO et d'autres secteurs des services, dans le Grand Lomé.
- Contribuer à un développement territorial généralisé en tirant profit du développement du corridor côtier au Togo

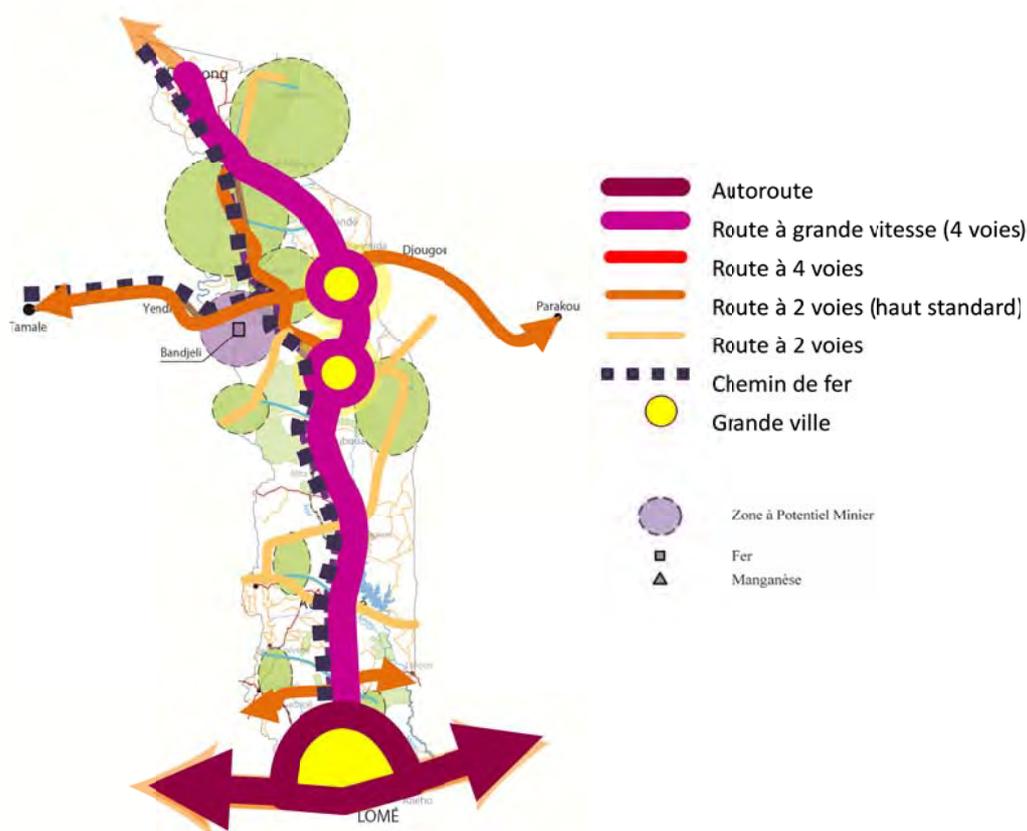
27.3 Modèle de développement des corridors à très long terme au Togo

Sur la base des discussions qui ont eu lieu lors des réunions tenues avec les parties prenantes du Togo, un modèle de développement des corridors pour le très long terme (au delà de 2040) a été

élaboré. Ce modèle de développement des corridors à très long terme vise à atteindre les objectifs suivants:

- Favoriser l'intégration physique et économique avec les pays voisins du Togo, y compris le Bénin.
- Favoriser le développement de divers secteurs économiques ciblant à la fois les marchés d'outre-mer et les marchés sous-régionaux.
- Réaliser un vaste développement dans le pays pour améliorer le niveau de vie des populations dans diverses régions du pays.
- Assurer un corridor de transport à grande vitesse afin d'attirer les investissements dans des secteurs économiques.

Les infrastructures à développer sur le long terme sont illustrées sur la figure ci-dessous



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.3.1 Modèle de développement des corridors sur le très long terme au Togo

27.4 Modèles de développement des corridors au Togo

Sur la base du modèle de développement des corridors sur le très long terme, des modèles alternatifs connexes ont été élaborés en définissant les priorités à réaliser pour l'année cible 2040.

27.4.1 Modèles de développement des corridors au Togo à l'horizon 2040

(1) Facteurs pour différencier les modèles de développement des corridors

Les quatre types de facteurs suivants ont été identifiés pour différencier les modèles de développement des corridors au niveau du Togo:

1) Types de secteurs économiques à promouvoir

- Les secteurs économiques ciblant les marchés d'outre-mer.
- Les secteurs économiques ciblant les marchés des grandes villes des pays voisins.
- Les secteurs économiques de Lomé (secteurs des services avancés pour les marchés nationaux et le secteur manufacturier ciblant les marchés sous-régionaux, ainsi que le marché national).
- Le secteur minier et de la production agricole céréalière ciblant les marchés d'outre-mer.

2) Infrastructures de corridor de transport

- Développement des infrastructures des corridors de transport pour soutenir l'exportation vers l'étranger.
 - Principalement le corridor nord-sud reliant Ouagadougou et l'arrière-pays togolais au nord au port de Lomé et à la zone côtière.
- Développement des infrastructures de corridor de transport pour soutenir le commerce (exportation) vers les marchés des grandes villes des pays voisins.
 - Le développement d'un corridor de transport côtier reliant le Togo à la Côte d'Ivoire, au Ghana et au Bénin s'avère nécessaire pour la promotion du commerce vers les marchés des grandes villes des pays voisins.
- Développement des infrastructures urbaines pour soutenir les secteurs économiques du Grand Lomé

3) Développement du secteur économique en tirant parti des infrastructures de corridors existantes

- Principaux types de secteurs agricoles dans la partie nord du Togo
 - Le développement de l'agriculture à moyenne et grande échelle et des secteurs liés à l'agriculture (production agricole, transformation et commercialisation) et l'appui à l'agriculture à petite échelle sont également encouragés. Les activités agricoles à moyenne et grande échelle sont basées sur les investissements étrangers et locaux, tout en favorisant les programmes d'appui aux petits paysans.
 - L'appui à l'agriculture à petite échelle est promu avec moins de dépendance des investissements étrangers et nationaux dans le secteur agricole.
- Principaux secteurs économiques des villes régionales du nord du Togo:
 - Les industries manufacturières et les industries des TIC et BPO en plus des secteurs du commerce et des services dans les villes régionales bien ciblées, à savoir Kara et Sokodé.
 - La plupart des secteurs commerciaux et de services soutenant les villes régionales, mais aussi leurs zones rurales environnantes, ainsi que d'autres secteurs économiques des TIC et BPO.
 - L'exploitation du gisement de fer de Bandjeli devant être soutenue par le développement ferroviaire entre Lomé et Kabou.
- Les grands secteurs économiques des zones côtières métropolitaines le long du couloir côtier, y compris le Grand Lomé
 - Promouvoir le développement du Grand Lomé en attirant et en accueillant non seulement les industries manufacturières et les secteurs des TIC et BPO ciblant les marchés sous-régionaux, mais aussi les secteurs de services avancés, y compris la fonction de zone de commerce sous-régionale, les services financiers de pointe et les services récréatifs internationaux en plus des commerce et services existants.

(2) Deux modèles alternatifs de développement du corridor du Togo

Les deux modèles alternatifs suivants relatifs au développement des corridors au Togo ont été formulés dans le but de favoriser le développement des secteurs économiques intérieurs (agriculture et transformation agroalimentaire), de la production et des services avancés du Grand Lomé:

- Le modèle de développement des corridors C-TG-1 du Togo: Développement ferroviaire de Lomé-Kabou pour l'exploitation de la mine de fer et le développement de la voie à grande vitesse de Lomé-Kara, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest.
- Le modèle de développement des corridors C-TG-2 du Togo: développement ferroviaire de Lomé-Cinkassé (frontière nationale) et aménagement de la voie à grande vitesse de Lomé-Sokodé, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest.

1) Modèle de développement des corridors C-TG-1 du Togo: Développement ferroviaire de Lomé-Kabou pour l'exploitation de la mine de fer et le développement de la voie à grande vitesse de Lomé-Kara, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest

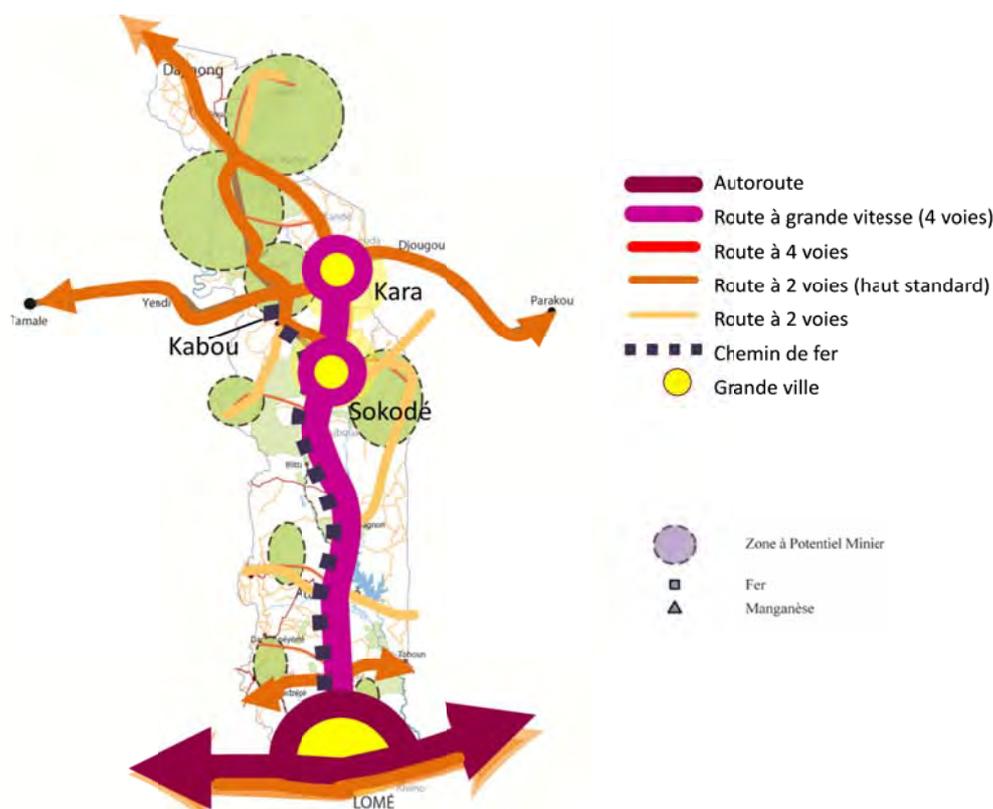
Le modèle de développement des corridors C-TG-1 présente les caractéristiques suivantes dans le développement des infrastructures de corridors et des secteurs économiques:

Secteurs économiques

- Les principaux types de secteurs agricoles à promouvoir dans les parties centre et nord du Togo: l'agriculture à moyenne et grande échelle et les secteurs connexes à l'agriculture (production agricole, transformation et commercialisation) ciblant non seulement les marchés intérieurs mais aussi les marchés sous-régionaux, en particulier ceux des pays voisins, comme le Ghana, le Bénin et le Nigéria, en encourageant les investissements étrangers et nationaux, ainsi que l'agriculture à petite échelle.
- Les industries manufacturières en plus des secteurs du commerce et des services dans les villes régionales bien ciblées, notamment Kara et Sokodé.
- Exploitation minière dans une région intérieure: l'exploitation du gisement de fer de Bandjeli devrait être revitalisée par la promotion des investissements dans la construction et l'exploitation de chemins de fer nord-sud pour le transport du minerai de fer.
- Les principaux secteurs économiques à promouvoir dans la région métropolitaine côtière du Grand Lomé: non seulement les industries manufacturières ciblant les marchés sous-régionaux, mais aussi la fonction de ville de commerce sous-régionale et les services financiers de pointe, en plus du commerce et des services existants.

Développement du corridor de transport et des secteurs économiques

- Le développement de ces secteurs économiques ciblant les marchés intérieurs et les marchés sous-régionaux est favorisé par le renforcement du corridor de transport nord-sud et du corridor côtier est-ouest.
- Le corridor de transport Nord-Sud est fortement soutenu par la construction et l'exploitation non seulement d'une voie à grande vitesse entre Lomé et Kara, mais aussi d'un chemin de fer entre Lomé et Kabou (près de Bandjeli). Ce développement ferroviaire nord-sud est destiné à favoriser l'exploitation du minerai de fer de la mine de Bandjeli. À l'extrémité nord du chemin de fer de Kabou, un port sec multimodal est prévu pour relier le transport ferroviaire et le transport de camions non seulement pour le nord du Togo, mais aussi pour le Burkina Faso et les pays enclavés.
- D'autre part, une voie à grande vitesse entre le Grand Lomé et Kara devrait être réalisée pour attirer les investissements dans les zones centre et le nord du Togo.



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.4.1 Modèle de développement des corridors C-TG-1 du Togo à l'horizon in 2040

2) Modèle de développement des corridors C-TG-2 du Togo: développement ferroviaire de Lomé-Cinkassé (frontière nationale) et aménagement de la voie à grande vitesse de Lomé-Sokodé, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest

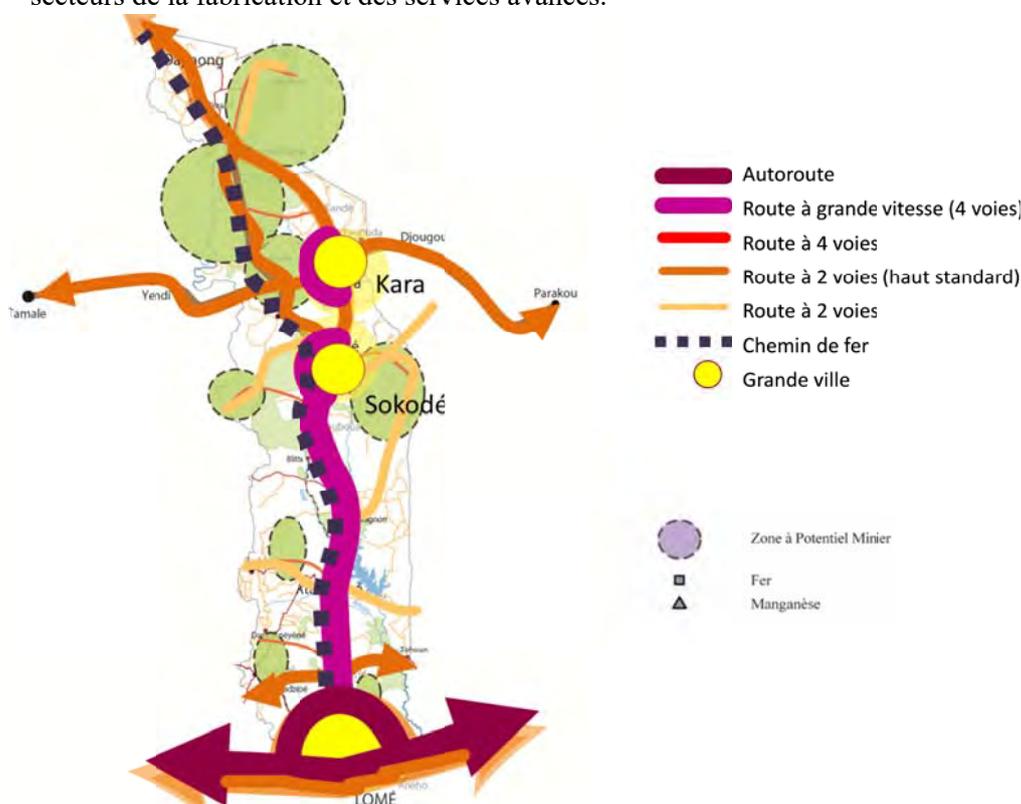
Le modèle de développement des corridors C-TG-2 présente des secteurs économiques similaires au modèle C-TG-1, comme suit:

Secteurs économiques

- Les principaux types de secteurs agricoles à promouvoir dans les parties centre et nord du Togo: l'agriculture à moyenne et grande échelle et les secteurs connexes à l'agriculture (production agricole, transformation et commercialisation) ciblant non seulement les marchés intérieurs mais aussi les marchés sous-régionaux, en particulier ceux des pays voisins, comme le Ghana, le Bénin et le Nigéria, en encourageant les investissements étrangers et nationaux, ainsi que l'agriculture à petite échelle.
- Les industries manufacturières en plus des secteurs du commerce et des services dans les villes régionales bien ciblées, notamment Kara et Sokodé.
- Exploitation minière dans une région intérieure: l'exploitation du gisement de fer de Bandjeli devrait être revitalisée par la promotion des investissements dans la construction et l'exploitation de chemins de fer nord-sud pour le transport du minerai de fer.
- Les principaux secteurs économiques à promouvoir dans la région métropolitaine côtière du Grand Lomé: non seulement les industries manufacturières ciblant les marchés sous-régionaux, mais aussi la fonction de ville de commerce sous-régionale et les services financiers de pointe, en plus du commerce et des services existants.

Afin de réaliser le développement de ces secteurs économiques dans les zones intérieures et côtières, les caractéristiques suivantes de l'infrastructure spatiale et des corridors:

- Une extension du chemin de fer du port de Lomé jusqu'à Cinkassé (frontière nationale) devrait être réalisée. Ce développement ferroviaire vise à accroître la demande du fret ferroviaire, en reliant le transport par camion au transport ferroviaire. L'on s'attend à ce que celui-ci puisse favoriser l'augmentation de la demande de cargaisons incluant celle des conteneurs du port de Lomé à destination des pays enclavés de même que la demande en bovins vivants en provenance des pays intérieurs vers les zones côtières.
- La voie à grande vitesse doit être étendue du Grand Lomé à Sokodé. Cette voie présente une distance plus courte comparativement à la voie à Grande Vitesse du Scénario C-TG-1. En effet, on considère qu'il est possible de raccourcir le temps de déplacement pour attirer les investissements à travers la voie à grande vitesse de Lomé-Sokodé.
- L'autoroute côtière reliant Lomé à ses pays voisins côtiers (Bénin et Ghana) sera mise en place pour favoriser l'extension de la zone économique accessible en 6 heures. Cette infrastructure de corridor de transport côtier pourrait servir de base pour attirer les investissements dans les secteurs de la fabrication et des services avancés.



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.4.2 Modèle de développement des corridors C-TG-2 du Togo à l'horizon in 2040

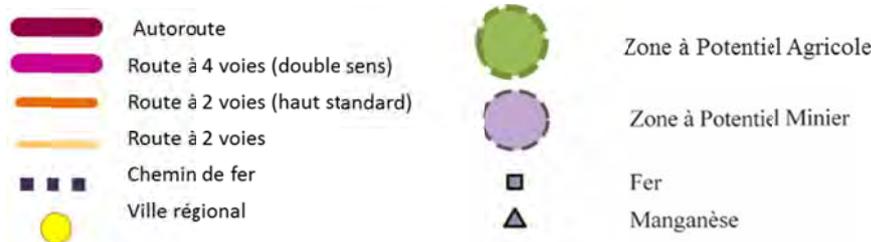
27.4.2 Comparaison des modèles alternatifs du développement des corridors au Togo

Les modèles de développement des corridors alternatifs (C-TG-1 et C-TG-2) formulés dans la section précédente sont comparés sur la base des perspectives suivantes:

- Caractéristiques du Développement Territorial
- Effet sur le Développement des zones intérieures
- Coûts du développement des infrastructures de corridors pour la promotion du développement des secteurs économiques ciblés

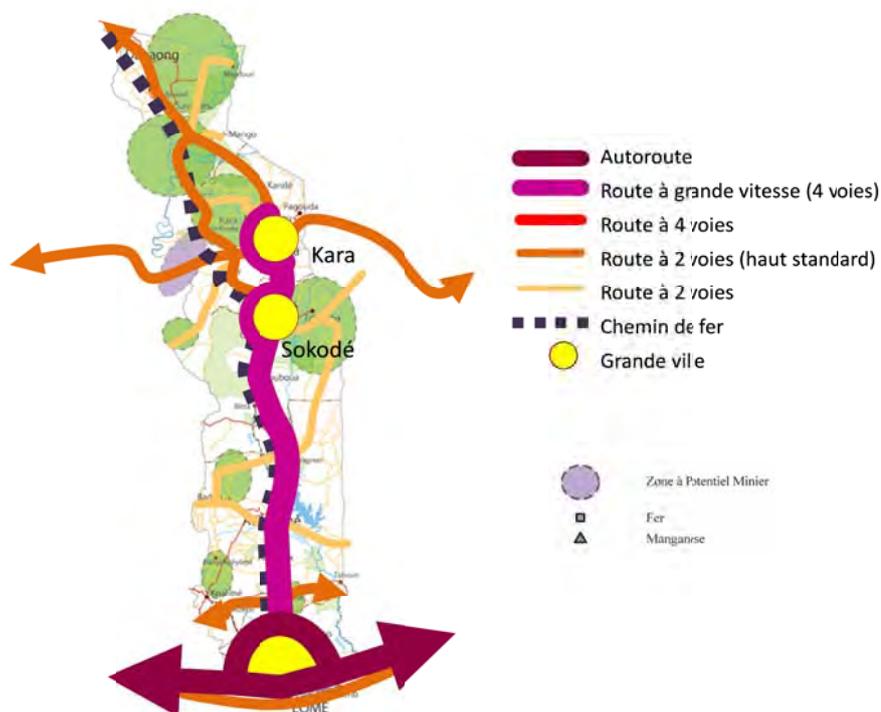
Tableau 27.4.1 Comparaison des modèles scénarios alternatifs du développement de corridors au Togo

		Infrastructures de Corridor	Secteurs économiques ciblés
C-TG-1		<ul style="list-style-type: none"> • Voie à grande vitesse entre le Grand Lomé et Kara • Renforcement de la ligne de transport nord-sud (Lomé-Kara-Dapaong) • Chemin de fer Nord-Sud entre Lomé et Kabou (près de Bandjeli) • Port sec multimodal à Kabou • Ce scénario favoriserait le développement intérieur compte tenu des possibilités d'exploitation des gisements de fer • <u>Le coût de la réalisation du chemin de fer pour le transport du minerai de fer vers le port de Lomé est moyen car le port sec multimodal de Kabou ne peut pas attirer un volume significatif de camions.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • Le développement agricole est favorisé dans les parties centre et nord par des investissements agricoles bien soutenus par l'autoroute. • Les industries manufacturières (agro-industries) et les centres commerciaux fonctionnent à Kara et à Sokodé (les investissements industriels pourraient être bien soutenus par la voie à grande vitesse). • Extraction de minerai de fer à Bandjeli (le développement minier pourrait être bien soutenu par le chemin de fer) • Les effets sur le développement intérieur sont soutenus à la fois par les routes à grande vitesse et par les chemins de fer. Par conséquent, l'effet du scénario C-TG-1 sur le développement intérieur est semblable à celui du scénario C-TG-2.
C-TG-2		<ul style="list-style-type: none"> • Voie à grande vitesse entre le Grand Lomé et Sokodé • Renforcement de la ligne de transport nord-sud (Lomé-Kara-Dapaong) • Chemin de fer Nord-Sud entre Lomé et Cinkassé par Kabou (près de Bandjeli) • Port sec multimodal à Kabou • <u>La performance du coût de l'extension ferroviaire de Kabou à Cinkassé n'est pas positive car le volume de trafic conteneurisé des pays intérieurs n'est pas assez important pour renforcer la faisabilité de cette extension ferroviaire.</u> • <u>Les coûts du scénario C-TG-2 sont meilleurs à ceux du scénario C-TG-1 étant donné que l'extension du chemin de fer à la frontière nationale permettra d'attirer plus de camions que le scénario C-TG-1.</u> 	<ul style="list-style-type: none"> • Développement agricole dans les parties centre et nord (les investissements agricoles pourraient être bien soutenus par l'autoroute) • Les industries manufacturières (agro-industrie) et les centres commerciaux fonctionnent à Kara et à Sokodé (les investissements industriels pourraient être bien soutenus par l'autoroute) • Extraction de minerai de fer à Bandjeli (le développement minier pourrait être bien soutenu par le chemin de fer) • Les effets sur le développement intérieur sont soutenus à la fois par les routes à grande vitesse et par les chemins de fer. Par conséquent, l'effet du scénario C-TG-2 sur le développement intérieur est semblable à celui du scénario C-TG-1.



27.5 Modèle sélectionné pour le développement du corridor au Togo

Sur la base de l'évaluation des modèles alternatifs de développement, le modèle de développement des corridors C-TG-2: “développement ferroviaire de Lomé-Cinkassé (frontière nationale) et aménagement de la voie à grande vitesse de Lomé-Sokodé, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest” est considéré comme plus efficace pour atteindre les objectifs de développement indiqués. Ce scénario est décrit dans cette section.



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.5.1 Modèle de développement des corridors au Togo à l'horizon en 2040

27.6 Plan de développement graduel des corridors au Togo

Le scénario C-TG-2 est composé de deux corridors. L'un est pour le développement du corridor Nord-Sud et l'autre pour le développement du corridor côtier Est-Ouest.

Afin de réaliser de scénario C-TG-2 : “développement ferroviaire de Lomé-Cinkassé (frontière nationale) et aménagement de la voie à grande vitesse de Lomé-Sokodé, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest” d'ici 2040, il est nécessaire de mettre en œuvre les actions suivantes suivant les étapes :

(1) Développement du corridor Nord-Sud

Conformément au sénario global retenu pour le développement du corridor sous-régional (Scénario global 1), les stratégies suivantes relatives au développement graduel des infrastructures des corridors de transport et des secteurs économiques sont formulées:

- Dans le court et moyen terme (2018~2025), promouvoir le développement des secteurs économiques dans les zones intérieures du Togo à travers l'amélioration des infrastructures des corridors de transport nord-sud en s'appuyant sur le principal corridor central relativement bien développé (route) et en fournissant des infrastructures et des mesures d'appui supplémentaires nécessaires

- Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels incluant:
 - Amélioration des routes Est-Ouest du Corridor Nord-Sud pour un meilleur accès aux zones potentielles agricoles
 - Promotion des investissements et mise en œuvre de projets d'appui au développement agricole, y compris les Agropoles de Kara et Oti dans les zones intérieures
 - Promotion des investissements pour le secteur manufacturier à Kara et Sokodé
 - Promotion des investissements et mise en œuvre de projets d'appui à l'aquaculture au barrage de Nangbéto et dans d'autres zones potentielles
 - Réhabilitation des marchés agricoles pour faciliter les liaisons avec les pays voisins dans les zones intérieures
- En améliorant les infrastructures de corridors de transport Nord-Sud suivantes :
 - Aménagement de la route existante en voie à grande vitesse (4 voies) entre Lomé et Notsé, y compris la voie de contournement de Tsevié afin de raccourcir le temps de déplacement des zones côtières vers les zones intérieures de sorte à promouvoir les investissements dans les zones intérieures
 - Construction de la voie de contournement de Sokodé afin de contribuer à l'accélération du temps de déplacement vers les zones intérieures, avec l'autoroute à grande vitesse de Lomé et Notsé
 - Amélioration de la route Est-Ouest reliant Kara aux côtés Est et Ouest de la frontière nationale pour faciliter le commerce avec les pays voisins
 - Construction d'un câble à fibres optiques de Lomé à Cinkassé
 - Développement du chemin de fer de Lomé à Blitta
 - Développement d'un système de transport multimodal pour intégrer le chemin de fer existant au transport ferroviaire à travers la construction et l'exploitation du port sec multimodal de Blitta
 - Mise en fonction de l'aéroport régional de Kara (ligne Lomé-Kara)
- En améliorant et en réalisant les projets d'infrastructures suivants relatifs au développement du secteur économique :
 - Amélioration de la route de Tchitcho - Leon - Guerin-Kouka pour l'agropole de Kara
 - Amélioration de la route de Mandouri - Sansanne et la route de Sansanne - Mango - Bauré via Gando Namoni pour l'agropole de Oti
 - Construction d'une zone franche industrielle à Sokodé
 - Construction d'une ligne de raccordement entre le réseau électrique national du Togo et celui du Ghana
 - Extension de la centrale hydroélectrique de Kozah
 - Construction d'une centrale hydroélectrique et d'une centrale électrique à Adjarala
- En améliorant les infrastructures urbaines de base avec de meilleurs services public
 - Modernisation de l'Université de Kara
 - Modernisation de l'hôpital universitaire de Kara
 - Amélioration de l'hôpital de Sokodé
- **Dans le moyen terme (2025-2033)**, promouvoir le développement des secteurs économiques ciblant les marchés intérieurs du Togo en renforçant la production, la transformation et la commercialisation des cultures (riz, soja et cultures spécialisées commercialisables dans la région du Grand Lomé et des principales villes le long du corridor central)
- **Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels** à travers la réalisation des éléments suivants:

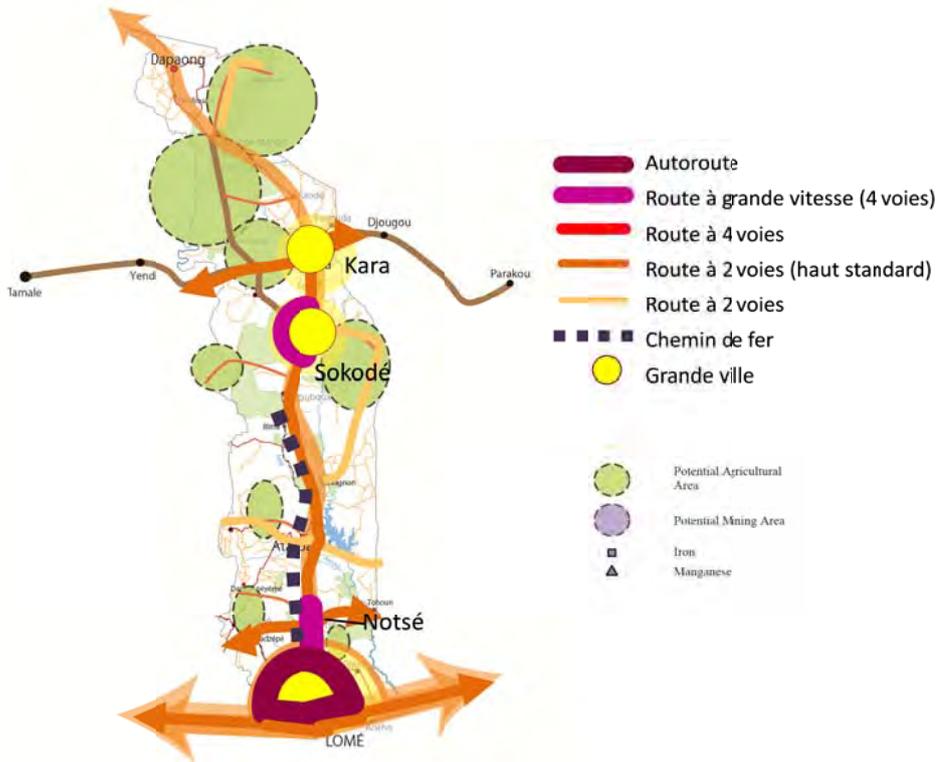
- Promotion des investissements pour le développement agricole, y compris les Agropoles dans les zones intérieures
- Réalisation de projets d'appui
- Projet d'appui au développement de l'agropole de Mono (Centre de logistique et de développement des ressources en eau)
- Étude sur le développement des Agropoles d'Amou, Agou, Yoto et Bas-Mono
- Promotion des investissements pour les industries manufacturières de Sokodé et Kara
- Promotion des investissements pour l'aquaculture au barrage d'Adjarala
- Projet d'appui au développement de l'aquaculture au barrage d'Adjarala
- Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli
- Construction de marchés régionaux à Kara et Sokodé
- Développement de la mine de fer de Bandjeli
- Réhabilitation des marchés agricoles Phase 2 (incluant Anié, Gaando Namoni et Cinkassé)
- En améliorant les infrastructures de corridors de transport Nord-Sud suivantes:
 - Amélioration de la route Nord-Sud entre Kara et Cinkassé
 - Amélioration de la route Nord-Sud entre Sokodé et Mango via Blitta
 - Construction d'une voie de contournement à Kara
 - Construction de voies à grande vitesse de Lomé à Atakpamé
 - Construction d'un chemin de fer de Blitta à Kabou
 - Construction et exploitation d'un port sec multimodal à Kabou
 - Mise en fonction du poste frontière unique de Cinkassé
- En améliorant et en réalisant les projets d'infrastructures suivants relatifs au développement du secteur économique :
 - Amélioration de la route de Kembole - Issati -Moretan pour l'agropole de Mono
 - Construction d'une zone franche industrielle à Kara
 - Mise en œuvre d'un nouveau développement de sources d'eau pour Kara
- Afin d'induire une croissance de la demande en transport pour le corridor de transport Nord-Sud
- **Dans le long terme 2034-2040,** moderniser les infrastructures de corridor de transport en réponse à la demande de transport en augmentant la mise en œuvre de stratégies à court et moyen termes.
 - En réalisant les infrastructures de corridor de transport Nord-Sud suivantes :
 - Construction d'une voie à grande vitesse d'Atakpamé à Sokodé
 - Construction d'un chemin de fer de Kabou à Cinkassé
 - Construction et exploitation d'un port sec multimodal à Cinkassé
 - promouvoir le développement des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux du corridor côtier sous-régional (Corridor Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos) en améliorant les infrastructures de corridors de transport.
 - Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels incluant :
 - Promotion des investissements pour le développement de l'agropole dans les zones intérieures
 - Promotion des investissements dans le secteur manufacturier à Kara et Sokodé

(2) Développement du corridor côtier

Conformément au **scénario de croissance retenu pour le développement de corridors sous-régionaux (scénario de croissance 1)**, le développement progressif suivant pour les

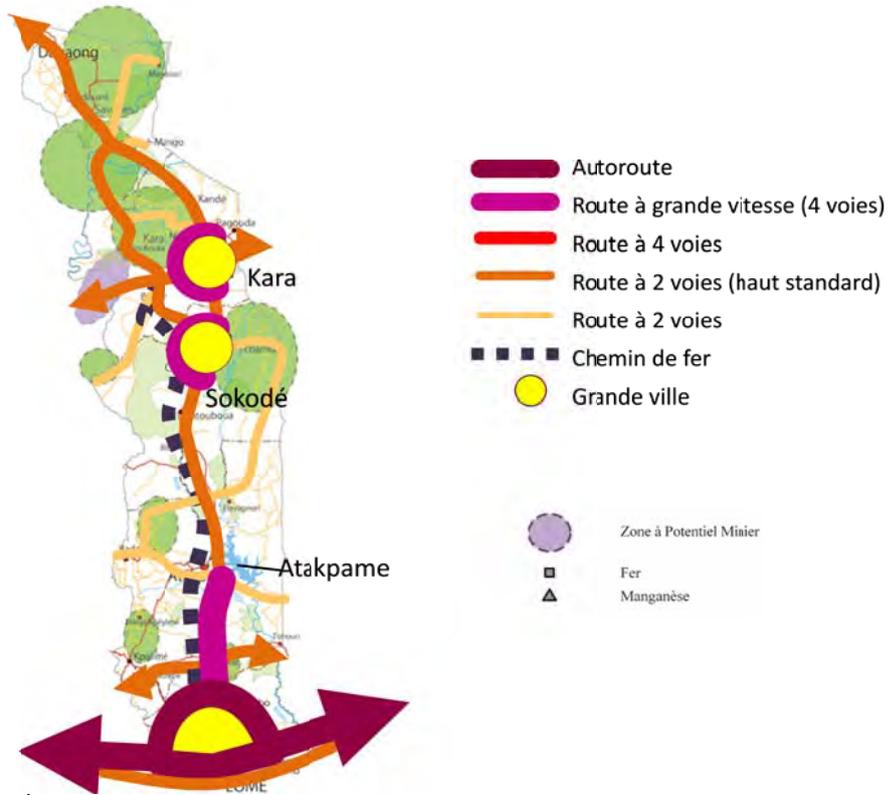
infrastructures de transport de corridor et les secteurs économiques est le **modèle de développement du corridor côtier du Togo**:

- **Dans le court et moyen terme 2018-2025**, promouvoir le développement des secteurs économiques dans la région du Grand Lomé en améliorant les infrastructures du transport côtier basées sur un corridor côtier relativement bien développé (route) et en fournissant des infrastructures et des mesures d'appui nécessaires supplémentaires.
 - Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels incluant:
 - Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé
 - En améliorant les infrastructures de corridors de transport Nord-Sud suivantes :
 - Promotion de la restructuration de l'occupation du sol des zones des terminaux et des zones riveraines du port de Lomé pour une exploitation efficace du portuaire et pour attirer les entreprises de l'industrie logistique et celles de la transformation
 - Promotion de la réduction des redevances portuaires au port de Lomé
 - Construction de plateformes logistiques (terminaux de camions) dans un arrière-pays du port de Lomé
 - Construction des tronçons du Grand Lomé de l'autoroute Abidjan-Lago
 - Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels incluant
- **Dans le moyen terme 2026-2033**, promouvoir le développement des secteurs économiques ciblant les marchés intérieurs et les marchés
 - sous-régionaux des pays voisins le long du corridor côtier en renforçant la production, la transformation et la commercialisation des cultures (riz, soja et cultures spécialisées commercialisables dans le corridor côtier)
 - Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels incluant :
 - Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé
 - Afin d'induire une croissance de la demande en transport pour le corridor de transport côtier
- **Dans le long terme** promouvoir le développement des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux du corridor côtier sous-régional (Corridor Abidjan-Accra-Lomé-Cotonu-Lagos)
 - Afin d'induire le développement des secteurs économiques potentiels incluant
 - Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé



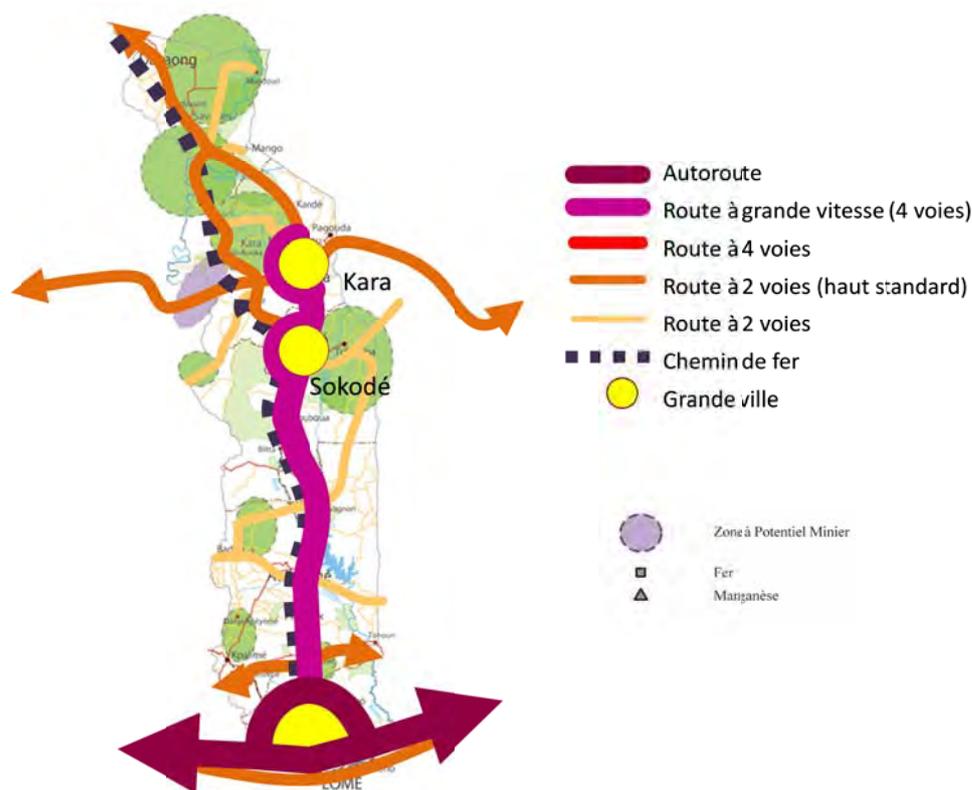
Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.6.1 Développement graduel des corridors à court terme (2025)



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.6.2 Développement graduel des corridors à moyen terme (2033)



Source: Équipe d'Étude de la JICA

Figure 27.6.3 Développement graduel des corridors à long terme (2040)

27.7 Points clés du plan de développement des corridors au Togo

La force du Togo dans le développement des corridors est le port de Lomé et le corridor Lomé-Ouagadougou. Le terminal de conteneurs du port de Lomé a attiré un grand volume des marchandises du transit vers les pays enclavés et ce, rapidement dès sa mise en service en novembre 2014. En dehors de l'aménagement du port de Lomé, le Togo poursuit l'aménagement des routes nord-sud du corridor Lomé-Ouagadougou et développe les industries logistiques s'appuyant sur le transport routier.

Or, les pays du Golfe de Guinée (la Côte d'Ivoire, le Ghana, etc.) élargissent considérablement leurs ports (les ports d'Abidjan et de Tema) afin de faire concurrence au terminal de conteneurs de Lomé. Si le volume des marchandises manutentionnées continue à augmenter, le port de Lomé, principal atout du corridor Lomé-Ouagadougou, risque de voir sa compétitivité (ses fonctions et ses attractivités) en baisse à cause de l'engorgement dans ses environs. La solution de ce problème est indispensable.

Malgré les potentialités agricoles dans les zones intérieures, le Togo ne met pas en valeur, de manière satisfaisante dans sa promotion industrielle, ses deux infrastructures bien aménagées : le port de Lomé et la route nord-sud (à deux voies ; une rocade est déjà mise en place dans la zone montagneuse du nord) du corridor Lomé-Ouagadougou. Il est à noter que le potentiel agricole n'y est pas mis à profit.

Par ailleurs, le Grand Lomé est le plus proche de Lagos parmi les autres zones d'agglomérations du corridor Abidjan-Lagos, et il dispose d'un port compétitif. De ce fait, le Togo pourra aller au-delà du développement centré sur le secteur des services tels que la logistique, et réaliser un système de répartition des secteurs d'industrie manufacturière sur le corridor Abidjan-Lagos. Par conséquent, le Grand Lomé présentera un potentiel plus important pour l'industrie manufacturière.

Pour le déclenchement et la poursuite du développement des corridors, le Togo devrait se concentrer tout particulièrement sur la mise en œuvre des trois actions nécessaires (boutons) suivantes :

[Bouton A]: En utilisant la force du corridor Lomé-Ouagadougou et du corridor côtier Abidjan-Lagos, le développement des secteurs économiques devrait être encouragé dans les zones intérieures et côtières, ciblant les marchés côtiers sous-régionaux, en faisant les efforts suivants:

- Promotion de l'agriculture dans les zones intérieures, en ciblant le marché sous-régional tout en développant des agro-pôles dans les zones intérieures, y compris les infrastructures, telles que les routes d'accès et installations d'irrigation dans les zones agricoles potentielles
- Promotion des industries agroalimentaires dans les zones intérieures par le renforcement des infrastructures à Kara et Sokodé (principales villes régionales), y compris les parcs industriels
- Développement de parcs industriels et de logistiques dans le Grand Lomé en profitant de l'autoroute côtière Abidjan-Lagos à développer

[Bouton B]: Les marchés sous-régionaux devraient être intégrés et élargis pour créer un environnement propice pour l'attraction des investissements dans les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en prenant les mesures suivantes:

- Renforcement de la mise en œuvre de l'union douanière aux frontières nationales le long du corridor Abidjan-Lagos
- Construction de sections stratégiquement sélectionnées de l'autoroute côtière, en particulier l'autoroute Est-Ouest dans le Grand Lomé, pour le renforcement de la fonction logistique et l'amélioration de la potentialité de localisation pour les secteurs manufacturiers à moyen et long termes

[Bouton C]: La connectivité Nord-Sud devrait être renforcée pour réduire les coûts et temps de transport pour la promotion des investissements dans les secteurs économiques des régions intérieures comme suit:

- Amélioration de la congestion routière dans les zones environnantes du port de Lomé pour le maintien de la compétitivité du port de Lomé et du corridor Lomé-Ouagadougou
 - Développement et exploitation de terminaux de camions près du port de Lomé
 - Amélioration des intersections près du port de Lomé
 - Élimination des utilisations des terres inutiles autour du port de Lomé
 - Construction d'une nouvelle autoroute jusqu'à un nouvel aéroport international
- Mise à niveau progressive de la route du corridor Nord-Sud vers une route à quatre voies de haut-standard, y compris la construction de routes de contournement à quatre voies sur le corridor Lomé-Ouagadougou
- Développement progressif du chemin de fer entre Lomé (Togo) et Cinkasé (Burkina Faso) pour réduire les coûts du transport de marchandises sur de longues distances et en utilisant les initiatives du secteur privé pour l'extraction et le transport du minerai de fer à Banjeli

27.8 Projets prioritaires et hautement prioritaires pour le développement des corridors du Togo

27.8.1 Projets prioritaires

Un total de 76 projets sélectionnés comme projets prioritaires à mettre en œuvre pendant période 2018- à 2040 pour le Togo.

Les projets prioritaires visant à réaliser le scénario sélectionné par étapes sont listés dans le Tableau 27.8.1 à Tableau 27.8.3:

Ces projets prioritaires sont sélectionnés en utilisant les critères suivants:

- Les projets nécessaires à la mise en œuvre des dix stratégies principales
- Les projets qui pourraient initier et piloter le développement des corridors en fonction du

scénario de croissance retenu

- Ces projets qui nécessitent une mise en œuvre proactive, en amont de la demande accrue d'infrastructures ou de production de secteurs économiques
- Les projets techniquement et institutionnellement applicables

En utilisant ces critères, les projets prioritaires sont sélectionnés non seulement à partir de projets nouvellement formulés par le projet du CACAO, mais aussi à partir de projets existants priorisés par les gouvernements des différents pays.

Tableau 27.8.1 Projets prioritaires à court terme pour le Togo

Secteur	Projets prioritaires pour la Togo
Agriculture	Projet d'extension des ZAAP (zone d'aménagement agricole planifié)
	Projet de renforcement des marchés agricoles locaux Phase 1 (dont Kétao et Guérin-Kouka)
	Projet de soutien au développement de l'Agropole-Kara (développement des ressources en eau et centre logistique)
	Projet de soutien au développement de l'Agropole-Oti (développement des ressources en eau et centre logistique)
	Projet de soutien au développement de l'Agropole-Mono (développement des ressources en eau et centre logistique)
Pêche	Projet d'appui au développement de l'aquaculture au barrage de Nangbéto
Industrie	Projet de construction d'un parc industriel avec une zone franche à Kara
	Projet de construction d'un parc industriel avec une zone franche à Sokodé
TIC	Projet de construction et de mise en service d'un centre de données dans le Grand Lomé
	Projet de développement des ressources humaines pour les spécialistes des TIC
	Projet d'amélioration de la connexion TIC (y compris la construction d'un câblage à fibre optique de Lomé à Cinkassé)
Promotion des investissements	Projet pour la promotion de l'utilisation des principes d'investissements responsables dans les secteurs de l'agriculture, de l'élevage et de la pêche
	Promotion des investissements pour le développement des trois agropoles (Oti, Kara et Mono) dans les zones intérieures
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Kara et de Sokodé
	Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli et la construction du chemin de fer entre Lomé et Kabou
Route	Promotion des investissements dans l'aquaculture au barrage de Nangbéto
	Projets d'amélioration des routes pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole dans les zones intérieures
	• Amélioration des routes de Borgou-Mago, de Baouré et de Mogou-Gando-Namoni vers l'Agropole d'Oti
	• Amélioration de la route de Tchitcho - Leon - Guerin-Kouka pour l'Agropole de Kara
	• Amélioration de la route de Kambole - Bila - Goubi - Bagou - Issati - Moretan - Nyamassila pour l'Agropole de Mono
	• Amélioration de la route entre Kougnonhou et Atakpamé pour atteindre les zones à potentiel agricole vers les Mini-Agropoles d'Amou et d'Agou dans la région des Plateaux
	• Amélioration de la route entre Atakpamé et Nangbéto Dam
	Projet de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos
	• Projet de construction de tronçons de l'autoroute Abidjan-Lagos dans le Grand Lomé
	Projets de construction de l'autoroute d'accès au nouvel aéroport de Lomé
• Projet de construction de l'autoroute entre la rocade de Lomé et le nouvel aéroport international (y compris la rocade de Tsévié)	
Chemin de fer	Projets de mise à niveau vers une route à grande vitesse à quatre voies sur le corridor Lomé-Ouagadougou
	• Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Tsévié et Notsé
	• Construction de la rocade de Sokodé comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies
	Projets de mise à niveau des routes est-ouest
	• Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Kara à Kétao à la frontière est (vers Parakou, Bénin) et à la frontière ouest (vers Yendi et Tamale, Ghana)
• Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Notsé à la frontière est (vers Bohicon, Bénin) et à la frontière ouest (vers Ho, Ghana)	
Projets de construction de trois ponts sur la Route National 1 pour renforcer le corridor Lomé-Ouagadougou	
Port maritime	Restructuration de l'utilisation du sol aux alentours du port de Lomé, y compris le terminal et la zone côtière, pour un fonctionnement efficace du port et afin d'attirer les entreprises de services logistiques et les industries manufacturières
	Réduction des frais portuaires au port de Lomé

Secteur	Projets prioritaires pour la Togo
Logistique	Projet de renforcement de l'union douanière aux frontières nationales pour les produits sous-régionaux
	Projet d'opérationnalisation de l'OSBP à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo)
	Projet d'opérationnalisation de l'OSBP à Noépé (frontière entre le Ghana et le Togo)
	Projet de construction et de mise en service d'un OSBP à Sanvee Condji – Hillacondji (frontière entre le Bénin et le Togo)
	Projet de construction et opérationnalisation d'une plateforme de logistique (terminal de camions) à l'arrière-pays du port de Lomé
	Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Blitta
Transport aérien	Projet de remise en service de de l'aéroport régional de Kara par la mise en service de la ligne Lomé- Kara Line
Alimentation en électricité	Projet de construction d'une ligne d'interconnexion de 161 kV (Porga-Kompienga) avec le Burkina Faso
Ressources en eau	Projet transfrontalier pour l'approvisionnement en eau potable de Sogakope – Lomé
	Étude pour le développement d'une nouvelle ressource en eau incluant le barrage de Zio et l'adduction d'eau depuis le fleuve Mono jusqu'au système d'approvisionnement en eau de Lomé
	Projet d'extension de la station d'épuration d'eau (STEP) du barrage de Kozah jusqu'à Kara

Source : Equipe d'étude de la JICA

Tableau 27.8.2 Projets prioritaires à moyen terme pour le Togo

Secteur	Projets prioritaires pour la Togo
Agriculture	Poursuite des projets de soutien au développement des Agropoles d'Oti, de Kara et de Mono
	Étude du développement des Agropoles d'Amou, d'Agou, de Yoto et de Bas-Mono
	Projet de soutien au développement des Agropoles d'Amou, d'Agou, de Yoto et de Bas-Mono
	Réhabilitation des marchés agricoles Phase 2 (incluant Anié, Gaando Namoni et Cinkassé)
Pêche	Projet d'appui au développement de l'aquaculture au barrage d'Adjarala
Mines	Développement de la mine de fer de Bandjeli
Industrie	Projet de construction d'une zone industrielle et logistique le long de l'autoroute dans le Grand Lomé
Promotion des investissements	Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli
	Promotion des investissements pour le développement des agropoles et mini-agropoles des zones intérieures
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Sokodé et de Kara
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé
	Promotion des investissements dans l'aquaculture au barrage d'Adjarala
Route	Projets d'amélioration des routes pour un meilleur accès aux zones à potentiel agricole
	• Amélioration de la route de Bassar – Mò – Tindjasse – frontière ouest avec le Ghana, en direction des zones à potentiel agricole dans la vallée de Mò de la région Centrale
	Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Sokodé et Bassar
	Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Kabou et Sansanné Mango
	Projet de construction de l'autoroute Abidjan-Lagos
	• Projet de construction de tronçons du Togo Centre et Est de l'autoroute Abidjan-Lagos
Projets de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies	
• Construction de la rocade de Kara comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies	
• Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies de Notsé à Atakpamé, y compris la rocade d'Atakpamé	
Projets d'amélioration de la route entre Kougnonhou et Nyamassila pour les zones à potentiel agricole de la région du Plateau	
Chemin de fer	Projet de construction et d'exploitation d'un chemin de fer de Blitta à Kabou
Logistique	Renforcement de l'union douanière aux frontières nationales pour les produits sous-régionaux
	Renforcement du fonctionnement de l'OSBP à Cinkassé (frontière entre le Burkina Faso et le Togo)
	Renforcement du fonctionnement de l'OSBP à Noépé (frontière entre le Ghana et le Togo)
	Renforcement du fonctionnement de l'OSBP à Sanvee Condji – Hillacondji (frontière entre le Bénin et le Togo)
	Renforcement des opérations de l'OSBP de Noépé à la frontière nationale avec le Ghana
	Renforcement de l'opération de l'OSBP de Sanvee Condji - Hillacondji la frontière nationale avec le Bénin
	Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Kabou
	Renforcement du fonctionnement de l'OSBP à Cinkassé, à la frontière avec le Burkina Faso
Alimentation en électricité	Projet de construction d'un barrage et d'une centrale hydroélectrique à Adjarala
	Projet de construction d'un barrage et d'une centrale hydroélectrique à Tetetou
Ressources en eau	Projet de développement d'une nouvelle ressource en eau du Grand Lomé
	Projet de développement d'une nouvelle ressource en eau de Kara

Source : Equipe d'étude de la JICA

Tableau 27.8.3 Projets prioritaires à long terme pour le Togo

Secteur	Projets prioritaires pour la Togo
Agriculture	Poursuite des projets d'aide aux agropoles et mini-agropoles des zones intérieures
	Réhabilitation des marchés agricoles Phase 3 (incluant Tchamba et Bassar)
Promotion des investissements	Promotion des investissements pour le développement des agropoles et mini-agropoles des zones intérieures
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Sokodé et de Kara
Route	Projet de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies d'Atakpamé à Kara, y compris la rocade de Kara
Chemin de fer	Projet de construction et d'exploitation d'un chemin de fer de Kabou à Cinkassé, Burkina Faso
Logistique	Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Cinkassé, Burkina Faso

Source : Equipe d'étude de la JICA

27.8.2 Projets hautement prioritaires

Sur les projets prioritaires formulés et présentés dans les sections ci-dessus, les quatorze projets prioritaires sont choisis comme « Projets hautement prioritaires » pour la réalisation du scénario choisi «C-TG-2 du Togo: développement ferroviaire de Lomé-Cinkassé (frontière nationale) et aménagement de la voie à grande vitesse de Lomé-Sokodé, ainsi que le développement de l'autoroute côtière Est-Ouest»

Les grandes lignes, cadre de financement et coûts estimés des projets hautement prioritaires figurent dans le Tableau 27.8.4.

Tableau 27.8.4 Grandes lignes des projets hautement prioritaires pour le Togo

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
1	A	1	Projet d'Appui pour le Développement de Kara, Oti et des Mono-Agropoles (Développement des Ressources en Eau et Centre Logistique)	Appui Technique APD et Don APD	155 million US\$

Grandes Lignes du Projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques à la fois des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue l'importance de cibler les marchés sous-régionaux, particulièrement les populations croissantes à revenu moyen dans les zones côtières.

Les zones intérieures du Togo possèdent des zones agricoles potentielles, qui sont accessibles par la route du Corridor Lomé-Ouagadougou. Le Ministère de l'Agriculture, de l'Élevage et de l'Hydraulique (MAEH) a préparé des projets de développement économique régional intégré, en se focalisant sur le développement des infrastructures et de l'agriculture des pôles de croissance appelées "Agropole."

Le projet a pour but de fournir un appui pour la mise en oeuvre du Développement d'Agropole dans les trois agropoles prioritaires suivantes:

- Bassin de Kara dans la Région de Kara;
- Bassin d'Oti dans la Région de Savannah; et
- Sources du Bassin Mono, situées dans les Régions Centrales et des Plateaux.

Les projets consistent en quatre composantes, notamment, i) développement des infrastructures, ii) appui au développement d'Initiative privée, iii) renforcement de capacités et iv) gestion de projet.

L'Agropole de Kara représente les cultures, l'élevage et l'espèce de poisson cibles suivants:

- Cultures cibles: Sésame, Arachide (pour l'exportation), Riz (pour approvisionnement intérieur)
- Elevage cible: Volaille (pour approvisionnement intérieur), Pintade, Porc
- Poisson cible: Poisson chat (pour exportation)

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
<p><u>L'Agropole d'Oti</u> représente les cultures et l'élevage cibles suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cultures cibles: Riz, Canne à Sucre, (en général pour approvisionnement intérieur) • Elevage cible: Pintade, Bétail (pour approvisionnement intérieur) <p><u>L'Agropole de Mono</u> représente les cultures suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cultures cibles: grain de Soja, noix de Cajou, Sésame (pour exportation) <p>La réhabilitation ou le développement de l'irrigation et des routes en milieu rural sont indispensables pour le développement des agropoles. Cela sera réalisé par le gouvernement. D'autre part, le développement et l'amélioration du service de vulgarisation, de post-récolte, de transformation et du commerce sont escomptés être mis en oeuvre par le secteur privé. D'autres activités transversales, telles que la formation et la recherche, la mobilisation et la sensibilisation des producteurs et la mise en place de centres de service sont aussi planifiés.</p>					
2	A	1	Projet de Construction de Parc Industriel le long de l'Autoroute de Grand Lomé	Prêt APD ou PPP	70 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et la TIC.</p> <p>Concernant la situation économique actuelle et celle des infrastructures, les politiques du gouvernement sont basées sur la compréhension du fait que le Togo devra chercher à renforcer les industries de services, incluant la logistique. Toutefois, conformément au SCAPE (plan de développement national du Togo), le développement du secteur de la fabrication est un des piliers du développement national.</p> <p>Le Ministère du Commerce, de la Promotion du Secteur Privé, de l'Industrie et du Tourisme a un plan pour le développement de parcs industriels au niveau des zones de transformation pour l'exportation, dans les localités suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zone franche d'Adetikopé (80 ha) : 18 km de Lomé • Zone franche de Tsévié (100 ha): 32 km de Lomé • Zone franche de Kanykpedji (200 ha): 55 km au nord de Lomé • Zone franche de Kara (35 ha): 411 km de Lomé <p>L'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) est chargée de la mise en oeuvre des projets de construction et de gestion des parcs industriels, en utilisant le schéma du PPP.</p> <p>Grand Lomé est des plus importants centres industriels du pays. La population de Grand Lomé était de 2,0 millions en 2015. On prévoit que la population de Grand Lomé sera de 5,0 millions d'ici 2040.</p> <p>Le projet a pour but de construire et de gérer un parc industriel et logistique, qui devra être situé le long des sections futures de l'Autoroute Abidjan-Lagos. Ce projet est basé sur la localisation stratégique de Grand Lomé qui est non seulement proche de Grand Accra (197 km de Lomé), mais aussi de Grand Lagos (273 km de Lomé).</p> <p>Le projet commencera avec 100 ha de terrain pendant la phase initiale. Ensuite, ce projet continuera d'étendre la taille de son parc industriel jusqu'à 500ha ou plus, dans l'optique d'attirer des industries de fabrication et de logistique. Le projet fournira des lotissements adéquats incluant l'électricité, le drainage et la télécommunication. Le projet fournira également des services de gestion pour les usines du parc industriel.</p>					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
3	A	1	Projet de Construction de Parc Industriel à Kara	Prêt APD	25 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et la TIC.</p> <p>La population de la Ville de Kara était de 117.000 en 2015. On prévoit que la population de Kara sera de 334.000 horizon 2040. Kara est situé sur le Corridor de Lomé-Ouagadougou. En améliorant la route du Corridor Lomé-Ouagadougou, et en fournissant des infrastructures économiques, Kara pourra jouer le rôle d'un des centres majeurs régionaux et de centres commerciaux, logistiques, industriels et agricoles dans les zones du nord du Togo.</p> <p>Le projet a pour but de construire et de gérer un parc industriel à Kara dans l'optique d'attirer des investissements dans les secteurs de la fabrication incluant les industries de l'agro-alimentaire utilisant des produits locaux. Le projet fournira des lotissements répartis avec des infrastructures adéquates incluant l'électricité, la drainage et la télécommunication. Le projet fournira également des services de gestion pour les usines du parc industriel.</p> <p>L'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) sera chargée du développement du parc industriel (35 ha) à Kara en promouvant un schéma de PPP.</p>					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
4	A	1	Projet de Construction de Parc Industriel à Sokodé	Prêt APD	25 millions US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et la TIC.</p> <p>La population de la Ville de Sokodé était de 119.000 en 2015. On prévoit que la population de Sokodé sera de 343.000 d'ici 2040. Sokodé est située sur le Corridor Lomé-Ouagadougou. En améliorant la route du Corridor Lomé-Ouagadougou, et en fournissant des infrastructures économiques, Sokodé pourra jouer le rôle d'un des centres majeurs régionaux et de centres commerciaux, logistiques, industriels et agricoles dans les zones du nord du Togo.</p> <p>Le projet a pour but de construire et de gérer un parc industriel à Sokodé dans l'optique d'attirer des investissements dans les secteurs de la fabrication incluant les industries de l'agro-alimentaire utilisant les produits locaux. Le projet fournira des lotissements répartis avec des infrastructures adéquates incluant l'électricité, la drainage et la télécommunication. Le projet fournira également des services de gestion pour les usines du parc industriel.</p> <p>L'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) sera chargée du développement du parc industriel (35 ha) à Sokodé en promouvant un schéma de PPP.</p>					
5	A	2	Promotion d'Investissements dans des Secteurs Economiques ciblant les Marchés Sous-Régionaux	Appui Technique APD	4 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Les investissements privés ont été attirés en général par le secteur minier au Togo. Toutefois, plus d'attention n'a pas encore été donnée sur le potentiel de croissance des secteurs économiques du Togo, en ciblant les marchés côtiers dans la sous-région.</p> <p>En considérant la possibilité d'intégrer et d'étendre la taille des marchés de consommateurs sous-régionaux, il est possible pour l'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) d'attirer des secteurs économiques ciblant les marchés de consommateurs sous-régionaux. Les secteurs économiques ciblés incluent ceux de l'agriculture, la pêche et l'agro-alimentaire.</p> <p>Le projet a pour but de faire un changement clair de la promotion des investissements dans des secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux. Pour cela, le projet préparera de nouveaux outils de promotion, fournira des formations aux agences et aux personnels concernés et mettra en oeuvre des activités effectives pour la promotion des investissements.</p>					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
6	A	3	Projets d'Amélioration des Routes pour un Meilleur Accès aux Zones Agricoles Potentielles des Zones Intérieures (pour les Agropoles de Kara, Oti et Mono)	Don APD	475 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>La taille des marchés de consommateurs côtiers s'accroît à l'intérieur du Togo, et des marchés côtiers environnants sont escomptés s'intégrer avec le Togo dans la sous-région, à travers l'union des douanes. Au vu de cette situation, le Togo, ainsi que d'autres pays du CACAO, a un potentiel pour développer les secteurs économiques, des zones côtières et des zones intérieures, ciblant ces marchés côtiers élargis et intégrés de la sous-région. De plus, les routes du Corridor Lomé-Ouagadougou sont relativement bonnes et praticables pour promouvoir le développement intérieur du pays, tandis que le Plan Directeur du Projet CACAO recommande fortement l'amélioration des routes existantes du Corridor en de routes à quatre voies aux normes supérieures.</p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue la possibilité d'attirer des investissements dans l'agriculture en fournissant des routes d'accès améliorées dans des zones agricoles, ainsi qu'en fournissant d'autres infrastructures, telles que des schémas d'irrigation.</p> <p>Le projet vise à améliorer les routes d'accès suivantes menant aux trois agropoles (agropoles d'Oti, Kara et Mono), qui sont des zones agropoles potentielles prioritaires:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de la Route de Borgou et Mango, la Route de Baouré, la Route de Mogou et Gando-Namoni pour l'Agropole d'Oti • Amélioration de la Route de Tchitcho – Leon – Guérin-Kouka pour l'Agropole de Kara • Amélioration de la Route entre Kambole – Bila - Goubi - Bagou - Issati –Moretan - Nyamassila pour l'Agropole de Mono • Amélioration de la Route entre Kougnonhou et les Zones Agricoles Potentielles d'Atakpaméfor pour les Mini-Agropoles d'Amou et d'Agou dans la Région du Plateau • Amélioration de la Route entre Atakpamé et le Barrage de Nangbéto • Amélioration de la Route de Bassar – Mô – Tindjasse – la Frontière Nationale de l'Ouest avec le Ghana avec des Zones Agricoles Potentielles dans la Vallée de Mô de la Région Centrale. <p>Ces projets sont conformes à la politique nationale sur le développement des agropoles du gouvernement Togolais.</p>					
7	A	3	Projet de Construction de Barrage et de Centrale Hydroélectrique d'Adjara	Prêt APD	400 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels.</p> <p>La demande en électricité au Togo a constamment augmenté dû à la croissance économique du Togo. En fait, le taux de croissance annuel de demande maximale en 2014 au Togo était approximativement de 12%. Ceci a été le niveau le plus élevé du taux de croissance annuel au sein des pays du CACAO.</p> <p>Environ 70% de la demande en électricité a été satisfait par les centrales électriques du Togo. 30% de la demande en électricité est rempli par l'importation de la Côte d'Ivoire à travers le Ghana et le Nigéria. Toutefois, dû à l'approvisionnement électrique instable, particulièrement du Ghana, il est requis que le Togo améliore la qualité de l'approvisionnement en électricité.</p>					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
<p>Les politiques pour le développement des systèmes électriques du Togo place un grand intérêt sur l'importance d'attirer à la fois des investisseurs nationaux et étrangers pour l'installation de centrales électriques. Bien qu'une société d'électricité (CEB) approvisionne le Togo et le Bénin, les économies nationales des deux pays ne sont pas suffisamment grandes pour pouvoir construire une centrale thermique utilisant du carburant importé. Par conséquent, il est important pour le Togo d'utiliser ses propres sources d'énergie naturelles pour la génération d'électricité et de réduire la charge financière sur les consommateurs d'électricité. Des ressources en eau existent dans les zones montagneuses de la partie ouest du Togo et elles peuvent être utilisées. Actuellement, la stratégie du gouvernement Togolais pour le développement de l'électricité se focalise sur le potentiel hydroélectrique du Fleuve Mono.</p> <p>Le projet a pour but de construire le Barrage d'Adjarala (un barrage en rocher et en terre de 40 mètres de hauteur) sur le Fleuve Mono, une centrale hydroélectrique (147 MW) et une ligne de transmission augmentant ainsi la propre génération d'électricité du Togo.</p>					
8	A	3	Projet de Construction de Gestion de Centre de Données à Lomé	Appui Technique APD et Don APD	15 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue l'importance de développer les secteurs économiques en ciblant les marchés sous-régionaux, particulièrement les populations grandissantes à revenu moyen des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération à la fois les zones intérieures et les zones côtières pour le développement des secteurs économiques.</p> <p>La Technologie de l'Information et de la Communication (TIC) est un important moteur de croissance parmi les secteurs économiques, afin de promouvoir le développement économique, et aussi pour appuyer d'autres secteurs divers. L'infrastructure de TIC est l'une des infrastructures importantes du corridor lorsqu'il s'agit de transport à grande vitesse et de services pour le renforcement de la connectivité nord-sud entre les zones intérieures et les zones côtières. Il est essentiel d'attirer des investissements dans les secteurs économiques dans les zones intérieures, ainsi que dans les zones côtières.</p> <p>Le projet vise à établir un centre de données situé à Grand Lomé. Le centre de données fournira une sauvegarde des normes internationales de sécurité et recevra un grand volume de données et des applications informatiques avec des normes strictes. Le centre de données fournira différents types de services en TIC non seulement pour le secteur public, mais aussi pour les entités du secteur privé. Le centre de données sera le centre des nerfs de l'intranet du gouvernement, particulièrement dans le contexte du développement futur de l'e-Gouvernement.</p> <p>Ce type d'infrastructures en TIC est aussi indispensable pour générer des opportunités d'emploi à l'endroit des spécialistes en TIC.</p>					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
9	B	4	Renforcement de la Mise en Oeuvre de l'Union des Douanes pour les Produits Sous-Régionaux aux Frontières Nationales	Appui Technique APD	4 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Outre l'industrie logistique et l'exportation des matières premières (produits miniers et agricoles), il est nécessaire que le Togo diversifie les secteurs économiques. Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la prise en compte de la potentialité des secteurs économiques des zones côtières et des zones intérieures, en ciblant les marchés croissants sous-régionaux et en profitant de l'union des douanes qui a été institutionnalisée par l'UEMOA et l'ECOWAS.</p> <p>A cet effet, il est nécessaire de renforcer la mise en oeuvre de l'union des douanes en mettant à profit l'union des douanes, laquelle a été institutionnalisée par les pays membres de l'UEMOA et de l'ECOWAS.</p> <p>Le projet a pour but de renforcer la mise en oeuvre de l'union des douanes et de faciliter le commerce des produits sous-régionaux avec les pays voisins de la sous-région, particulièrement avec le Ghana et le Bénin, le long du Corridor Abidjan-Lagos. Le projet sera appliqué au niveau de la frontière nationale avec le Burkina Faso, le long du Corridor Lomé-Ouagadougou.</p> <p>Le projet établira de nouveaux outils pour la formation des agences et du personnel concernés. Des campagnes de facilitation du commerce des produits sous-régionaux de l'union des douanes seront également menées avec les pays du CACAO et les pays environnants, dans le cadre du projet.</p>					
10	B	5	Projet de Construction des Sections de Grand Lomé Sections de l'Autoroute Abidjan-Lagos	Prêt APD	294 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>La potentialité du Togo à développer les secteurs économiques est limitée dans le ciblage de ses propres marchés de consommateurs nationaux. Toutefois, cette potentialité serait renforcée considérablement en ciblant les marchés sous-régionaux grâce à l'intégration aux marchés des pays voisins. Cette intégration aux marchés sera possible par l'amélioration du transport le long du corridor côtier est-ouest (Corridor Abidjan-Lagos), ainsi que par le renforcement de la mise en oeuvre de l'union des douanes.</p> <p>L'amélioration du transport le long du Corridor Abidjan-Lagos serait possible par la construction des sections stratégiquement sélectionnées de l'Autoroute Abidjan-Lagos. Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande fortement que la localisation du tracé des Sections de l'Autoroute Abidjan-Lagos du Togo, soit le plus proche possible des zones d'urbanisation du Grand Lomé.</p> <p>La plus importante section de l'Autoroute Abidjan-Lagos pour le Togo inclut les sections entre les frontières nationales de Noepe et la partie nord du Grand Lomé.</p> <p>Le projet a pour but de construire les sections (30km) de Grand Lomé, de l'Autoroute Abidjan-Lagos par rapport aux objectifs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relier la zone centrale de Grand Lomé avec Noepe, (frontière nationale avec le Ghana) sur le Corridor Abidjan-Lagos • Relier la zone centrale de Grand Lomé avec la partie Est de la zone côtière du Togo du Corridor Abidjan-Lagos 					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
11	C	6	Promotion d'Investissements pour la Réactivation de la Mine de Minerai de Fer de Bandjeli et la Construction du Chemin de Fer entre Lomé et Kabou (410km)	PPP	1.214 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande l'importance des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux afin de trouver le développement équilibré entre les zones intérieures et les zones côtières. Toutefois, en même temps, il est primordial pour chaque pays de la Sous-Région du CACAO d'accroître sa production de matières premières, telles que les produits miniers et agricoles.</p> <p>Bandjeli a 800 millions de tonnes de gisements de fer. La production annuelle de minerai de fer de la Mine de Bandjeli serait de 100.000 tonnes. Actuellement l'exploitation du minerai de fer a été arrêtée à cause des prix faibles du métal. Le gouvernement a considéré de retirer une partie de la licence d'exploitation de l'actuel concessionnaire.</p> <p>Le projet a pour but d'attirer les investissements privés pour réactiver l'exploitation de la Mine de Fer de Bandjeli et de faciliter un schéma de PPP pour la construction d'un chemin de fer entre Lomé et Kabou et un chemin de fer entre Kabou et la Mine de Bandjeli.</p>					
12	C	7	Construction de la Bretelle d'Accès de Sokodé faisant partie de la Route à 4 Voies aux Normes Supérieures (10km)	Don APD	53 million US\$
<p><u>Grandes Lignes du Projet</u></p> <p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande d'établir un transport à grande vitesse dans le corridor nord-sud en vue de renforcer la connectivité entre les zones intérieures et les zones côtières. Le transport à grande vitesse nord-sud est important pour attirer des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, tandis que la mise en place d'un transport de marchandises efficace et à moindre coût dans le corridor nord-sud est requise afin d'établir un environnement favorable pour une exploitation compétitive.</p> <p>Le gouvernement du Togo a commencé à améliorer la route nationale en une route à quatre voies aux normes supérieures, en partant de Lomé vers Atakpamé, incluant la fourniture de bretelles d'accès.</p> <p>Pour faire face à une augmentation future de la circulation routière sur le Corridor Lomé-Ouagadougou, ainsi qu'à l'intérieur de Sokodé, il sera nécessaire de prolonger la route à quatre voies aux normes supérieures, sur le Corridor Lomé-Ouagadougou afin de réduire le temps de déplacement entre les zones intérieures et les zones côtières. Ce genre de transport à grande vitesse est indispensable pour attirer des investissements dans les secteurs de l'agriculture et de l'agro-alimentaire dans les zones intérieures, particulièrement ceux ciblant les marchés côtiers.</p> <p>La population de Sokodé était de 119.000 en 2015. On prévoit une population de 343.000, horizon 2040. Avec Kara, Sokodé est escompté jouer un rôle important d'une grande ville régionale et d'un centre économique abritant des industries de l'agro-alimentaire et des fonctions commerciales/services.</p> <p>Le projet vise à construire une route à quatre voies aux normes supérieures (environ 10km) pour Sokodé. Un développement du territoire pour des fonctions industrielles et logistiques est possible, le long de la Bretelle d'Accès de Sokodé prévue être construite par ce projet.</p>					

No.	Boutons	Stratégies principales	Projets	Cadre de financement	Coût estimé
13	C	7	Projet de Construction d'Autoroute entre la Bretelle d'Accès de Lomé et le Nouvel Aéroport International (incluant la Bretelle de Tsévié)	Prêt APD ou PPP	153 million US\$
<u>Grandes Lignes du Projet</u>					
<p>Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la mise en place d'un transport à grande vitesse dans le corridor nord-sud afin de renforcer la connectivité entre les zones intérieures et les zones côtières. Le transport à grande vitesse dans le nord-sud est important pour attirer des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, tandis que l'établissement d'un transport de marchandises efficace et à moindre coût dans le corridor nord-sud est requise pour la mise en place d'un environnement favorable pour une exploitation compétitive.</p> <p>Le gouvernement du Togo a commencé à améliorer la route nationale en une route à quatre voies aux normes supérieures, en partant de Lomé vers Atakpamé, incluant la fourniture de bretelles d'accès. Pour faire face à une augmentation future de la circulation routière sur le Corridor Lomé-Ouagadougou, ainsi qu'à l'intérieur de Grand Lomé, il sera indispensable de construire une autoroute partant de Lomé vers Tsévié, avec les deux objectifs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Créer une route de sortie de Grand Lomé vers le nord • Fournir un transport à grande vitesse de la zone centrale de Lomé, vers le nouvel Aéroport International, qui est planifié être proche de Tsévié dans le futur. <p>Ce genre de transport à grande vitesse est nécessaire pour attirer des secteurs économiques dans les zones intérieures, particulièrement ceux ciblant les marchés côtiers. En plus de la réduction du temps de déplacement, l'extension d'une route aux normes supérieures diminuerait les coûts des véhicules.</p>					
14	C	7	Projet de Construction de Câble de Fibre Optique dans le Corridor Nord-Sud	Prêt APD	40 million US\$
<u>Grandes Lignes du Projet</u>					
<p>Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue l'importance de développer les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, particulièrement les populations croissantes à revenu moyen des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération les zones intérieures et les zones côtières, afin de développer les secteurs économiques.</p> <p>Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer ce développement des secteurs de la fabrication dans les centres urbains, il est essentiel de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et les infrastructures de TIC.</p> <p>En outre, les infrastructures de TIC figurent parmi les infrastructures les plus importantes du corridor lorsqu'il s'agit de services et de transport à grande vitesse, pour renforcer la connectivité entre les zones intérieures et les zones côtières. Il est primordial d'attirer les investissements dans des secteurs économiques, autant dans les zones intérieures que dans les zones côtières.</p> <p>Le projet vise l'extension et le renforcement du câble de fibre optique sur le corridor nord-sud (Corridor Lomé-Ouagadougou).</p>					
			Total		2.921 millions US\$

Chapitre 28 Stratégies de Développement des Secteurs Economiques du Togo

28.1 Secteur agricole du Togo

28.1.1 Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur agricole du Togo

L'agriculture joue le rôle le plus important dans l'économie du Togo, représentant plus de 40% du PIB. Ce secteur emploie 70% de la population économiquement active dans le pays et 90% dans les zones rurales. Il est même admis que la production agricole, plus particulièrement les céréales et les cultures vivrières connaissent des productions excédentaires. En outre, l'on notera qu'il existe encore des terres arables sous-utilisées qui constituent un potentiel exploitable. Cet avantage pourrait contribuer non seulement à augmenter la production agricole locale mais aussi favoriser l'approvisionnement des autres pays voisins en denrées alimentaires. Cependant, peu d'investissements privés sont enregistrés dans ce sens à l'heure actuelle.

L'agriculture est principalement caractérisée par des méthodes de cultures traditionnelles pluviales et manuelles, représentant plus de 85% de toutes les cultures. Cela signifie que la production agricole dépend des conditions environnementales et des précipitations; Certaines régions par exemple produisent plus de récoltes qu'elles n'en consomment, alors que d'autres régions souffrent toujours de mauvaises récoltes. Certaines zones sont isolées, soulignant la difficulté d'accès aux marchés en raison du manque de routes rurales/régionales.

Le Togo est idéalement situé entre les grands pays consommateurs de denrées alimentaires, il est assez fréquent que les produits agricoles s'écoulent de manière informelle juste après la récolte vers les grands pays consommateurs comme la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigéria. Une situation qui favorise un déséquilibre au niveau de l'approvisionnement alimentaire dans le pays tout en rendant difficile le développement de l'industrie connexe. Par conséquent, le secteur agricole peine à contribuer de façon satisfaisante au développement économique national et rural.

Afin d'améliorer la situation actuelle et développer le secteur agricole de manière efficace, le gouvernement du Togo a élaboré une nouvelle politique agricole couvrant la période 2016-2030, dénommée PA-PSTAT 2030 (Politique Agricole assortie d'un Plan Stratégique pour la Transformation de l'Agriculture à l'Horizon 2030). En vue d'assurer la sécurité alimentaire et créer un équilibre harmonieux au niveau du commerce agricole, en particulier parmi les cinq objectifs, le gouvernement devra créer un environnement favorable à la production agricole et aux entreprises telles que les infrastructures rurales, la facilitation de l'accès aux intrants et à la technologie et la mise en place de services financiers et informatiques connexes.

En tant qu'acteur majeur, le secteur privé devrait être impliqué dans le développement agricole en termes d'investissements dans la production, la transformation et la commercialisation agricole en créant des industries connexes. Cette approche reflète nettement les ambitions du Togo qui aspire à une agriculture modernisée et durable, à forte valeur ajoutée capable de contribuer à la croissance économique, à la réduction de la pauvreté et à l'amélioration des conditions de vie dans le pays.

28.1.2 Questions liées au secteur agricole du Togo

La principale question devant être améliorée est relative au déséquilibre des cultures vivrières et au sous-développement de l'industrie connexe dans le pays. L'investigation de la relation causale de ces deux questions met en exergue les trois grands enjeux de corrélation suivants

(1) Infrastructures sous développées/non réhabilitées liées à la production agricole et au commerce

Cette réalité est l'un des principaux problèmes qui entravent le développement agricole tout en limitant les activités agricoles, en particulier quant à l'ajout de valeur et la commercialisation des produits agricoles. La route nationale 1 traversant le pays a été parfaitement réalisée. Cependant, les routes régionales et les pistes rurales qui relient les routes nationales ne sont pas bien développées ou nécessitent une réhabilitation. Pour cette raison, de nombreuses zones rurales sont enclavées et l'accès aux intrants et matériels agricoles et aux informations techniques favorisant une meilleure pratique agricole leur est difficile. La production agricole n'est pas suffisante pour satisfaire les besoins des populations rurales.

D'autre part, même si certaines zones rurales jouissent d'une production agricole abondante, leur isolement rend difficile l'accès aux marchés agricoles locaux. En outre, la plupart des agriculteurs vivant dans ces zones ou leurs coopératives ne disposent pas d'entrepôts pour le stockage de leur production en vue de la commercialisation et l'ajustement des expéditions. Par conséquent, ils ont tendance à vendre leurs produits juste après la récolte à un prix bon marché sur les marchés les plus proches même si ceux-ci sont situés dans les pays voisins. Ainsi, la production agricole, même en abondance, ne contribue pas à la sécurité alimentaire du pays de même qu'à la génération de revenus au Togo.

(2) Activités agricoles limitées

En dehors des exploitations commerciales, les activités agricoles sont limitées en raison de plusieurs facteurs tels que le manque d'intrants et de l'application des techniques modernes, le manque de main-d'œuvre, le manque de mécanisation et le manque de méthodes et de structures adéquates de gestion de l'eau, en particulier des installations d'irrigation. Ces problèmes sont décrits comme suit :

- Le manque d'intrants et d'application de techniques modernes: A l'instar des autres pays voisins, les intrants agricoles sont trop coûteux à utiliser à chaque campagne agricole en raison du coût de transport dans les zones moins accessibles. Contrairement à d'autres pays, les ruminants, en particulier les bovins et les ânes sont rares au Togo. Ainsi, le fumier animal est à peine utilisé comme engrais organique.
- Le manque de main-d'œuvre et de mécanisation: En raison du petit nombre de bovins et d'ânes existant au Togo, la méthode de labourage axée sur l'utilisation des animaux est pratiquée sur seulement 10% des terres agricoles. Les producteurs agricoles ne peuvent cultiver que de 0,5-1,0 ha, soit 0,8 ha en moyenne dans le pays, en utilisant des outils manuels utilisés par les membres de la famille. En conséquence, la productivité agricole est faible et un hectare de terres agricoles au Togo ne génère que 15.000FCFA (équivalent à environ 24 Dollars américains).
- Le manque de gestion et de structures adéquates de gestion de l'eau, en particulier des installations d'irrigation: au cours des dernières années, la production agricole a connue une instabilité en raison du changement climatique, et les producteurs ne sont pas en mesure de pratiquer une agriculture orientée vers le marché, y compris la planification de la production, le commerce et la transformation des produits.
- En ce qui concerne la transformation, il est à noter que les activités de valeur ajoutée sont retenues par le manque d'infrastructures de base comme l'eau et l'alimentation en électricité et des services financiers pour démarrer de nouvelles activités logistiques et l'insuffisance de l'accès au financement pour le développement de l'entrepreneuriat rural etc.

(3) Manque d'information ("Asymétrie de l'information") entre les cultivateurs et commerçants

Etant donné que les routes rurales reliant les routes principales sont sous-développées ou non réhabilitées, les producteurs des zones moins accessibles ne peuvent pas accéder à l'information sur les prix du marché que les Commerçants appellent "Asymétrie de l'Information Symétrie". Cela

empêche les producteurs de bénéficier d'un "Commerce Equitable", la vente de leurs produits à des prix appropriés et s'imprégner de la demande du marché en termes de quantité et de qualité.

Cependant, la demande alimentaire est élevée à certains moments et à certains endroits à l'intérieur et à l'extérieur du pays. Par exemple, Dapaong et Kara souffrent parfois d'un manque de denrées alimentaires en période de sécheresse. Le Ghana et le Nigéria importent toujours une grande quantité de cultures de légumineuses à partir du Bénin. Si les producteurs ont accès à ces informations, ils peuvent être en mesure de vendre leurs produits au meilleur moment où la demande et le prix sont élevés, et obtenir un revenu raisonnable.

En outre, ceux-ci ont des difficultés à répondre à la demande du marché étant donné qu'ils n'en ont aucune notion. Compte tenu du manque de pistes rurales et des installations de télécommunications (TIC), les produits agricoles sont vendus après plusieurs jours de transport et ne répondent pas à la demande du marché. Ainsi, les produits locaux sont négociés avec une réputation de produits de faible qualité et bon marché qui restent sans intérêt majeur pour les commerçants car redoutant l'occurrence de la "sélection adverse". En fait, les consommateurs urbains préfèrent les produits importés à ceux qui sont produits localement, même quand il n'existe aucune différence au niveau de la qualité.

28.1.3 Objectifs du secteur agricole du Togo

L'objectif général du secteur agricole est de corriger le déséquilibre existant au niveau de la répartition des produits agricoles à travers le pays pour assurer la sécurité alimentaire dans un premier temps. Par la suite, l'industrie connexe devrait être développée pour la génération de revenus et la réduction de la pauvreté dans les zones rurales. Dans le cadre de ces objectifs généraux, les objectifs détaillés sont définis comme suit:

- Renforcer la production agricole et la productivité des cultures les plus demandées
- Améliorer/créer un environnement favorable aux échanges agricoles et au développement de l'industrie connexe
- Faciliter une bonne distribution des produits agricoles et des produits transformés qui sont orientés vers les marchés nationaux et sous-régionaux

Ces objectifs ont été préparés pour rechercher un développement équilibré entre les zones intérieures et côtières.

28.1.4 Stratégies de développement du secteur agricole du Togo

Pour atteindre les objectifs susmentionnés, les stratégies et les mesures nécessaires devant être réalisées par le gouvernement sont formulées comme suit sur la base des forces et opportunités du secteur agricole du Togo:

- Accroître la production agricole et la productivité des cultures vivrières très demandées non seulement au Togo mais aussi dans la sous-région;
 - en améliorant l'accès aux intrants agricoles, aux matériaux et à la mécanisation
 - en réhabilitant et en développant les installations d'irrigation et en introduisant une utilisation efficace de l'eau
 - en améliorant le service/la formation publique pour une production durable et respectueuse de l'environnement, etc.
- Revitaliser les marchés agricoles locaux qui sont reliés aux pays sous-régionaux
 - en réhabilitant et en construisant des routes régionales et rurales reliant la route nationale 1
 - en réhabilitant et en développant des infrastructures rurales de base telles que des systèmes d'approvisionnement en eau, les installations électriques, les télécommunications, etc.
 - en réhabilitant et en développant des installations de marché et de logistique, etc.

- Attirer les investisseurs privés et développer l'esprit d'entrepreneuriat rural comme l'ESOP (Entreprises de Services et Organisations de Producteurs)
 - en résolvant les problèmes d'expropriation foncière et en aménageant des terres agricoles pour les nouveaux arrivants,
 - en établissant et/ou en mettant en place un système juridique lié aux investissements du secteur privé et à la création d'entreprises dans les zones rurales
 - en réhabilitant et en développant les voies d'accès aux zones de production et aux marchés, etc.

28.1.5 Programmes et projets à long terme pour le secteur agricole du Togo

Afin d'atteindre les objectifs définis pour le secteur agricole du Togo, il est souhaitable de mettre en œuvre des projets pouvant favoriser le développement agricole de manière intégrée, à même d'améliorer les questions fondamentales du secteur sur la base des stratégies.

Tableau 28.1.1 Projets intégrés à long terme du secteur agricole du Togo

Projets	Activités Principales	Statut
PDRI-MO (Projet de Développement Rural Intégré de la Plaine de MO): projet en cours 2014-2020	Projet de développement rural avec des activités sectorielles multiples; organisation des personnes et des coopératives villageoises, la construction de salles de classe pour les cours d'alphabétisation, la fourniture d'intrants et de matériels agricoles, la recherche sur les techniques agricoles, la construction d'entrepôts, pistes rurales et des systèmes d'approvisionnement en eau. L'irrigation et l'aménagement agricole effectués fait par les ZAAP.	En cours
ZAAP (Zones d'Amenagement Agricoles Planifiées): projet en cours 2011-	1) La sécurité foncière (coordination entre les propriétaires fonciers et les agriculteurs), 2) le développement des installations d'irrigation avec des techniques de gestion, 3) Mise en place de coopératives de producteurs, 4) Construction d'entrepôts et mise en oeuvre de systems de séchage, 6) Introduction d'institutions financières et, 7) Protection de l'environnement	En cours
PRODAT (Projet de Développement des Agropôles au Togo) à Kara	La participation du secteur privé pour l'établissement d'une chaîne de valeur pour le Sésame ; le renforcement de la production grâce à l'élargissement des surfaces de production, la construction d'usine de traitement et l'introduction de la transformation, et les infrastructures de base; l'électricité, l'approvisionnement en eau, les TIC et les pistes rurales. Le PDPR-K pourrait être inclus dans le projet.	Planifié
PRODAT (Projet de Développement des Agropôles au Togo) à Oti	La participation du secteur privé, pour le développement de la production de Riz ; le renforcement de la production grâce à l'élargissement des surfaces de production à travers les ZAAP, et le développement de l'électricité et des TIC de même que le développement des secteurs de l'élevage et de la pêche. Le PDR-Oti et PATA-Oti peuvent être inclus dans le projet.	Planifié
PRODAT (Projet de Développement des Agropôles au Togo) à (Haut) Mono	Vulgarisation des bonnes pratiques dans les ESOP et au niveau des investisseurs privés qui opèrent déjà dans la région afin de développer la chaîne de valeur de la noix de cajoux , la production; le renforcement de la production par le développement des pistes rurales, l'électricité et les TIC	Planifié
PRODAT (Projet de Développement des Agropôles au Togo) à Amou, Agou, Yoto, Bas-mono, Kovié, Djagblé et Agoméglouzou	Les détails seront déterminés ultérieurement. Etant donné que toutes les localités sont réputées pour la production de riz et de légumes, l'on s'attend à un renforcement des chaînes de valeur de ces cultures à travers la réhabilitation et la reconstruction de la base de production et des installations incluant les infrastructures logistiques.	Planifié
Développement d'une agriculture péri-urbaine orientée vers le marché avec la participation du secteur privé	Introduction de produits orientés vers le marché, plus précisément les légumes et les fruits dans les zones relativement proches de Lomé et de Kara à travers la réhabilitation des points d'eau et des pistes rurales. La réalisation d'installations de commercialisation, les systèmes d'information et de distribution sont également pris en compte.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la stratégie du MAEP

Source: MAEH et Équipe d'Étude de la JICA

Tableau 28.1.2 Projets spécifiques à long terme du secteur agricole du Togo

Projets	Activités Principales	Statut
Projet National de Promotion de l'Entrepreneuriat Rural (PNPER): projet en cours 2045-2020)	Formation sur la professionnalisation des producteurs agricoles pour une production stable et le développement des industries connexes telles que le transformation. Elle se décline en 3 composantes; Composante 1: Faciliter l'accès aux services non financiers Composante 2: Faciliter l'accès aux services financiers Composante 3: Coordination, suivi et évaluation du projet et gestion des connaissances	En cours
Vulgarisation des ESOP pour le développement de la chaîne de valeur	Cela vise le développement de la chaîne de valeur alimentaire à travers les ESOP sur l'étendue du territoire. Il vise également le développement d'autres cultures rentables comme l'igname, les tomates et les aliments pour animaux pour leur commercialisation sur les marchés intérieurs et leur exportation vers les pays de la sous-région.	En cours
ProDRA (Programme du Développement Rural Agricole) : phase-2	Cela s'inspire de l'expérience de l'Organisation des producteurs et prévoit l'introduction de matériaux et l'organisation de formation sur l'entrepreneuriat, etc. axés sur le café, le cacao, l'ananas et la noix de cajou, pour la mise en œuvre des mêmes activités pour les cultures de légumineuses envisageant l'exportation vers les pays de la sous-région.	En cours
Projet d'Appui au Développement Agricole	Relativement aux animaux, rechercher la production de cultures alimentaires appropriée en fonction des conditions climatiques et des espèces animales au Togo.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la stratégie du MAEP
L'innovation dans l'aménagement du territoire	Elle vise l'utilisation appropriée des terrains inutilisés pour l'agriculture et la production d'aliments en introduisant de nouvelles technologies; des structures en ligne de pierre, demi-lune, tranchée, rotation, les cultures intercalaires, l'agroforesterie dans le Centre, à Kara et dans la Savanne	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la stratégie du MAEP
Le développement communautaire pour l'entretien des pistes rurales	Cela vise l'amélioration de la distribution de matériel agricole de même que l'accès à l'information, et l'amélioration des activités commerciales agricoles à partir des zones enclavées par la construction de pistes rurales hautement prioritaires et l'introduction de programmes d'entretien en faveur des communautés rurales, etc.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la stratégie du MAEP
Production de produits de niche pour l'exportation via un modèle PPP	Renforcement de la production des produits de niche de même que la normalisation et l'exportation des produits agricoles biologiques par la formation et l'appui aux inspecteurs et producteurs	Planifié

Source: MAEH et Equipe d'Etude de la JICA

28.1.6 Profils des projets prioritaires du secteur agricole du Togo

Le secteur agricole au Togo peut contribuer à l'intégration régionale et au développement des corridors en termes de production et de distribution alimentaire à travers les pays sous-régionaux. En particulier, il est important de réhabiliter ou de construire des routes régionales et rurales dans la direction Est-Ouest par rapport à la route nationale 1, par laquelle passent la plupart des informations agricoles sur la production et les marchés. Si les agriculteurs peuvent avoir accès à ces informations et intrants, la production agricole et la productivité augmenteront facilement car la plupart des producteurs utilisent peu d'intrants à l'heure actuelle.

Les routes Nord-Sud facilitent également l'accès aux marchés sous-régionaux. En fait, plusieurs marchés relient les pays environnants au Togo et de nombreuses cultures vivrières y sont collectées et distribuées depuis le Libéria jusqu'au Nigéria. Si de nombreux agriculteurs peuvent accéder à de tels marchés, ils peuvent être en mesure de vendre leurs produits et de refléter les besoins du marché à leur production, même si c'est une petite partie. De cette manière, ils peuvent générer des revenus de la production agricole et contribuer à la sécurité alimentaire et à la revitalisation économique dans les pays sous-régionaux.

Au nombre des programmes et projets énumérés à la section 28.1.5, ceux considérées comme prioritaires par le MAEH sont définis et décrits dans la présente section.

(1) Projet d'extension des ZAAP (zones d'aménagement agricoles planifiées)

1) Justification

Sur les 3,4 millions d'hectares de terres arables présentant des conditions satisfaisantes au Togo, seulement 45% de celles-ci sont cultivées au Togo en raison du manque de mécanisation adéquate et de la faible gestion des installations d'eau. Par conséquent, les producteurs agricoles sont contraint d'exploiter de petites superficies agricoles, estimées à environ 0,3-0,6 ha avec des méthodes agricoles personnelles, dans la plupart des cas par l'usage d'outils traditionnels.

Conscient de cette situation, le gouvernement togolais a lancé un projet nommé ZAAP en 2011 pour promouvoir l'accès à certaines zones de terres (1ha) de même qu'à certaines méthodes modernes et durables aux petits producteurs. Le projet prévoyait le développement des terres agricoles à hauteur de plus de 50 ha par canton permettant ainsi d'atteindre au total environ 5.000 hectares en 2016. Cependant, seulement 15 cantons en ont bénéficié à l'heure actuelle.

2) Objectifs

Afin de favoriser la contribution des petits producteurs au développement du secteur agricole dans les zones rurales, le projet vise à augmenter la production agricole et les revenus des producteurs en améliorant la base de production et le système de gestion. Plus particulièrement, l'accès au marché devrait être développé systématiquement pour obtenir un revenu agricole approprié. Il est souhaitable de commencer par les sites proches de la route nationale 1, où il existe des marchés relativement importants et des liaisons avec d'autres pays.

3) Description du projet

Le projet est composé des sept activités suivantes:

i) Sécurisation des terres, ii) Mécanisation des pratiques agricoles (introduction de machines agricoles), iii) Gestion de l'eau, iv) Renforcement des coopératives, v) Développement d'un pôle économique, vi) Participation des institutions financières et vii) Protection de l'environnement.

Toutes ces activités devraient être mises en œuvre dans la phase d'extension, mais les activités iv) Renforcement des coopératives et v) Développement d'un pôle économique devraient être renforcées pour améliorer l'accès à la commercialisation par la réalisation des activités suivantes:

- Construction de pistes et d'entrepôts ruraux: l'emplacement et la portée de ces infrastructures devraient être décidés après avoir étudié le volume des récoltes, le trafic et la demande du marché autour des ZAAP.
- Professionnalisation des coopératives: Suite à la bonne pratique des ESOP, les organisations de producteurs devraient être également professionnalisées pour avoir des informations précises et opportunes sur les marchés et le pouvoir de négociation. Un Système Mobile d'information du marché pourrait être une solution à cela.

La définition d'une ZAAP pour un district constitue l'un principe du projet, mais il serait recommandable de réviser les critères de sélection des sites dans le but de créer une synergie avec d'autres projets importants, tels que le PRODAT.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet:

- La sécurité alimentaire et la génération de revenus en agrandissant les superficies agricoles pour les producteurs individuels
- L'augmentation de la production agricole en termes de qualité et de quantité par un usage efficace des terres et des ressources en eau, même en cas de changement climatique
- L'attraction du secteur privé pour recueillir les produits ou investir dans d'autres activités source de valeur ajoutée
- La croissance de l'économie rurale qui contribue au développement national et sous-régional en

activant la distribution des produits

5) Agence d'exécution et institutions connexes

L'agence d'exécution et institutions connexes devant être impliquées à ce projet:

- DAEMA (Direction de l'Aménagement de l'Équipement et de la Mécanisation Agricole), ICAT (Institut de Conseil d'Appui Thechnique) et d'autres directions du MAEH
- DRAER (Direction Régionale de l'Agriculture, l'Élevage et l'Hydraulique) dans la zone cible
- MIT (Ministère de l'Infrastructure et du Transport) relativement aux pistes rurales
- MPEN (Ministère de la Post et de l'Économie Numérique) relativement au système d'information du marché

6) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution du projet est présenté dans le tableau ci-dessous :

Tableau 28.1.3 Calendrier d'exécution du projet d'extension des ZAAP

Désignation/Activité	An 1	An 2	An 3	An4	An5	Observation
Bilan de la Phase 1	■					Par le comité intersectoriel et anciens bénéficiaires
Modification et identification des modalités de la phase d'extension	■					Par le Comité interministériel
Explication des formalités dans les zones rurales		■				Par le DRAER, ICAT
Appui pour l'identification des sites par communauté		■	■	■	■	Par le DRAER, ICAT
Appui pour l'identification des sites par communauté			■	■	■	Par le comité intersectoriel
Mise en oeuvre de principales activités			■	■	■	Par le DRAER ICAT
Rapport avec d'autres projets	■	■	■	■	■	Par le DAEMA, DRAER

Source: Note d'Orientation Stratégique pour la Mise en place et de la Gestion des Zone d'Aménagement Agricole Planifié (ZAAP) au Togo, version Mai 2014, Ministère de l'Équipement Rural

7) Actions nécessaires à la mise en oeuvre / Facteur essentiel

Les actions nécessaires à la mise en oeuvre de ce projet prioritaire sont définies comme suit:

- Etude sur la capacité des ressources en eau et mise en place des mesures de gestion
- Négociations avec les propriétaires fonciers pour le prêt de terre aux producteurs ruraux (bénéficiaires)
- Sensibilisation des bénéficiaires en termes de gestion de l'eau et de remboursement des frais fonciers
- Considérations environnementales et sociales (voir ci-dessous)

8) Projets connexes

Les projets connexes sont énumérés comme suit:

- PNIASA (Programme National d'Investissement Agricole et de Sécurité Alimentaire)
- PASA (Projet d'Appui au Secteur Agricole)
- PRODAT incluant le PDPR-K (Projet de développement de la production rizicole dans le Kara), PATA-Oti (Projet d'Aménagement des Terres Agricoles de la Plaine d'Oti)etc.
- PDRI-Mô (Projet de développement rural intégré de la plaine de Mô)
- PARTAM (Projet d'Aménagement des Terres Agricoles de la Zone de Mission-Tové), etc.

9) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devraient être pris en compte:

- Impact sur les réserves fauniques et les parcs nationaux
- Existence de producteurs qui ne sont pas ciblés

(2) Projet de renforcement des marchés agricoles locaux Phase 1 (dont Kétao et Guérin-Kouka)

1) Justification

En raison de l'emplacement et de la forme du pays, certains marchés locaux sont utilisés non seulement pour les échanges locaux, mais aussi pour le commerce sous-régional et international en tant que "Plateforme d'échanges" pour le transit et la réexportation vers les pays voisins. Les échanges relatifs aux produits agricoles s'effectuent particulièrement entre les commerçants nationaux et ceux venant des autres pays comme le Ghana, le Burkina Faso, le Bénin et même du Nigéria. De tels marchés pourraient servir de bases pour le développement de la chaîne de valeur et l'intégration économique entre les pays de la sous-région.

Cependant, la plupart de ces marchés sont encore informels avec des structures de marché et des infrastructures connexes fortement dégradées. Ce qui affecte considérablement l'efficacité de leur fonctionnement. Par conséquent, la commercialisation des produits agricoles est limitée et déséquilibrée à l'heure actuelle, même si la production agricole a augmenté dans le pays.

2) Objectifs

Ce projet vise à stimuler le commerce agricole au Togo avec les pays voisins en réhabilitant et/ou en développant des installations de marché et des infrastructures logistiques de marchés locaux et sous-régionaux / internationaux. Dans cette perspective, sa contribution à l'établissement de chaînes de valeur agricoles incluant les pays de la sous-région est également attendue.

3) Description du projet

Marchés ciblés

Ce projet vise les marchés locaux classés dans la catégorie des marchés de gros réputés pour le commerce des produits agricoles avec les pays voisins comme le Ghana, le Burkina Faso, le Bénin et le Nigéria. En outre, les marchés locaux contribuant au développement des zones de production intérieures et proches sont privilégiés. Dans ce contexte, 6 marchés ont été sélectionnés dans 4 régions dans le cadre de ce projet. Par ailleurs, il est nécessaire de développer les systèmes et infrastructures logistiques d'autres marchés liés aux marchés cibles pour la collecte et la distribution efficace des produits. Le tableau suivant présente les informations sur les marchés cibles.

Tableau 28.1.4 Information sur les marchés ciblés

Région	Marchés cibles	Principaux produits	Marchés connexes au Togo	Pays sous-régional concerné
Kara	Kétao,	Céréales, légumes, tubercules	Kara/Niamtougou	Bénin-Nigéria
	Guérin-Kouka	Igname, maïs, coton, sesame	Bassar, Kabou	Ghana
Savanes	Cincassé	Céréales, légumes, bétail	Dapaong	Burkina Faso, Ghana
	Gando-Namoni	Pintade, bétail, céréales, riz	Sansané-Mango	Bénin- Nigéria
Central	Tchamba	Légumineuses , manioc, noix de cajou,	Sokodé, Morétan, Kamboé	Bénin
Plateau	Anié	Mais, coton , fruits, silure	Aktapame	Ghana, Bénin, Nigéria

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, ETAT DES LIEUX DES ZONES POTENTIELLES, et des rapports reçus des directions régionales du MAEH de la Savane et de Kara et MAEH

Étude de faisabilité

Bien que les marchés cibles aient été identifiés sur la base de leur emplacement et de la situation actuelle des échanges et de la production, une étude de faisabilité devrait être effectuée en profondeur pour identifier le niveau de réhabilitation et de développement requis pour chaque marché cible. Le gouvernement a mis en œuvre de nombreux programmes/ projets visant à accroître la production agricole et le commerce en engageant les acteurs du secteur privé tels que les investisseurs ou les groupements d'agriculteurs professionnels à l'instar de l'ESOP à l'heure actuelle.

Par conséquent, le plan de développement de chaque marché devra être examiné et élaboré de manière minutieuse en fonction des actions du secteur privé et du gouvernement afin de créer un effet de synergie. Il sera particulièrement nécessaire d'organiser et de segmenter les activités du PRODAT, qui prévoit plusieurs activités de développement comprenant des infrastructures de base telles que l'électricité, les TIC, l'approvisionnement en eau, la réhabilitation et la construction de routes afin d'éviter tout chevauchement.

Développement et réhabilitation nécessaires (provisoire)

Comme mentionné ci-dessus, tous les détails devront être déterminés après une étude de faisabilité. Toutefois, le tableau suivant décrit les plans de développement des marchés et des infrastructures logistiques à réhabiliter sur la base des informations actuelles obtenues auprès du MAEH et des informations issues d'un rapport de diagnostic sur la stratégie commerciale nationale du Togo publié par le MCIPST en 2012. Selon une nouvelle politique gouvernementale, le gouvernement serait responsable du développement des infrastructures publiques telles que les marchés et les routes tandis que le secteur privé serait chargé de tous les aspects en rapport avec l'exploitation telles que les entrepôts ou les stations logistiques.

Tableau 28.1.5 Infrastructures de marché à réhabiliter ou à réaliser

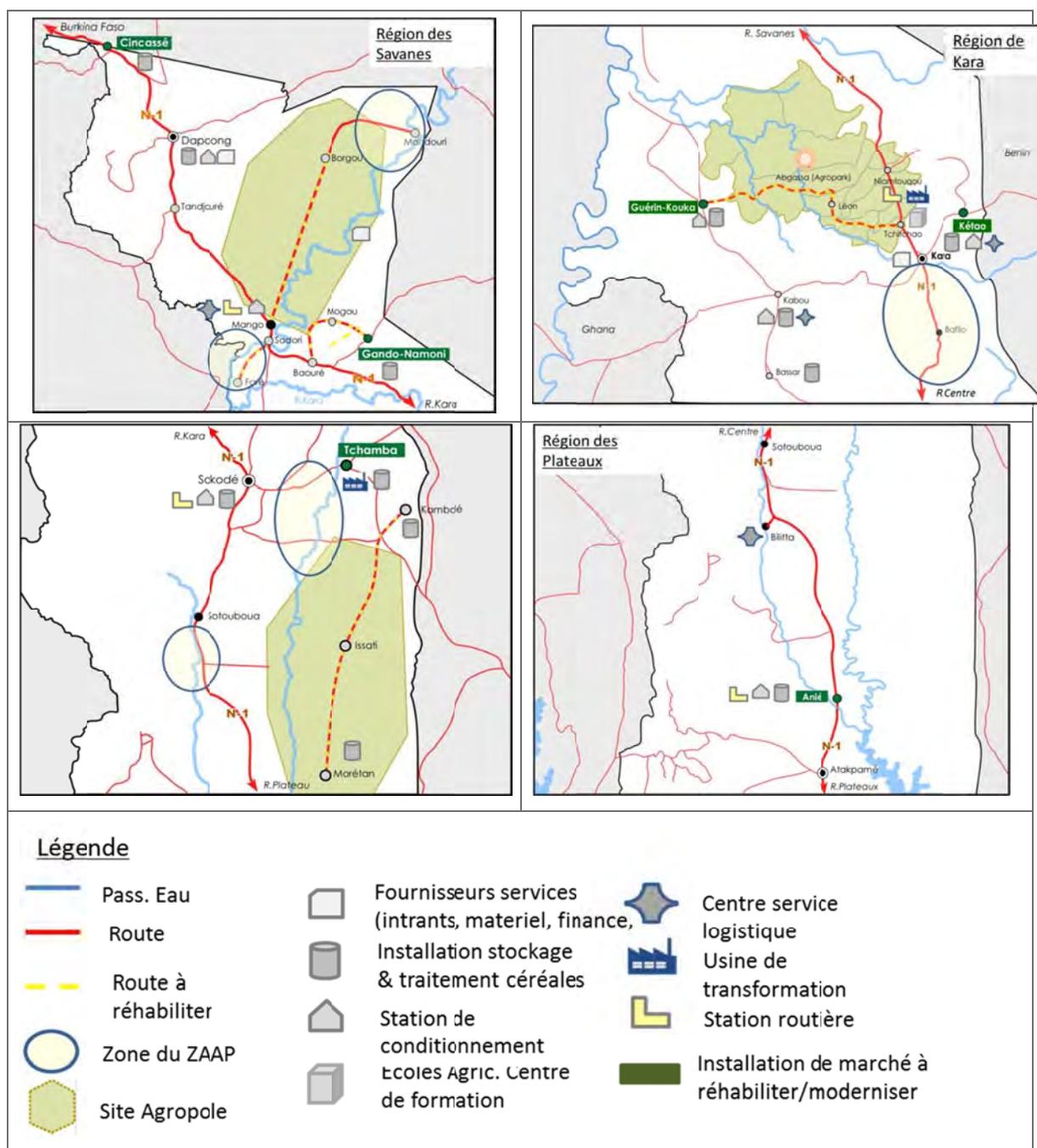
Region	Marchés		Infrastructures publiques à réhabiliter (Sous la responsabilité du gouvernement)	Infrastructures logistiques à réaliser (Sous la responsabilité du secteur privé)
	Cibles	Relation		
SAVANES	Cincassé		- Marché: Réhabilitation	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules
		Dapaong	- Marché: Réhabilitation (Modernisation) - Route: Madouri-Dapaong	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Station de conditionnement (pour les légumes) - Fournisseur de service (intrans, financement matériel)
	Gando-Namoni		- Marché: Modernisation - Route: Bauré-Mogou-Gando-Namoni	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules
		Sansané-Mango	- Marché: Station complexe routière - Route: Borgou-Sansané-Mango	- Station de conditionnement (pour les légumes)
KARA	Kétao		- Marché: Réhabilitation	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Station de conditionnement (pour les légumes) - Station logistique
		Kara	- PARMCO*	Fournisseur de service (intrans, financement matériel)
		Niamtougou	- Marché: Station complexe routière**	- Usine de transformation
	Guérin-Kouka		- Marché: Modernisation	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Station de conditionnement
		Kabou	- Route: Agbassa-Guérin-Kouka	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Station de conditionnement - Station logistique
	Bassar		- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules	
CENTRAL	Tchamba		- Marché: Réhabilitation	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Usine de transformation
		Sokodé	- Marché: Station complexe routière	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Station de conditionnement
		Morétan, Kambolé	Route: Morétan-Issati-Kambolé	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules
PLATEAUX	Anié		- Marché: Réhabilitation & Formalisation - Route: to be determined	- Installation de stockage et de broyage de grains/tubercules - Station de conditionnement
		Aktapame	- Marché: Modernisation - Route: to be determined	- Station de conditionnement

*Avec le Grand Marché de Lomé, le Marché Central de Kara est reconstruit à travers un projet en cours dénommé PARMCO (*Projet d'Appui à la Reconstruction des Marchés et aux Commerçants*)

** Station complexe routière: installations de complexes comprenant toutes les infrastructures logistiques telles que stockage de céréales, les entrepôts de conditionnement, une usine de transformation, une station logistique et des attractions touristiques (restaurant et aires de stationnement)

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, détaillé toutes zones et des rapports fournis par le MAEH.

Les figures suivantes illustrent le développement des infrastructures.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, détaillé toutes zones et des rapports fournis par le MAEH.

Figure 28.1.1 Aperçu du développement des infrastructures de logistique

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet:

- Optimisation du flux des produits agricoles et établissement d'une flexibilité au niveau des échanges tant au profit des producteurs que des acheteurs incluant les pays voisins
- Réduction du niveau de gaspillage et du manque de produits agricoles dans certaines zones en raison de l'optimisation avec les pays voisins.
- Réduction des importations en raison de l'optimisation entre les pays voisins
- Génération de revenus par le transit et la réexportation de marchandises à travers les pays
- Génération d'emplois ruraux due au développement de la chaîne de valeur agricole
- Réduction de la pauvreté dans les ménages des producteurs et dans les zones rurales

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Les directions concernées du MAEH, en particulier les directions régionales
- Les ministères concernés tels que le Commerce, l'Industrie et le Tourisme, l'Energie, les Télécommunications et l'économie numérique, les Infrastructures et le Transport, etc.
- Les organisations du secteur privé telles que la Chambre de commerce, les syndicats d'exportateurs, etc.
- Les entreprises agroalimentaires privées/semi-privées
- ESOP
- Autres partenaires de développement tels que la Banque Mondiale, FIDA, BOAD, BIDC, etc.

6) Calendrier de mise en oeuvre

La mise en oeuvre du projet se subdivise en 3 phases jusqu'en 2040.

- 1ère phase (2017-2025): Marché dans la région de Kara (avec la perspective de la création d'une synergie immédiate avec la construction de la route nationale 7 devant être réalisée par le gouvernement japonais et le PRODAT qui commencera par Kara)
- 2ème phase (2025-2033): Marché dans la région des Savanes et des Plateaux
- 3ème phase (2033-2040): Marché dans la région du Centre

Le calendrier de mise en oeuvre du projet par phase est présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 28.1.6 Calendrier de mise en oeuvre du projet

Désignation/Activité	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8	Note
Étude de faisabilité et formulation du projet	■								
Réhabilitation & modernisation des installations de marché		■	■	■	■				
Réhabilitation des voies d'accès aux marchés			■	■	■	■			
Développement d'installations d'entreposage, de stations de conditionnement et de stations logistiques				■	■	■			
Formalisation du marché: Amélioration du système de marché (réglementation, gestion, etc.)				■	■	■	■		
Développement et mise en activité de l'usine de transformation					■	■	■	■	
Développement et mise en activité de la station routière						■	■	■	

Source: Équipe d' Étude de la JICA

7) Actions nécessaires à la mise en oeuvre / facteur essentiel

Les actions nécessaires à la mise en oeuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes:

- Mise à jour de la réglementation sur la propriété foncière et l'enregistrement foncier.
- Réforme de la loi d'orientation agricole
- Promotion orientée vers le secteur privé pour attirer les investissements dans certains aspects des projets
- Amélioration de l'accès aux institutions financières et d'autres entités du secteur privé en faveur des producteurs ruraux

8) Projets connexes

- ZAAP
- PRODAT

- PNPER
- ESOP
- Pro-DRA
- PARMCO : Projet d'Appui à la Reconstruction des Marchés et aux Commerçants

9) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devraient être pris en compte:

- Prise en compte des questions du genre et des personnes les plus vulnérables
- Évaluation des stratégies environnementales et sociales conformément à la réglementation togolaise et aux procédures de la Banque Africaine de Développement, plus particulièrement dans le cadre de la réhabilitation des routes et du développement des infrastructures logistiques.

(3) Projet de développement des agropôles au Togo (PRODAT)

1) Justification

Bien que l'économie nationale ait connu une croissance ferme telle que prévue dans la SCAPE, celle-ci est loin d'aider à réduire de manière significative la pauvreté dans le pays, en particulier dans les zones rurales. Etant donné que l'agriculture, y compris l'élevage du bétail et la pêche, est le principal moyen de subsistance dans ces zones, il est souhaitable de développer des activités à forte valeur ajoutée comme la transformation et le transfert des aliments envisagés qui pourraient constituer une solution idoine à la génération de revenus et à la création d'emploi dans les zones rurales.

Une situation qui a poussé le MAEH a élaboré un projet de développement économique régional intégré en mettant l'accent sur l'agriculture et le développement des infrastructures pour les pôles de croissance appelés "Agropole". Le concept est ainsi désigné dans la réalisation de l'objectif global de la nouvelle Politique Agricole 2016-2030; pour contribuer à l'accélération de la croissance économique, la réduction de la pauvreté et l'amélioration des conditions de vie, tout en veillant à l'inclusion sociale et au respect de l'environnement.

2) Objectifs

En vue de la réalisation de l'objectif susmentionné quant à la Nouvelle Politique Agricole 2016-2030, le projet de développement d'Agropole (PRODAT) vise à promouvoir un développement rural durable et harmonieux en tirant parti des forces du pays, telles que les ressources humaines, naturelles, géographiques et socio-culturelles. Il devrait particulièrement être mis en œuvre à travers des interventions cohérentes et complémentaires tant du secteur privé que du secteur public pour répondre efficacement au besoin de développement des zones ciblées et aux préoccupations des producteurs et des autres acteurs du secteur agricole.

3) Description du projet

Le projet sera mis en œuvre initialement sur trois sites ciblés en tant que sites pilotes dans l'ordre suivant:

- Le bassin du Kara dans la Région du Kara;
- Le bassin d'Oti dans la région de Savane; et
- La source du bassin de Mono, situé dans les régions centrales et des Plateaux.



Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, ETAT DES LIEUX DES ZONES POTENTIELLES, et des rapports reçus des directions regionales de la Savane et de Kara

Figure 28.1.2 Emplacement du projet PRODAT

Le projet est constitué de quatre composantes: i) Développement des infrastructures, ii) Appui au Développement d'Initiatives Privées, iii) Renforcement des capacités et iv) Gestion de Projet. Les activités détaillées par site ciblé seront identifiées sur la base des résultats issus des études techniques. Trois Agropoles intégrant la première phase du projet sont provisoirement prévus comme indiqué ci-dessous.

Tableau 28.1.7 Cibles et activités provisoires du PRODAT par site pour le secteur agricole

	Kara	Oti	Mono
Produits Agricoles Ciblés	Sésame, Arachides (pour l'exportation), Riz (pour l'approvisionnement domestique)	Riz, Canne à Sucre, (principalement pour l'approvisionnement domestique)	Soja, Noix de Cajou, Sésame (pour l'exportation)
Type d'élevage Ciblé	Volaille(pour l'approvisionnement domestique), Pintade, Porc	Pintade, Bovins (pour l'approvisionnement domestique)	À définir
Type de pêche Ciblé	Silure (pour l'exportation)	À définir	À définir
Activités prévisibles prévues	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau du Trafic (pistes rurales) des zones isolées - Electrification - Mise en place de Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) - Réhabilitation/développement des barrages de Agbassa et Pagouda - Réhabilitation du marché de Natitkpi (Kara) - Réhabilitation du complexe scolaire de Tchichthao - Extension du PDPR de Kara - Ajout de Valeur au Moulin à riz de Kara - Construction d'infrastructures pour les cultures abandonnées - 3 ESOP et ZAAP 	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau du Trafic (pistes rurales) des zones isolées - Electrification - Mise en place de Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) - Réhabilitation des principales structures hydrauliques - Financement de micro centrales électriques - Revitalisation du ranch de Namiélé - Création de normes de qualité de base et de sécurité alimentaire - Réhabilitation des structures hydrauliques (barrages) - ZAAP 	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau du Trafic (pistes rurales) des zones isolées - Réhabilitation et construction de réservoirs d'eau - Aménagement des plaines, mini construction au centre - Réalisation de l'électrification des Technologies de l'Information et de la Communication -ZAAP

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, ETAT DES LIEUX DES ZONES POTENTIELLES, et des rapports reçus des directions regionales de la Savane et de Kara

Au nombre de ces activités, la réhabilitation ou le développement des routes régionales et rurales, les TIC et les structures d'approvisionnement en eau sont indispensables au PRODAT. En ce qui concerne les routes régionales et rurales, le tableau ci-dessous indique les routes à réhabiliter pour susciter un impact significatif. Lesdites routes ont d'ailleurs été priorisées par plusieurs documents et relèvent des bureaux des directions régionales dans le cas de Kara et Oti.

Tableau 28.1.8 Routes à réhabiliter du PRODAT par site pour le secteur agricole

	Kara	Oti	Mono
Route à réhabiliter	- Léon-kouka - Agbassa-Dankpen - Guérin Kouka- Brouka	- Bangou-Sansanne Mango - Sadari-Faré - Sansanné Mango-Sadori- Bauré-Mogou	- Kambolé-Morétan

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, ETAT DES LIEUX DES ZONES POTENTIELLES, et des rapports reçus des directions regionales de la Savane et de Kara

D'autres activités transversales telles que la formation et la recherche, la mobilisation et la sensibilisation des producteurs et l'établissement des centres de services sont également prévues.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet:

- La réalisation de la sécurité alimentaire par l'augmentation de la production et de la distribution agricole
- Réduction de la pauvreté en générant des revenus du développement agro-industriel et la création d'emplois
- Création et développement des agro-industries dans les zones rurales
- La croissance économique dans les zones rurales et dans tout le pays en augmentant la production nationale, la consommation et l'investissement

5) Agence d'exécution et institutions connexes

L'agence d'exécution et les institutions connexes devant être impliquées à ce projet sont celles-ci:

- Les Directions connexes du MAEH, particulièrement les directions régionales
- Les Ministères impliqués tel que Commerce, Industrie et Tourisme, Energie, Télécommunication et Economie Digitale, et ceux des Infrastructures et du Transport etc.
- Les Organisations du secteur privé telle que, la Chambre de Commerce, Le Syndicat des Exportateurs etc.
- Les Syndicats et fédérations des organisations de producteurs
- D'autres bailleurs de fonds; Banque Mondial, FIDA, BOAD, BIDC etc.

6) Estimation du coût du projet

Le coût estimatif de l'Agropôle de Kara est de 31,095 milliards de FCFA dont 3 milliards de FCFA ont été consacrés à la mise en œuvre du PDRP-K devant être intégré à l'Agropôle de Kara.

7) Calendrier d'exécution

Incluant une étude technique et une consultation réalisée en 2016, le calendrier de mise en œuvre de ce projet est présenté dans le tableau ci-dessous.

Tableau 28.1.9 Calendrier d'exécution du PRODAT au niveau du secteur agricole

Désignation/Activité	An 1	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	Observation
Etude Technique et projet de formulation	■						
Mise en oeuvre des projets existants (PATA-Oti, PDRP-K, ZAAP etc)	■	■	■	■	■	■	Financés par OFID, BID, BADEA
Agropole-Kara		■	■	■	■	■	Dépendant des ressources financières
Agropole-Oti			■	■	■	■	Dépendant des ressources financières
Agropole-Mono				■	■	■	Dépendant des ressources financières
Réalisation d'études pour l'Agropole sur d'autres sites						■ ■ ■	

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base des rapports fournis par la DRAEH et la DPPSE/MAEH

8) Actions nécessaires à la mise en œuvre / Facteur essentiel

Les actions nécessaires à la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont définies comme suit:

- Actualisation de la réglementation sur les propriétés et enregistrements fonciers
- Réforme de la loi d'orientation agricole
- Amélioration de l'accès aux institutions financières et autres entités du secteur privé pour les producteurs ruraux
- Promotion pour attirer le secteur privé dans les sites
- Promotion pour attirer les investissements du secteur privé dans une partie des projets

9) Projets connexes

Les projets connexes sont énumérés comme suit:

- PNIASA
- PASA
- PPAAO (Programme de Productivité Agricole en Afrique de l'Ouest)
- PDRI-Mô
- PNPER (Projet National de Promotion de l'Entreprenariat Rural)
- Projet ESOP (Entreprises de Services et Organisations de Producteurs), etc.

10) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devraient être pris en compte:

- Prise en compte des questions du genre et des personnes les plus vulnérables
- Evaluation des stratégies environnementales et sociales, conformément aux réglementations togolaises et aux procédures de la Banque Africaine de Développement.

28.2 Secteur de l'élevage du Togo

28.2.1 Situation actuelles et perspectives d'avenir du secteur de l'élevage du Togo

Le secteur de l'élevage au Togo occupe une place secondaire derrière l'agriculture dans laquelle 70% de la population est active. Cependant, le secteur de l'élevage a seulement contribué à 5-8% au PIB national ces dernières années et ne couvre que les deux tiers des besoins nationaux quant à la production animale. Ce secteur sous-développé est une conséquence des habitudes traditionnelles, où la plupart des populations rurales gagnent leur vie par leur production agricole associée à l'élevage effectué à travers des pratiques traditionnelles avec de petites quantités de bêtes allant de 1-2 et quelques poules par ménage.

Cependant, la demande en produits d'origine animale a connu une augmentation progressive au cours des dernières années en raison du développement économique du pays. Ainsi, l'élevage du bétail domestique est de plus en plus important dans les zones urbaines. En termes de développement rural, ce secteur devrait être amélioré afin de générer des revenus supplémentaires. Pour cette raison, la volaille et les petits ruminants, qui atteignent rapidement l'âge de reproduction, ont augmenté la productivité, en grande partie grâce à l'extension des méthodes semi-intensives et la professionnalisation des organisations de producteurs appuyés par le secteur privé dans le cadre du Programme National d'Investissement Agricole et de Sécurité Alimentaire (PNIASA).

Sur la base de cette expérience, une nouvelle politique agricole couvrant la période 2016-2030 (PA-PSTAT2030) a été élaboré et celle-ci prévoit également un projet de développement, notamment le Projet de Développement des Agropoles au Togo (PRODAT) dans lequel le secteur de l'élevage devrait être une composante pour augmenter la productivité des animaux dans le pays et contribuer au développement rural. Le développement de la chaîne de valeur en ce qui concerne la volaille et le bétail est prévu contribuer à la réduction de la pauvreté dans les cinq premières années (2016-2020).

28.2.2 Questions liées au secteur de l'élevage du Togo

Le faible niveau de la production animale demeure le principal problème à résoudre dans le secteur de l'élevage du Togo. Ainsi, le secteur ne contribue pas à générer des revenus pour les producteurs ruraux comme escompté. Les principales causes de ce problème s'articulent autour des quatre questions suivantes:

(1) Inaccessibilité aux aliments requis et aux services vétérinaires

Malgré l'existence de beaucoup de résidus de culture et de ressources en eau inutilisées, le manque de fourrage et de pâturages freine le développement de l'élevage au Togo. En ce qui concerne la volaille, l'alimentation nécessaire pour soutenir l'élevage semi-intensif est importée du Ghana et même des pays américains à des prix élevés. Ce qui a pour conséquence de limiter le développement de l'industrie de la volaille.

Les services vétérinaires, les conseils techniques et les intrants nécessaires sont également difficiles d'accès pour les producteurs vivant dans les zones rurales. Ce qui affecte par conséquent l'augmentation de la productivité de ceux-ci. Une situation qui est souvent aggravée par certaines maladies causant de lourdes pertes d'animaux bien qu'il existe des vaccins ou des méthodes de sensibilisation pouvant facilement aider à prévenir cela. Il existe des maladies affectant la volaille telle que celle appelée "New castle" et d'autres comme le choléra des porcs, etc

(2) Mode d'élevage familial extensif

Comme mentionné ci-dessus, le secteur de l'élevage au Togo n'est pas bien développé en tant que secteur économique venant après la production agricole. En général, l'élevage des bovins est surtout pratiquée de manière traditionnelle notamment par une transhumance à la recherche d'aliments pour les animaux. Ce mode d'élevage peut non seulement limiter la productivité et la production, mais provoquer également des conflits avec les producteurs de cultures lorsque les éleveurs de bétail se déplacent avec leur bétail vers les zones du sud qui sont plus verdoyantes et disposant de pâturages et de points d'eau.

En ce qui concerne les petits ruminants, la plupart d'entre eux sont conservés dans un jardin d'arrière-cour et nourrie avec les restes des repas des ménages ou les mauvaises herbes de prairie naturelle.

(3) Manque de méthodes de production compétitive pour l'exportation

Le manque de compétitivité par rapport aux produits d'élevage importés réduit les incitations des producteurs togolais relativement au développement de l'élevage. Étant donné que la production animale nécessite des soins intensifs et un volume important d'aliments de qualité très souvent coûteux, la production locale se heurte à cette difficulté. En outre, les consommateurs de viande, qui

pour la plupart vivent dans les zones urbaines, ont tendance à acheter des produits importés, même si ceux-ci sont plus onéreux que les productions locales en raison de leur méfiance quant à la qualité et aux conditions d'hygiène. Ainsi, l'élevage ne parvient pas à générer des revenus conséquents à la hauteur du temps et des dépenses engagés par les producteurs, ce qui a pour conséquence d'accentuer davantage leur découragement.

(4) Conflits émanant de la transhumance

Les animaux élevés par le mode de transhumance du Niger, Burkina Faso et Mali représentent d'importantes sources de produits d'origine animale au Togo, mais cette potentialité n'est pas exploitée de manière convenable. L'une des principales raisons est le conflit entre les éleveurs transhumants et les agriculteurs locaux. Les animaux menés par les éleveurs traversent parfois des plantations entières tout en les détruisant. Les producteurs de cultures, qui pour la plupart vivent dans les zones rurales, refusent à leur tour de recevoir ces éleveurs dans leur région pour la commercialisation de leur produit animalier, même sur certains marchés qui sont convenablement situés pour les consommateurs nationaux et sous-régionaux.

Ainsi, les marchés du commerce de produits animaliers sont généralement dans un contexte de marginalisation.

28.2.3 Objectifs du secteur de l'élevage au Togo

Étant donné qu'il y a un manque d'expérience dans les pratiques de l'élevage et que la demande en produits d'origine animale ne cesse d'augmenter sur les marchés intérieurs, l'objectif global du secteur est simplement d'accroître la production animale et rendre le secteur compétitif pour constituer une activité économique supplémentaire. Les objectifs détaillés qui en découlent sont définis comme suit:

- Réaliser une production animale stable et compétitive grâce à l'amélioration de l'accès aux aliments pour animaux domestiques et aux services vétérinaires
- Accroître la productivité et la production en changeant le mode d'élevage sans empiéter sur le mode traditionnel.
- Stimuler le commerce local des animaux en utilisant au maximum les opportunités liées à l'élevage par mode de transhumance et l'avantage de l'emplacement des marchés.

28.2.4 Stratégies de développement du secteur de l'élevage au Togo

La stratégie de base du secteur de l'élevage au Togo consiste à utiliser efficacement les ressources animales existantes et éviter toute concurrence avec les pays voisins.

À la lumière de ce qui précède, les stratégies et mesures sont définies comme suit:

- Maintenir la transhumance du bétail atteignant le Togo depuis les pays du Nord
 - en définissant des itinéraires pour le mouvement des bovins transhumants et en développant des points d'eau et des pâturages pour le bétail transhumant conformément au plan de gestion de la transhumance existant
 - en achetant du bétail aux éleveurs et en les élevant pour augmenter le nombre de têtes au Togo
 - en organisant les éleveurs pour faciliter les échanges d'informations et des techniques
- Utiliser les produits animaux existants (pintades, porcs, ovins et caprins) atteignant rapidement la maturité et présentant des avantages relatifs par rapport aux autres pays
 - en introduisant des résidus de culture adaptés à l'élevage domestique
 - en améliorant les variétés animales
 - en élargissant les services de vulgarisation et les intrants par l'augmentation de la main-d'oeuvre et des centres de vulgarisation

28.2.5 Programmes et projets à long terme relatifs au secteur de l'élevage au Togo

Afin d'atteindre les objectifs, il est souhaitable de mettre en œuvre des projets qui contiennent plusieurs mesures possibles en fonction des stratégies. En ce qui concerne les projets intégrés, les contenus relatifs à l'élevage sont sélectionnés comme indiqué dans les tableaux suivants.

Tableau 28.2.1 Projets intégrés à long terme du secteur de l'élevage

Projets	Activités Principales	Statut
PDRI-MÔ (Projet de Développement Rural Intégré de la Plaine de MÔ): projet en cours 2014-2020	Développement du secteur de la volaille, les petits ruminants et la production porcine par l'extension des fermes améliorées, la formation technique en ce qui concerne les systèmes de sensibilisation améliorés. Les activités de réhabilitation des pistes et le renforcement des capacités des organisations de producteurs ruraux sont inclus.	En cours
PRODAT (Projet de Développement des Agropoles au Togo) à Kara	Développement de l'élevage de volaille par la construction / réhabilitation des pistes rurales, les installations électriques et les TIC et un centre de formation pour les producteurs (pour la production et la transformation)	Planifié
PRODAT (Projet de Développement des Agropoles au Togo) à Oti	- Développement de l'élevage de volaille par la construction / réhabilitation des pistes rurales, les installations électriques et les TIC et un centre de formation pour les producteurs (pour la production et la transformation) - Développement de l'élevage de bétail par l'utilisation du ranch de Namiéré dans la préfecture de Mango	Planifié
PRODAT (Projet de Développement des Agropoles au Togo) à Amou, Agou, Yoto, Bas-mono, Kovié, Djablé et Agoméglouzou	Les détails seront déterminés ultérieurement. Étant donné que tous les sites sont réputés pour la production de riz et de légumes, on s'attend à ce que le renforcement des chaînes de valeur de ces cultures par la réhabilitation et la reconstruction de leurs bases de production et des installations, y compris les infrastructures logistiques contribuent au développement.	Planifié
PASA (Projet d'Appui au Secteur Agricole) :phase-2	La prochaine phase de la mise en œuvre couvrant la période 2011-2016 est relative à la production stable de petits ruminants et de poulets par l'introduction d'une production d'aliments pour animaux et l'élevage semi-intensif de même que l'élevage intensif de porcs.	En cours
Projet pour le développement du système d'extension (comme projet d'extension du PPAO)	Sur la base de l'expérience et la connaissance du PPAO, introduire une nouvelle méthode et technique améliorée d'élevage de poulets et de petits ruminants. L'élevage et la production d'aliments de porc devraient également être inclus dans la phase d'extension.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la politique du MAEP
Projet d'aménagement de 1000ha pour la production agricole, sylvicole, pastorale et la pêche	Développement de l'élevage grâce à la construction de points d'eau et de systèmes de gestion d'eau. La mise en place des terres de pâturage peut être incluse conformément au plan de gestion de la transhumance.	Planifié
Développement d'une agriculture périurbaine orientée vers le marché avec la participation du secteur privé	Introduction d'un élevage d'animaux rentables (comme les poulets, les porcs) dans des zones fermées relativement proches de Lomé et de Kara à travers la réhabilitation des voies et pistes rurales en collaboration avec la production horticole. Des systèmes d'informations du marché et de distribution sont également pris en compte.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la politique du MAEP

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations fournies par le MAEH

Tableau 28.2.2 Projets spécifiques à long terme du secteur de l'élevage du Togo

Projets	Contenu	Statut
Projet National de Promotion de l'Entreprenariat Rural (PNPER):projet en cours 201-2020	Formation visant la professionnalisation des producteurs d'animaux pour une production stable et le développement des industries connexes telles que la transformation.	En cours
Vulgarisation des ESOP pour le développement de la chaîne de valeur	Développement de la chaîne de valeur des viandes pour les petits ruminants par l'organisation des ESOP à Kara et dans la région des Savanes. la construction d'abattoirs et d'équipements est incluse pour ces produits et les animaux élevés par transhumance.	En cours
Projet de développement de la production d'aliments pour animaux	Pour tous les animaux, initier des recherches sur la production de cultures fourragères appropriées en fonction de l'état du climat et des espèces animales au Togo.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la politique du MAEP
Projet de la Coexistence des Éleveurs Transhumants	Utiliser les animaux transhumants en tant que produit, établir des pâturages et des points d'eau, selon le plan de transhumance locale élaboré en 2014.	Planifié

Développement de la transformation des produits animaliers dans les zones rurales	le développement de la transformation fromagère traditionnelle par l'organisation et le renforcement des capacités des groupes de femmes et la construction et l'équipement d'une usine de transformation.	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la politique du MAEP
Développement de la production intensive de la viande de bœuf via un PPP	Développement de la production de la viande de bœuf par l'introduction de variétés qui sont productives et résistantes à l'environnement et la production des cultures fourragères et d'ensilage	Proposé par l'équipe d'étude de la JICA sur la base de la politique du MAEP

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations fournies par le MAEH

28.2.6 Profils des projets prioritaires du secteur de l'élevage du Togo

(1) Gestion de la transhumance transfrontalière au Togo

1) Justification

Tout comme les autres pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest, le Togo est confronté à une transhumance transfrontalière massive des pays du nord du Sahel dont l'élevage constitue une source conséquente de produits d'origine animale. Cependant, dans le même temps, cette situation crée des conflits entre les bergers nomades (éleveurs transhumants) et les autres utilisateurs des ressources naturelles notamment les agriculteurs autochtones, étant donné que la fréquence et la durée du passage sont devenues plus longues en raison de l'occurrence fréquente de la sécheresse.

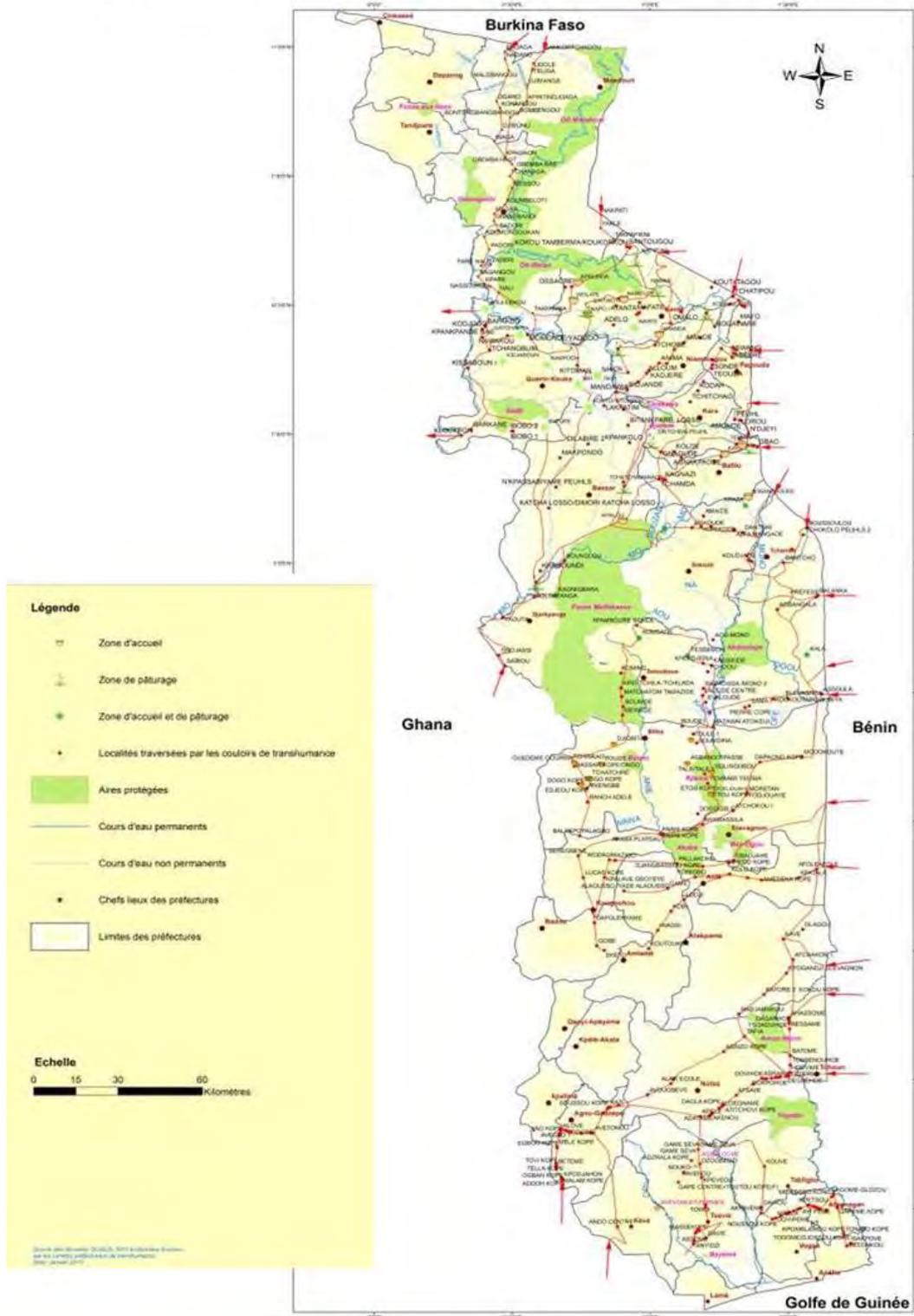
Afin de faire face au flux massif d'animaux, le gouvernement a mis en place un Comité National de Transhumance (CNT) dans chaque préfecture et canton. Après une série de réflexions dans les CNT, le gouvernement togolais a élaboré un Plan National de Gestion de la Transhumance Transfrontalière. L'objectif général de ce plan est de veiller à ce que la transhumance soit effectuée en toute sécurité tout en ayant un impact économique positif et que la qualité sanitaire des animaux soit contrôlée dans un environnement favorable à une cohésion sociale pacifique. La stratégie se compose de 9 orientations essentielles et a été mise en place pour une période de 7 ans (2014-2020) et plusieurs activités urgentes ont partiellement été déjà entamées.

2) Objectifs

Pour l'utilisation efficace de la transhumance transfrontalière et résoudre les problèmes qui y sont observés comme une question urgente transnationale, il convient de mettre en œuvre les actions et les activités prévues dans le cadre des projets ou programmes. À l'heure actuelle, il existe sept résultats attendus, 40 actions et 60 activités qui sont prévues par le plan, dont la mise à œuvre a déjà commencé pour certaines.

3) Description du projet

Le projet couvre toutes les régions parce que les éleveurs transhumants arrivent dans la région Maritime à travers toutes ces régions. Cependant, les zones où le flux des animaux transhumants est le plus fréquent sont notamment les frontières du Burkina Faso (2 points), le Bénin (14 points) et le Ghana (3 points).



Source: Direction de l'Élevage du MAEH, Septembre 2014, Plan National de Gestion de la Transhumance Nationale et Transfrontalière

Figure 28.2.1 Carte de la Transhumance du Togo

Dans le cadre des deux objectifs spécifiques suivants; i) Réduction significative des conflits causés par la transhumance et ii) une meilleure intégration de la transhumance dans l'économie nationale, il y a sept résultats escomptés et 40 actions comme indiqué dans le tableau suivant.

Tableau 28.2.3 Actions du plan de gestion de la transhumance

Résultats Escomptés	Principales Actions
Meilleure gestion de la Transhumance	- Établissement d'un appui à la transhumance et la communication par les TIC - Amélioration de la sensibilisation de tous les acteurs sur la réglementation et les textes relatifs à la transhumance - Identification des parties pour la collaboration, etc.
Amélioration significative des relations socioculturelles entre les éleveurs transhumants et les agriculteurs	- Identification des points focaux dans les différentes communautés - Organisation de réunions consultatives régulières entre les différentes parties prenantes
Réduction de la pauvreté et amélioration de la sécurité communautaire	- Augmentation du contrôle d'entrée et des actions sur le territoire - Mise en place d'un mécanisme de sécurité pour les éleveurs nomades, etc.
Réduction des risques de perturbation des animaux et des impacts négatifs sur la santé humaine	- Contrôle des animaux transhumants aux points d'entrée - Traitement des animaux malades - Identification du bétail sédentaire, etc.
Amélioration de la gestion des ressources naturelles	- Aménagement des zones de réception et de pâturages pour les animaux - Définition d'espace pour la prise en charge et les pâturages, etc.
La transhumance contribue à la croissance économique nationale	- Installation d'infrastructures et de mesures visant la gestion de la transhumance animale - Production de cultures fourragères (fourrage, ensilage, foin vert etc.), etc.
Communication (opérationnelle entre les acteurs)	- Organisation et tenue d'ateliers - Spots d'annonces sur les périodes de transhumance, etc.

Source: Direction de l'Élevage du MAEH, Septembre 2014, Plan National de Gestion de la Transhumance Nationale et Transfrontalière

4) Avantages escomptés

Les avantages et impacts suivants sont attendus dans le cadre du projet:

- Réduction des conflits causés par la transhumance transfrontalière
- Contribution de la production animale au bien être du pays par le développement d'une transhumance sécurisée et appropriée
- Contribution à la croissance de l'économie nationale par l'augmentation des produits animaliers et des activités économiques connexes.

5) Agence d'exécution et institutions connexes

L'agence d'exécution et les institutions connexes prévues pour la mise en œuvre de ce projet sont indiquées ci-dessous:

- MAEH, particulièrement la Direction de l'Élevage et les directions régionales
- Ministères en charge de la transhumance tel que le Ministère de l'Administration Territoriale, des Ressources Forestières, de l'Économie et des Finances, de l'Aménagement Territorial etc. et leurs directions régionales
- FENAPFIBVITO (Fédération Nationale des Professionnels de la Filière Bétail Viande du Togo)
- D'autres ONG et bailleurs de fonds engagés dans les questions relatives à la transhumance

6) Estimation du coût du projet

Le coût total du projet est estimé à 6.867.912.000 FCFA (env. 10.470.064 €) sur 7 ans c'est-à-dire de 2014 à 2020.

7) Calendrier de mise en œuvre

Les activités sont globalement classées en cinq catégories et le calendrier est élaboré en fonction de la répartition des coûts sur sept années. Le calendrier prévisionnel est indiqué ci-dessous.

Tableau 28.2.4 Calendrier de mise en œuvre en fonction des réalisations de la gestion de la transhumance transfrontalière

Réalisations	An 1 2014	An 2 2015	An 3 2016	An 4 2017	An 5 2018	An 6 2019	An 7 2020	Observations
Définition des acteurs, Débuts des activités des comités t	■		■ ■					
Acquisition et Installation des matériels nécessaires	■							
Construction des infrastructures urgentes (principaux parcs animaliers, services vétérinaires etc.)	■			■ ■	■	■		
Construction des infrastructures nécessaires (parc animalier, pâturages, etc.)			■					
Sensibilisation, Formation, Ateliers	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	■ ■	Autant que nécessaire

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des rapports fournis par la Direction de l'Élevage et le MAEH et la Direction de l'Élevage du MAEH, Septembre 2014, Plan National de Gestion de la Transhumance Nationale et Transfrontalière

8) Actions nécessaires à la mise en œuvre du projet / facteur essentiel

(a) Actions transversales pour le développement du corridor

- Développement de ressources en eau
- Amélioration de la télécommunication
- Amélioration de l'accès aux institutions financières et autres entités du secteur privé pour les producteurs ruraux
- Pistes rurales de développement / réhabilitation

(b) Actions pour le projet prioritaire

- Actualisation ou réforme de la réglementation relative à la propriété foncière et la transhumance
- Élaboration de mesures d'atténuation des risques de catastrophes naturelles (sécheresse), les épidémies de maladies infectieuses chez les animaux et les humains comme l'Ébola, la fièvre hémorragique, etc.

9) Projets connexes

Les projets connexes sont définis comme suit:

- PNIASA (Programme National d'Investissement Agricole et de Sécurité Alimentaire)
- PASA (Projet d'Appui au Secteur Agricole)
- PPAAO (Programme de Productivité Agricole en Afrique de l'Ouest-projet Togo)

10) Impacts sociaux et environnementaux

Les impacts sociaux et environnementaux suivants devront être pris en compte:

- Pris en compte des éleveurs transhumants transnationaux et les résidents autochtones
- Évaluation des stratégies environnementales et sociales conformément aux règlements et procédures du Togo et de la Banque Africaine de Développement.

(2) Le projet de développement des agropoles au Togo (PRODAT)

1) Justification

L'élevage du bétail est le deuxième moyen de subsistance le plus commun mais peu prospère au Togo alors que la demande en produits d'origine animale tels que la viande, les œufs et les produits

laitiers connaît une évolution remarquable dans le pays. En fait, plus de 50% de la viande est importée, et l'amélioration de la production animale reste une question urgente à l'heure actuelle.

Conformément à la nouvelle Politique Agricole 2016-2030, le MAEH a élaboré un projet de développement économique régional intégré mettant l'accent sur l'agriculture, y compris l'élevage du bétail et la pêche et le développement des infrastructures en tant que pôle de croissance appelé « Agropole». Le secteur de l'élevage est considéré comme une activité économique importante à côté de l'agriculture dans le cadre du projet PRODAT.

2) Objectifs

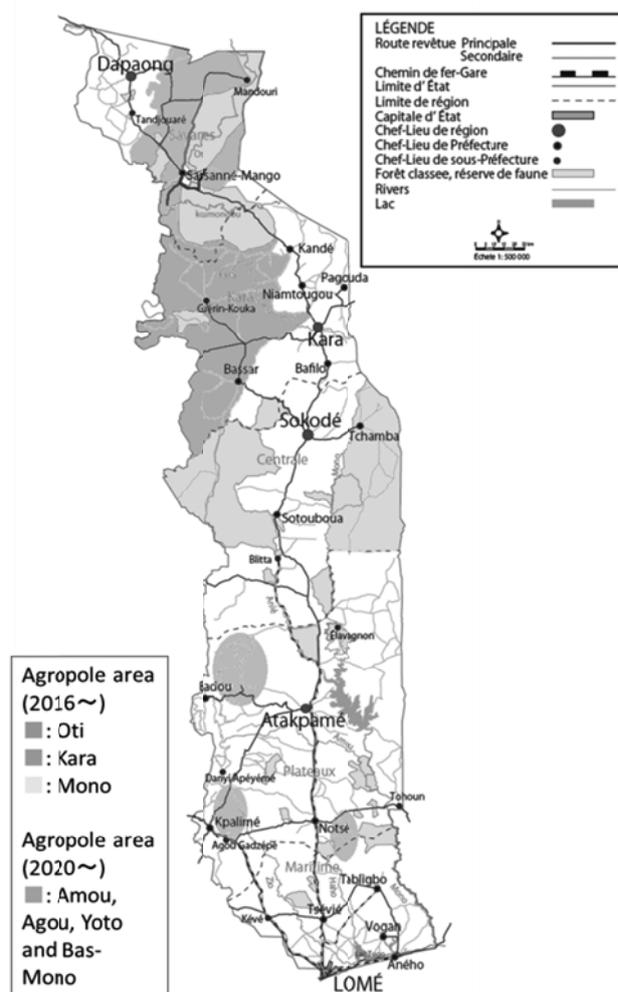
Afin de contribuer à l'augmentation de la production animale nationale et à la diminution des importations, le projet consiste à promouvoir la production animale par la relance des projets existants et l'introduction de nouveaux systèmes d'élevage d'animaux.

3) Description du projet

Le projet PRODAT sera mis en œuvre initialement sur trois sites ciblés notamment les bassins de Kara et Oti et la source du bassin du Haut Mono en tant que sites pilotes comme mentionné à la section 28.1.6 (2). Les activités du secteur de l'élevage ont été déjà planifiées pour Kara et Oti. Celles de Mono seront décidées après une étude préparatoire.

Tel que mentionné à la section 28.1.6 (2), le projet comprend quatre composantes; i) Développement des infrastructures, ii) Appui au Développement d'Initiatives Privées, iii) Renforcement des capacités et iv) Gestion de Projet.

Les activités détaillées par site ciblé seront identifiées sur la base des résultats issus des études techniques. Celles du secteur de l'élevage sont provisoirement définies comme suit.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, ETAT DES LIEUX DES ZONES POTENTIELLES, et des rapports reçus des directions régionales de la Savane et de Kara

Figure 28.2.2 Emplacement du projet PRODAT

Tableau 28.2.5 Activités provisoires par site du PRODAT pour le secteur de l'élevage

	Kara	Oti
Target	Poulet (pour l'approvisionnement domestique), pintades et porcs	Pintade, bovins (pour l'approvisionnement nationale)
Projets existants	Élevage semi-intensif de volailles à travers le PASA	Revitalisation du ranch de Namiélé*
Activités provisoires liées au secteur	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau du Trafic (pistes rurales) des zones isolées - Amélioration du système de télécommunication - Réhabilitation/construction du barrage de Agbassa et Pagouda - Réhabilitation du marché de Natitiki 	<ul style="list-style-type: none"> - Réseau du Trafic (pistes rurales) des zones isolées - Financement de micro centrales électriques - Amélioration des systèmes de télécommunication - Création de normes de base et de réglementation de la sécurité alimentaire - Réhabilitation des structures hydrauliques (barrages)

Note*: Ranch de Namiélé: 1300 têtes de bêtes élevées sur environ 7000 hectares réalisés par une société Suisse, UNEFICO (Universal Engineering and Finance Corporation) dans le cadre du projet de "Modernisation des techniques agro-pastorales dans le Namiélé" 1978-83. Le gouvernement togolais a repris la gestion de l'exploitation en 1999, mais le ranch ne disposait plus que de 60 bovins avec un budget restreint en raison d'un manque de financement.

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du PROJET DE DEVELOPPEMENT DES AGROPOLES AU TOGO, ETAT DES LIEUX DES ZONES POTENTIELLES, et des rapports reçus des directions régionales de la Savane et de Kara

En ce qui concerne les pistes rurales, il n'existe aucune piste rurale définie uniquement pour le secteur quoique celles-ci soient d'une importance capitale pour le commerce des produits animaliers escompté à l'avenir, par exemple entre Namiélé et Sansane-Mango. L'amélioration des télécommunications est également indispensable pour la diffusion de l'information sur le marché.

4) Avantages escomptés

Les avantages et impacts suivants sont attendus dans le cadre du projet:

- Augmentation de la part de marché des produits animaliers nationaux
- Réduction de la pauvreté par la génération de revenus à partir de l'élevage
- Croissance économiques dans les zones rurales et à travers le pays par l'augmentation de la production animale, la consommation et les investissements

5) Agence d'exécution et institutions connexes

L'agence d'exécution et les institutions connexes prévues pour la mise en œuvre de ce projet sont indiquées ci-dessous:

- Directions connexes du MAEH, particulièrement les directions régionales
- Ministères impliqués tel que le Commerce, l'Industrie et le Tourisme, l'Énergie, les Télécommunications et Économie numérique, les Infrastructures et Transports etc.
- Unions et fédérations des organisations de producteurs
- D'autres bailleurs de fonds; Banque Mondiale, FIDA, BOAD, BIDC etc.

6) Estimation du coût du projet

Le coût de l'Agropole de Kara est estimé à 31.095 Milliards de FCFA dont 3 milliards de FCFA ont été consacrés à la mise en œuvre du PDRP-K intégré dans le projet d'Agropole -Kara.

7) Calendrier de mise en œuvre

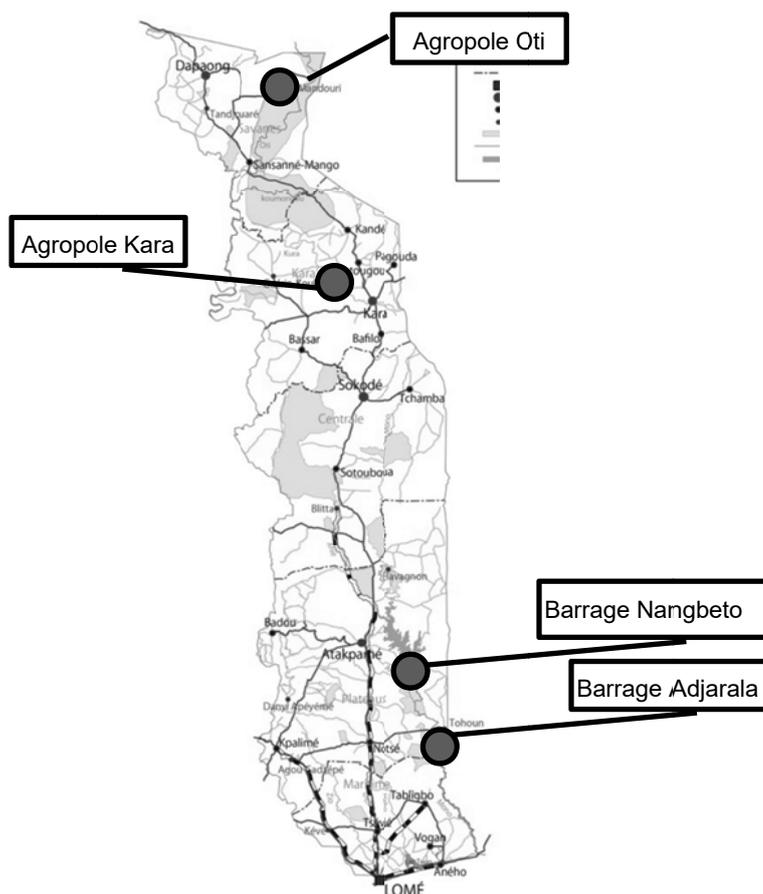
Incluant une étude technique et de formulation de projet réalisée en 2016, le calendrier de mise en œuvre de ce projet est présenté dans le tableau ci-dessous.

sécuritaires. En avril 2016, le gouvernement du Togo et le Japon ont signé un accord de financement pour le Projet de construction du port de pêche de Lomé en vue d'améliorer les conditions de la pêche maritime au Togo.

La production nationale de l'aquaculture ne s'élevait qu'à 20 tonnes par an en 2010. Toutefois, l'aquaculture se développe progressivement au Togo. Ces dernières années, l'aquaculture a commencé à exploiter des réservoirs en plastique d'1m³ pour l'élevage de silures, en important le matériel nécessaire du Ghana. Ces méthodes d'aquaculture sont populaires au Nigéria depuis les dix dernières années. Ces silures sont vendus dans leur réservoir en plastique à Lomé, congelés ou fumés, puis exportés à Lagos. Il est possible d'élever 200 silures par réservoir en plastique d'1m³, ce qui correspond à 0,2 tonne. Par ailleurs, l'élevage du tilapia est pratiqué principalement dans le barrage de Nangbeto dans l'est du Togo. Outre le barrage de Nangbeto, la construction du barrage d'Adjarala est prévue relativement à la production de l'énergie hydraulique à proximité de la frontière du Bénin. Ce barrage constituera un grand potentiel pour le développement futur de l'aquaculture.

Par ailleurs, le Togo a également initié le développement d'agropoles à Kara, Oti et Mono, qui inclut le secteur de la pêche.

Par ailleurs, dans la région des Maritimes, des zones côtières avec un potentiel aquacole existent, notamment des rivières, des lagunes, des réservoirs d'eau et des eaux côtières. Cette zone couvre une superficie d'environ 380.000 ha.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 28.3.1 Zones potentielles de pêche au Togo

28.3.2 Questions liées au secteur de la pêche au Togo

Les contraintes questions du secteur de la pêche au Togo sont les suivantes:

- Augmentation de la demande en production de poisson avec la croissance de la population

- Diminution du stock de poissons du golfe de Guinée en raison du développement de l'industrie lourde et du manque d'information sur l'évaluation des stocks
- Délocalisation de la communauté de pêcheurs de Katanga en raison de la construction du nouveau port de pêche de Lomé, ce qui peut toucher les personnes vivant de la production de poisson fumé
- Manque de connexions fermes entre les zones potentielles de pêche et le corridor principal

28.3.3 Objectifs du secteur de la pêche au Togo

Les objectifs définis pour le développement du secteur de la pêche au Togo sont les suivants:

- Développer la pêche maritime de manière durable afin d'augmenter les ressources halieutiques du golfe de Guinée pour l'avenir
- Développer l'aquaculture afin de satisfaire la demande nationale et fournir des produits de la pêche au Nigeria
- Améliorer le niveau de vie des personnes travaillant dans l'industrie halieutique

28.3.4 Stratégies du secteur de la pêche au Togo

Les stratégies de développement du secteur de la pêche au Togo sont les suivantes:

- Promouvoir les industries connexes au secteur de la pêche à Lomé, tirant profit du développement du corridor et de la construction du port de pêche de Lomé
- Appliquer des mesures contre la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN)
- Améliorer la préservation et la gestion durable de la ressource par le développement des plans de gestion de la pecherie sur les plans d'eau
- Augmenter la production de tilapias et de poissons-chat en promouvant l'aquaculture des barrages Nangbeto et Adjarala
- Améliorer le réseau routier reliant les zones potentielles d'aquaculture au Togo

28.3.5 Programmes et projets du secteur de la pêche au Togo

Les programmes et projets suivants sont prévus en faveur du secteur de la pêche au Togo:

- Projet de développement des industries connexes au secteur des pêches telles que l'alimentation des poissons et la transformation du poisson à Lomé et Kara en aménageant une zone industrielle légère de production alimentaire
- Programme pour le développement de l'aquaculture dans les barrages Nangbeto et Adjarala
 - Développement d'un réseau routier reliant le barrage Nangbeto, le barrage Adjarala Dam, et les centres urbains locaux
 - Création de chaînes de valeur pour l'aquaculture

28.4 Secteur minier du Togo

28.4.1 Situation actuelle du secteur minier du Togo

Le phosphate et le calcaire sont les deux ressources minières importantes au Togo. En plus de cela, il y avait une production de minerais de fer, mais l'exploitation a été suspendue en raison de la faiblesse du prix des métaux bien que son potentiel d'exploitation soit élevé.

Tableau 28.4.1 Réserves et ressources minières et projection de la production des principales mines du Togo

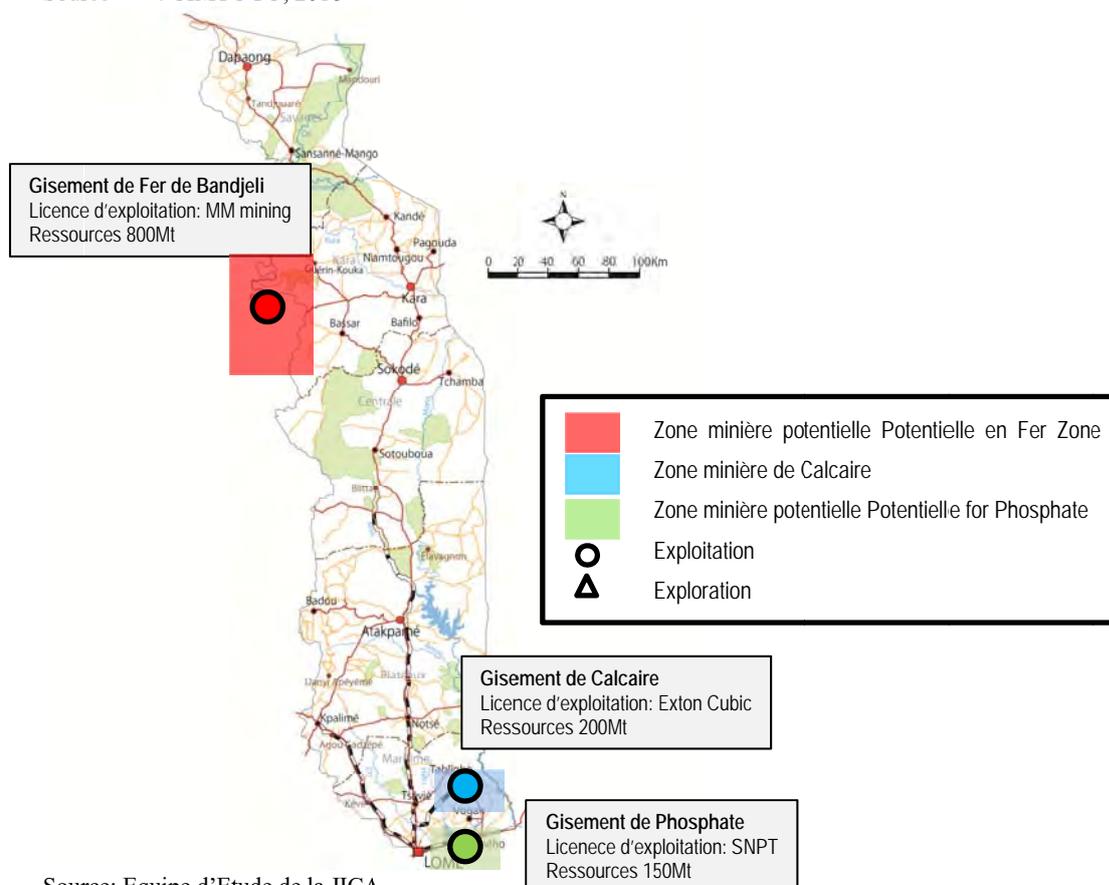
Gisement de minéral	Réserves et Ressources	Projection de la Production
La Mine de Phosphate de la SNPT (Exploitation)	150 millions de tonnes de ressources**	3 millions tonnes/an*
Mine de Phosphate d'Elenilto (pas exploitée)		Fort taux de production de 5 millions de tonnes /an**
Mine de Calcaire de Scantogo (Exploitation)	200 millions de tonnes de ressources***	2016: 1 million de tonnes/an**** 2017: 2 million de tonnes/an****
Mine de Calcaire de Wacem (Exploitation)		2016: 1 million de tonnes/an**** 2017: 1 million de tonnes/an****
Mine de Fer de Bandjeli (Suspendue)	800 millions de tonnes de ressources**	100.000/an

Source*: SNPT, 2016

Source**: page officiel du site de Elenilto

Source***: Ministère des Mines et de l'Énergie, 2015

Source****: CIMTOGO, 2016



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 28.4.1 Sites des gisements miniers existants et potentiels du Togo

(1) Mines de phosphate

1) Mine de phosphate de la SNPT

La mine de Phosphate de laSNPT est la plus importante source de revenus du gouvernement du Togo. Elle est exploitée par la Société Nouvelle des Phosphates de Togo (SNPT), qui est une société d'État spécialisée dans l'extraction, la transformation et la commercialisation du phosphate au Togo. Les vastes réserves de phosphate du Togo incluent les gisements de phosphate carbonaté, d'une espérance de vie estimée à plus de 100 ans, même avec un taux d'extraction significative par an. Le Phosphate était extrait dans le bassin côtier du Togo dans la région de Hahotoè et Kpogamé à travers des investissements importants par le passé. Cependant, le volume total de production par an, reste encore bien en deçà des attentes. L'une des raisons de la faible productivité de ce minéral réside dans le fait que la société ne dispose pas d'un bon système de gestion et d'une bonne politique d'exploitation minière.

2) Gisement de phosphate d'Elenilto

En dehors de la SNPT, l'entreprise Elenilto a remporté l'appel d'offre visant l'exploitation de la mine de phosphate et la construction de l'usine de transformation du Togo. Elenilto développera le phosphate carbonaté et produira à la fois du minerai de phosphate et des engrais destinés à l'exportation. La production est prévue commencer en 2017.

(2) Mines de calcaire

1) Mine de calcaire de Tabligbo

L'entreprise Scantogo est une filiale de Heidelberg Cement et WACEM (West African Cement). Ces deux sociétés sont les propriétaires de la mine de calcaire de Tabligbo. Elles produisent 1,8 million de tonnes de calcaire par an. Heidelberg Cement a construit une usine de production de clinker dont les activités ont débuté à la fin de l'année 2014. L'usine, d'une capacité annuelle de 1,5 million de tonnes est située près de la ville de Tabligbo. Elle a été officiellement ouverte en début Mars 2015 et fournira du clinker aux usines de broyage de ciment de Heidelberg Cement au Togo et aux pays voisins tels que le Bénin, le Burkina Faso et le Ghana. De plus, ces entreprises se sont engagées dans la construction d'une installation de broyage de ciment, d'une capacité d'environ 250.000 tonnes dans le nord du Togo, prévue être achevée en 2017. Scantogo produira plus de 2 millions de tonnes de clinker dans les prochaines années.

(3) Mine de fer

1) Mine de fer de Bandjeli

MM mining, une entreprise sidérurgique indienne, possède un permis d'exploitation, et produit du minerai de fer autour de Bandjeli. Les ressources en fer sont estimées à 800 millions de tonnes dans les zones environnantes de Bandjeli. La production est suspendue en raison du faible coût des métaux. La performance de l'exploitation de MM mining n'a pas été positive depuis le début de la production, car MM mining ne se conformait pas à l'accord conclu avec le gouvernement togolais. Dépendamment de cette situation, le gouvernement envisage de suspendre les activités de MM mining dans certaines zones couvertes par la licence d'exploitation.

28.4.2 Questions liées au secteur minier du Togo

Les problèmes suivants ont été identifiés relativement au secteur minier du Togo:

- Stagnation des activités minières dans les périodes de récession minière
- Non-conformité des entreprises minières aux accords conclus avec le gouvernement
- Manque d'investissements étrangers dans les activités d'exploration et d'extraction du secteur minier
- Manque d'information sur les ressources minières fournie aux secteurs privés
- Le sous-développement des secteurs en aval de l'exploitation minière, y compris la transformation des ressources minières dans le pays
- Insécurité des ouvriers des mines
- Impacts négatifs des projets miniers sur l'environnement naturel et social environnants
- Faible implication et utilisation des populations locales, y compris les femmes des communautés locales en tant que main d'oeuvre dans le développement des ressources minières du pays.
- Caractère inadéquat des activités minières due à une exploitation minière artisanale à petite échelle.

28.4.3 Objectifs du secteur minier du Togo

Les objectifs visant le développement du secteur minier au Togo sont définis comme suit:

- Soutenir les activités minières afin que le secteur minier puisse continuer de contribuer à

l'économie nationale et à la création d'emplois

- Développer les infrastructures de transport pour le transport de minerais extraits, ainsi que la fourniture de carburant et d'équipements pour les activités minières
- Attirer les investissements étrangers dans les activités d'exploration et d'extraction du secteur minier en fournissant des informations sur les ressources minières
- Créer une structure industrielle qui met l'accent non seulement sur les industries en amont, mais aussi les secteurs en aval, y compris la transformation des ressources minières dans le pays
- Assurer la sécurité des ouvriers des mines, et atténuer les impacts des projets miniers sur l'environnement naturel et social environnants
- Impliquer et utiliser la population locale, y compris les femmes des communautés locales en tant que main d'oeuvre dans le développement des ressources minières dans le pays.
- Favoriser la modernisation et la professionnalisation de l'exploitation minière artisanale à petite échelle en tenant pleinement compte de l'environnement et la communauté locale.

28.4.4 Stratégies de développement du secteur minier du Togo

Les stratégies suivantes sont proposées dans le cadre du développement du secteur minier du Togo:

- Sélectionner les mines potentielles cibles, formuler et mettre en œuvre un programme intégré pour la promotion des activités minières durables en impliquant les organisations gouvernementales en charge de l'exploitation minière, ferroviaire et routière, ainsi que la promotion des investissements
- Etablir une base de données d'information minière et la mettre à la disposition des secteurs privés pour soutenir la promotion des investissements dans le secteur minier
- Augmenter le niveau des politiques et des lois minières aux mêmes normes que celles des pays développés et développer les entreprises minières.
- Distribuer les taxes et redevances provenant des activités d'exploitation minière aux communautés locales et créer un système de financement qui puisse contribuer au développement des communautés, en plus des activités liées à la Responsabilité Sociale d'Entreprise (RSE)
- Améliorer la capacité de suivi du système d'exploitation minière artisanale à petite échelle.

28.4.5 Programmes et projets du secteur minier du Togo

Les mines devant être privilégiées pour le développement du secteur minier du Togo sont notamment

- La Mine de Fer de Bandjeli

Les actions nécessaires à la promotion du développement durable du gisement de fer de Badjeli sont les suivantes:

- Promotion des investissements privés étrangers dans le but de relancer les activités de la mine de fer de Bandjeli
- Facilitation du régime PPP en impliquant les investissements privés étrangers pour la réhabilitation du chemin de fer entre Lomé et Blitta et la nouvelle construction du chemin de fer reliant Blitta à la mine de fer de Bandjeli

28.5 Secteur industriel du Togo

28.5.1 Situation actuelle du secteur de l'industrie au Togo

La politique industrielle du Ministère du commerce, de l'industrie, de la promotion du secteur privé et du tourisme vise à servir de cadre de référence pour le développement industriel. Cette politique se fonde sur la Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE), la Vision Togo 2030 de même que sur la Politique Industrielle Commune de l'Afrique de l'Ouest (PICA0).

L'objectif global de cette politique est d'améliorer la contribution du secteur à la croissance économique et la création d'emplois. Comme objectifs spécifiques, les éléments suivants sont visés notamment: (i) l'intégration du secteur primaire et du secteur secondaire; (ii) la création de produits industriels compétitifs, (iii) la facilitation des opportunités d'installation d'unités de transformation industrielle par les entrepreneurs du Togo et (iv) l'amélioration de la gestion et du contrôle du Ministère.

Quatre axes et orientations sont désignés par la Politique Industrielle comme suit:

1) Axe 1: Intégration du secteur agricole et du secteur industriel

Malgré l'environnement favorable aux potentiels agricoles et miniers, l'industrie fait face à une pénurie de matières premières locales. Pour surmonter ce problème, les stratégies à mettre en œuvre consistent (i) à encourager l'intensification et l'expansion de la culture de produits agricoles tels que les céréales (maïs et riz brut); les tubercules (igname et manioc); les légumineuses (soja et haricots); les oléagineux (palmier et cocotier, noix de coco, beurre de karité, arachides, noix de cajou, graines de coton); les fruits (ananas, mangue, anacarde, bananes); les fleurs et plantes aromatiques et médicinales; les légumes (tomates); les cultures de rente (café, cacao, coton), et (ii) à promouvoir une exploitation harmonieuse de ces cultures à travers tout le pays selon les avantages comparatifs de chaque région et encourager fortement le développement des synergies entre l'agriculture, l'élevage, l'artisanat et l'industrie. À l'heure actuelle, ce concept est appelé Développement des agropoles.

2) Axe 2: Compétitivité des produits et conformité aux normes

Le cadre national de la normalisation, l'accréditation, la certification et la métrologie devrait être développée par la recherche publique et privée, la recherche et le développement dans les universités, les instituts de recherche et les entreprises industrielles. Une zone franche ou parc scientifique pourrait être développée à Kara dans ce contexte.

3) Axe 3: Entrepreneuriat industriel

La difficulté d'accès à la terre est largement déterminée par les pratiques traditionnelles. Au Togo, la seule zone industrielle desservie, basée principalement dans la zone portuaire est saturée. Les stratégies à mettre en œuvre sont les suivantes: (i) acquisition et développement des sites industriels à l'échelle nationale, (ii) développement des sites industriels dans chaque région économique et (iii) encouragement du développement de parcs industriels privés, tous les cinq ans.

4) Axe 4: Renforcement des capacités institutionnelles

L'analyse du secteur et des entretiens avec les parties prenantes à différents niveaux révèlent la faiblesse des moyens d'intervention. Ainsi, le renforcement des capacités institutionnelles et le développement des compétences s'avèrent indispensables pour les agences / organismes connexes.

28.5.2 Questions liées au secteur de l'industrie au Togo

Surtout du point de vue du Développement du Corridor, les éléments suivants sont reconnus comme des problèmes ou des contraintes au développement industriel.

- La faiblesse des investissements dans le secteur industriel en raison du manque de sites industriels développés

- Une mauvaise intégration du secteur industriel aux autres secteurs (agriculture, élevage, pêche, commerce, etc.) et la limitation de la transformation des matières premières locales
- Faible soutien aux industries en raison de: (i) l'insuffisance de ressources humaines et du budget du département, (ii) la non-opérationnalisation de l'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) en raison de la non application du Code d'investissement 2012, et (iii) la faible synergie entre les organismes d'appui aux industries.
- À l'exception de la région Maritime, il n'y a pas d'importantes accumulations d'industries dans les autres régions, ce qui est expliqué par (i) le manque d'infrastructures (manque de zones industrielles développées, canaux de communication insuffisants, une faible extension des TIC, etc.) et (ii) des difficultés en termes d'approvisionnement en matières premières.

28.5.3 Objectifs du secteur industriel du Togo

Les principaux objectifs du secteur industriels sont:

- Développement des zones franches et zones industrielles, en particulier le long du Corridor Nord-Sud en conformité avec le type approprié de sous-secteur industriel,
- Développement des "Agropoles" pour intégrer le secteur industriel aux autres secteurs (agriculture, élevage, pêche, commerce, etc.) et accroître la transformation des matières premières locales
- Renforcement des capacités des organisations d'appui aux industries

28.5.4 Stratégies de développement du secteur industriel du Togo

Les stratégies du secteur de l'industrie du Togo sont définies comme suit:

- Développement des zones franches et des zones industrielles le long des corridors côtiers et corridors nord-sud.
- Renforcement des capacités de l'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF),
- Introduction de types de sous-secteurs industriels tels que les aliments, les boissons et le plastique, dans les zones industrielles situées le long des corridors côtiers et nord-sud, comme le montre le Tableau 28.5.1. Ces produits pourront être consommés par la population émergente à revenu moyen au niveau de la sous-région.
- Développement, à long terme, de la fabrication de pièces et de produits intermédiaires pour les véhicules automobiles et les industries électriques et électroniques, le long du corridor côtier visant le grand marché du Nigéria.

Tableau 28.5.1 Types d'industries escomptées au Togo

Classification des sous-secteurs industriels /ISIC	Types de sous-secteurs privilégiés par le Ministère du Commerce et l'Industrie sur l'ensemble du pays	Les types d'industrie dans les grandes métropoles le long du corridor Est-Ouest	Les types d'industries existantes dans les grandes métropoles le long du corridor Est-Ouest	Les Types d'industries escomptées dans les grandes métropoles le long du Corridor côtier	Les types d'industrie le long du Corridor Nord-Sud tel que Kara	Les types d'industries existantes le long du Corridor Nord-Sud tel que Kara	Les types d'industries escomptées le long du Corridor Nord-Sud tel que Kara
10 - industrie de produits alimentaires (axées sur le cacao , café, céréales, etc.)	V	V	V	X	V	V	X
11 - industrie de boissons	V	V	V	X		V	X
12 - industrie de produits du tabac							
13 - industrie textile (coton)		V			V		X
14 - industrie de l'habillement		V	V	X	V	V	X
15 - industrie de produits en cuire et autres articles connexes							
16 - industrie du bois et articles en bois et en liège, à l'exception des meubles; fabrication d'articles en vannerie et sparterie		V	V	X			
17 - industrie du papier et des produits du papier		V					
18 - Imprimerie et reproduction de supports enregistrés		V	V	X			
19 - industrie de cokéfaction et raffinage de pétrole		V					
20 - industrie de produits chimiques et produits connexes	V	V	V	X			
21 - industrie de produits pharmaceutiques de base et préparations pharmaceutiques	V	V	V	X			
22 - industrie de produits en caoutchouc et en matières plastiques		V	V	X	V	V	X
23 - industries des produits minéraux non métalliques (clinker, ciment, etc.)	V	V	V	X		V	X
24 - industrie des métaux de base		V					
25 - industrie des produits métalliques, à l'exception des machines et de l'équipement		V	V	X		V	X
26 - industrie des produits informatiques, électroniques et optiques		V					
27 - industrie des équipements électriques		V					
28 - industries pour la machinerie et les équipements		V	V	X		V	X
29 - industrie des véhicules automobiles, remorques et semi-remorques		V					
30 - industrie pour les autres matériels de transport		V					
31 - industrie des meubles		V	V	X		V	X
32 - Autre industrie manufacturière (perruques, etc.)			V	X			
33 - Réparation et installation de machines et d'équipements			V	X		V	X

Source: Equipe d'Etude de la JICA sur la base de la politique industrielle du Ministère du Commerce, de l'Industrie, de la Promotion du secteur privé et du Tourisme, ainsi que divers documents relatifs aux facteurs de localisation industrielle élaborés par Industrial Location Centre of Japan

28.5.5 Programmes et projets du secteur industriel du Togo¹

Les programmes et projets suivants sont proposés:

- Développement de la zone franche d'Adetikopé (80 ha) incluant l'introduction des types de sous-secteurs prioritaires ou escomptés
- Développement de la zone franche de Kara (35 ha) incluant l'introduction des types de sous-secteurs prioritaires ou escomptés
- Développement de la zone franche de Kanykpedji (200 ha), située à 55 km au Nord de Lomé.
- Elaboration de programmes d'appui à l'API-ZF (Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches) relativement à la mise en oeuvre harmonieuse de la promotion des investissements et du développement des zones franches à travers des formations techniques et managériales tirées des expériences acquises des autres pays.

¹ Le Concept de développement des agropoles relatif au secteur agricole .

28.5.6 Profils des projets prioritaires du secteur de l'industrie du Togo

(1) Projet de construction d'un parc industriel avec une zone franche à Kara

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et la TIC.

La population de la Ville de Kara était de 117.000 en 2015. On prévoit que la population de Kara sera de 334.000 horizon 2040. Kara est situé sur le Corridor de Lomé-Ouagadougou. En améliorant la route du Corridor Lomé-Ouagadougou, et en fournissant des infrastructures économiques, Kara pourra jouer le rôle d'un des centres majeurs régionaux et de centres commerciaux, logistiques, industriels et agricoles dans les zones du nord du Togo.

Le projet a pour but de construire et de gérer un parc industriel à Kara dans l'optique d'attirer des investissements dans les secteurs de la fabrication incluant les industries de l'agro-alimentaire utilisant des produits locaux. Le projet fournira des lotissements répartis avec des infrastructures adéquates incluant l'électricité, la drainage et la télécommunication. Le projet fournira également des services de gestion pour les usines du parc industriel.

L'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) sera chargée du développement du parc industriel (35 ha) à Kara en promouvant un schéma de PPP.

2) Cadre de financement

Prêt APD

3) Coût estimatif du projet

25 million US\$

(2) Projet de construction d'un parc industriel avec une zone franche à Sokodé

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et la TIC.

La population de la Ville de Sokodé était de 119.000 en 2015. On prévoit que la population de Sokodé sera de 343.000 d'ici 2040. Sokodé est située sur le Corridor Lomé-Ouagadougou. En améliorant la route du Corridor Lomé-Ouagadougou, et en fournissant des infrastructures économiques, Sokodé pourra jouer le rôle d'un des centres majeurs régionaux et de centres commerciaux, logistiques, industriels et agricoles dans les zones du nord du Togo.

Le projet a pour but de construire et de gérer un parc industriel à Sokodé dans l'optique d'attirer des investissements dans les secteurs de la fabrication incluant les industries de l'agro-alimentaire utilisant les produits locaux. Le projet fournira des lotissements répartis avec des infrastructures adéquates incluant l'électricité, la drainage et la télécommunication. Le projet fournira également des services de gestion pour les usines du parc industriel.

L'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) sera chargée du développement du parc industriel (35 ha) à Sokodé en promouvant un schéma de PPP.

2) Cadre de financement

Prêt APD

3) Coût estimatif du projet

25 million US\$

(3) Projet de Construction de Parc Industriel le long de l'Autoroute de Grand Lomé

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels et la TIC.

Concernant la situation économique actuelle et celle des infrastructures, les politiques du gouvernement sont basées sur la compréhension du fait que le Togo devra chercher à renforcer les industries de services, incluant la logistique. Toutefois, conformément au SCAPE (plan de développement national du Togo), le développement du secteur de la fabrication est un des piliers du développement national.

Le Ministère du Commerce, de la Promotion du Secteur Privé, de l'Industrie et du Tourisme a un plan pour le développement de parcs industriels au niveau des zones de transformation pour l'exportation, dans les localités suivantes:

- Zone franche d' Adétikopé (80 ha) : 18 km de Lomé
- Zone franche de Tsévié (100 ha): 32 km de Lomé
- Zone franche de Kanykpedji (200 ha): 55 km au nord de Lomé

L'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) est chargée de la mise en oeuvre des projets de construction et de gestion des parcs industriels, en utilisant le schéma du PPP.

Grand Lomé est des plus importants centres industriels du pays. La population de Grand Lomé était de 2,0 millions en 2015. On prévoit que la population de Grand Lomé sera de 5,0 millions d'ici 2040.

Le projet a pour but de construire et de gérer un parc industriel et logistique, qui devra être situé le long des sections futures de l'Autoroute Abidjan-Lagos. Ce projet est basé sur la localisation stratégique de Grand Lomé qui est non seulement proche de Grand Accra (197 km de Lomé), mais aussi de Grand Lagos (273 km de Lomé).

Le projet commencera avec 100 ha de terrain pendant la phase initiale. Ensuite, ce projet continuera d'étendre la taille de son parc industriel jusqu'à 500ha ou plus, dans l'optique d'attirer des industries de fabrication et de logistique. Le projet fournira des lotissements adéquats incluant l'électricité, le drainage et la télécommunication. Le projet fournira également des services de gestion pour les usines du parc industriel.

2) Cadre de financement

Prêt APD ou PPP

3) Coût estimatif du projet

70 million US\$

(4) **Projet de la zone franche d'Adetikopé**

1) **Justification**

Adetikope est située dans la Région Maritime à 20 km au nord de Lomé le long du Corridor Lomé-Ouagadougou.

Dans l'optique de remédier à la saturation de la zone franche existante et la congestion des activités économiques (incluant le transport) de la zone portuaire de la ville de Lomé et du Grand Lomé, ce projet est proposé par le SAZO/API-ZF et le Ministère du Commerce, de l'Industrie, de la Promotion du Secteur Privé et du Tourisme à travers un régime PPP. Notons également que Adetikope est un emplacement potentiel du nouveau terminal de camions.

2) **Objectifs**

- Doter les entreprises industrielles d'espaces industriels dans lesquels les infrastructures de qualité et les services de gestion sont pourvus
- Attirer les investissements étrangers dans la zone franche d'Adetikope le long du Corridor Nord-Sud

3) **Description du Projet**

Les caractéristiques du projet sont définies comme suit:

- Aménager une superficie de 80 ha pour la zone franche industrielle orientée vers les industries d'exportation
- Fournir des lots spécifiques dotés d'infrastructures incluant l'électricité, système de drainage d'eau et les télécommunications

Le projet vise également à fournir des services de gestion aux entreprises établies dans la zone franche. D'après une étude du SAZOF, le coût total de développement de la zone franche d'Adetikopé s'élève à environ 30,6 milliards de francs CFA.

4) **Avantages Escomptés**

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet:

- Développement effectif et efficient du secteur industriel avec une fonction escomptée de terminal de camions le long du corridor Nord-Sud.
- Décentralisation de l'accumulation industrielle de Lomé

5) **Agence d'exécution et institutions connexes**

Le SAZOF (ou API-ZF) et le Ministère du Commerce, de l'Industrie, de la Promotion du secteur privé et du Tourisme constitueront l'agence d'exécution du projet avec des promoteurs privés par le biais de programmes PPP. Le SAZOF (ou API-ZF) et un promoteur privé seront chargés de la conception de base et la conception détaillée de la zone industrielle, la préparation des plans de gestion pour la zone franche industrielle et la mise en œuvre de l'EIE en coopération avec l'administration locale.

6) **Calendrier de mise en oeuvre**

Le calendrier de mise en oeuvre du projet est illustré dans le tableau ci-dessous.

Tableau 28.5.2 Calendrier de mise en oeuvre du projet de zone franche d'Adetikope

Désignation/Activité	An 1	An 2	An 3	An 4	Observation
1. Volet 1 Planification & Promotion					Un Appui Technique & Financier sera nécessaire.
2. Volet 2 Travaux de Conception					
Travaux Préparatoires					
Construction					

Source: Equipe d'Etude de la JICA

7) Actions nécessaires pour la mise en oeuvre / Facteur essentiel

L'acquisition de terres pour le site du projet et la sélection d'un promoteur privé sont des activités nécessaires à la mise en œuvre de ce projet.

8) Projets connexes

Les plans de développement du nouveau terminal de camions devront être pris en compte.

28.6 Secteur des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) du Togo

28.6.1 Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC du Togo

Le Togo, malgré sa petite superficie, constitue un pays essentiel de la sous-région ouest Africaine de par sa situation géographique. Il est entouré par la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Burkina Faso, le Bénin et le Nigéria et dispose désormais d'un nouvel aéroport international ainsi que du port le plus sûr de la sous-région. Il se trouve ainsi au cœur de l'anneau de croissance. Face à cette place de choix de plateforme centrale des échanges internationaux dans la sous-région, le développement accéléré des TIC au Togo reste une véritable nécessité que le pays entend bien mettre en œuvre. Le renforcement des infrastructures de TIC et l'amélioration de la qualité des services de télécommunication permettront d'améliorer le climat des affaires, d'assurer une attractivité certaine pour les investisseurs étrangers et les entreprises étrangères, de faciliter et de renforcer le développement socio-économique du pays.

(1) Politiques des TIC

La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi 2013-2017 (SCAPE), énonce que "Le Togo ambitionne de rentrer dans la société de l'information en devenant une vitrine dans la sous-région en matière de TIC".

Le Togo ambitionne de devenir un véritable pôle en matière de TIC dans la sous-région à travers le renforcement de ses infrastructures et de la qualité de ses services de télécommunication. Le Togo contribuera ainsi directement au développement non seulement de la sous-région, mais aussi à celui de son propre pays en proposant des services transnationaux (achat de bande passante internationale, stockage de données, etc.).

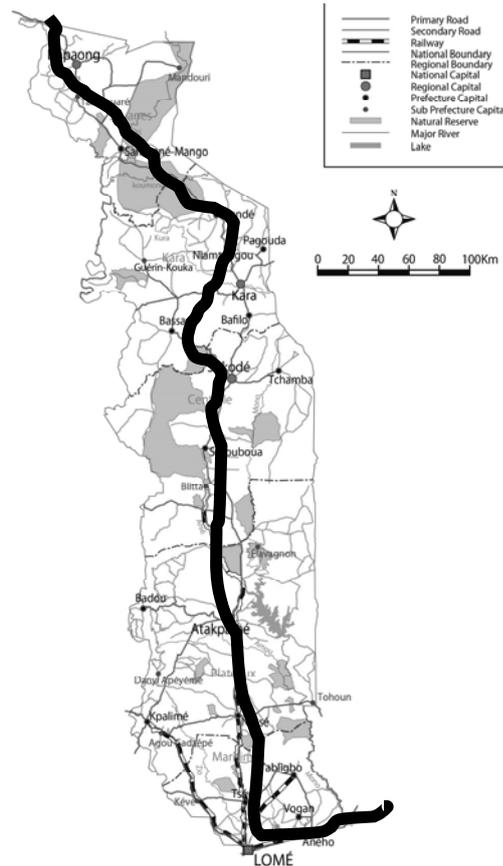
Cette volonté de contribuer tant au développement national qu'au développement sous-régional par le renforcement des TIC est fermement manifestée par l'Etat Togolais.

(2) Réseau de télécommunication

Le réseau dorsal de câbles de fibres optiques est actuellement exploité par la société d'État Togo Telecom et sa filiale Togocel, qui en ont presque le monopole. Cependant, leur qualité reste peu fiable. D'autres opérateurs de télécommunications ont mis en place des lignes réseau axé sur le réseau sans fil.

Le service de téléphonie mobile relève également du monopole et la zone 3G est très limitée. Quant à la téléphonie mobile, cependant, le monopole est détenu par deux opérateurs qui sont notamment Togocel et Moov et pas exclusivement par Togocel.

Les lignes terrestres ne sont pas bien intégrées. Par conséquent, la connexion à haut débit reste très difficile dans le pays.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du rapport du MPEN
Figure 28.6.1 Réseau de télécommunication au Togo

(3) Parc des TIC/ Centre de Données

Il existe un plan relatif à un Centre de Données.

(4) Développement des ressources humaines

A l'heure actuelle, il n'existe que quelques écoles publiques et privées formant dans les TIC. En dehors de celles-ci, aucune institution de formation notable n'est impliquée dans le développement des ressources humaines dans le domaine des TIC. Toutefois, la construction d'un établissement à cette fin est prévue. Le Centre d'Innovation n'a cependant pas vocation à remplacer les écoles et universités ni à dispenser des formations complètes couvrant plusieurs années. Les formations dispensées seront de deux types :

- Des programmes d'incubation et d'accélération d'une durée allant de 3 mois à 1 an destinés aux jeunes entrepreneurs et startupper de toute la sous-région :
- Des ateliers, séminaires et conférences organisés ponctuellement pour initier : à la gestion d'entreprise, la programmation informatique, la comptabilité, au droit, etc.

Enfin, un autre projet également en cours (la mise en place d'Environnements Numériques de Travail) dans les établissements scolaires a en partie pour objectif de moderniser et d'actualiser les formations dispensées dans ces établissements pour, entre autres, les mettre en adéquation avec les besoins du marché de l'emploi.

(5) Services des TIC

La taille du marché local est encore très limitée. Les fournisseurs dépendent donc des projets publics tandis que certaines entreprises ciblent les marchés étrangers. Concernant les services de TIC, il

convient de préciser ici que deux des problèmes rencontrés concernant les services proposés par les opérateurs à la population sont :

- Le coût relativement élevé ;
- Le manque de compétence ou de volonté du personnel employé pour le service client et les maintenances à effectuer.

(6) Perspectives d'avenir

La situation actuelle et les perspectives d'avenir du secteur des TIC au Togo peuvent être présentées comme suit :

Tableau 28.6.1 Situation actuelle et perspectives d'avenir du secteur des TIC au Togo

	Actuel	2025	2040
Personnes utilisant l'internet	4,50% (2013)	40,0% (Moyen. Mondiale 2014)	60%
Abonnement au haut débit	0,10% (2013-uniquement pour les lignes fixes)	5%	10%
RH des TIC		5.000	20.000

Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base des statistiques et des estimations de l'ITU

L'amélioration des TIC soutiendra le développement d'autres infrastructures que constituent les corridors et industries qui seront établies le long des corridors. Des mesures nécessaires doivent être prises et adoptées préalablement à la mise en œuvre des nouvelles infrastructures de corridors. En ce sens, le développement des infrastructures des TIC doit être une priorité avec un accent majeur mis sur la réalisation de services de TIC de qualité.

28.6.2 Questions liées aux Infrastructures des TIC du Togo

Relativement aux infrastructures des TIC au Togo, les problèmes suivants ont été identifiés.

(1) Infrastructures de TIC

- Inexistence de lignes réseau sans configuration redondante
- Instabilité accentuée des services de télécommunication, en particulier pour les communications de données
- Faible taux des installations pouvant atteindre les utilisateurs en dehors de la connexion sans fil (niveau 2G)
- Manque d'installations pour l'exploitation des systèmes informatiques de manière stable et sécurisée
- Faible niveau des possibilités d'accès des populations aux services de connexions par fibre optique ou haut débit sans fil pour plus d'utilisation des applications informatiques avec connexion Internet et des installations pour y accéder
- Inexistence des centres de données bien intégrés où les données précieuses sont stockées de manière sécurisée et où divers types de services de TIC peuvent être fournis à divers types d'utilisateurs.

(2) Développement des ressources humaines

Bien qu'il y ait des plans visant la création et l'organisation du système de développement des ressources humaines, aucun n'est existant à l'heure actuelle

- Les diplômés des écoles de sciences informatiques ont peu d'opportunités pour l'obtention d'emplois adéquats dans le pays. Par conséquent, bon nombre d'entre eux quitte le pays.
- La mise en œuvre des projets publics devrait permettre de créer plus d'opportunités de participer à des projets concrets.

(3) Services de TIC

Le secteur des TIC au Togo est quasi inexistant. Il n'est caractérisé que par les activités des opérateurs de télécommunication. Les services offerts sont insuffisants et les infrastructures obsolètes. Toutefois, depuis l'amélioration de la qualité de la 3G à Lomé, l'on constate une augmentation au niveau du nombre d'abonnés et de la demande d'abonnement.

28.6.3 Objectifs du développement du secteur des TIC au Togo

Les objectifs liés au développement du secteur des TIC au Togo sont déterminés comme suit :

- Mettre à niveau les infrastructures de télécommunication:
- Créer les conditions d'un accès et d'un usage vulgarisés des TIC de sorte à ce qu'elles soient accessibles à toutes les populations du Togo.

28.6.4 Stratégies pour le secteur des TIC au Togo

Les stratégies pour le développement de l'industrie des TIC du Togo sont déterminées comme suit :

- Mettre à niveau les infrastructures de télécommunication pour atteindre une plus grande fiabilité :
- Fournir plus de possibilités à tous les citoyens à l'utilisation des TIC au Togo. Cela inclut non seulement les télécommunications mais aussi les équipements d'accès aux TIC et les applications conviviales.
- Faciliter et développer les ressources humaines nécessaires au développement des infrastructures des TIC et leur accessibilité
- Créer une industrie nationale des TIC en s'appuyant sur les investissements étrangers.

28.6.5 Programmes et projets du secteur des TIC du Togo

The following projects are proposed for ICT industry:

- Réhabilitation et construction du backbone
- Construction d'un Nouveau Centre de Données et d'un IXP à Lomé
- Construction d'un Pôle d'Innovation
- Construction d'un centre d'accès au réseau dans les zones rurales
- Etablissement d'une connexion en réseau des Universités. La connexion réseau est également mise en œuvre dans le cadre du projet ENT dans les lycées techniques.

28.6.6 Profils des projets prioritaires des infrastructures des TIC du Togo

Le Togo entend contribuer activement au développement socio-économique non seulement de la population togolaise mais aussi de celles de la sous-région. Les deux projets présentés pour le secteur des TIC permettront de renforcer les échanges de compétences

Il existe trois projets prioritaires au Togo

- Projet de construction d'un nouveau centre de données à Lomé
- Projet de construction du pôle d'innovation
- Projet d'amélioration de la connexion TIC (y compris la construction du câble à fibre optique de Lomé à Cinkassé)

(1) Projet de construction d'un nouveau centre de données à Lomé

1) Justification

La ville de Lomé, est située le long des corridors Abidjan-Lagos et Lomé-Ouagadougou de même que le Port de Lomé qui sont les pôles logistiques stratégiques, où le centre de données peut facilement être établie et fournir des services de TIC à toute entité du Corridor.

Le projet est lié au plan national suivant:

- La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi 2010-2015 (SCAPE 2010-2015)

2) Objectifs

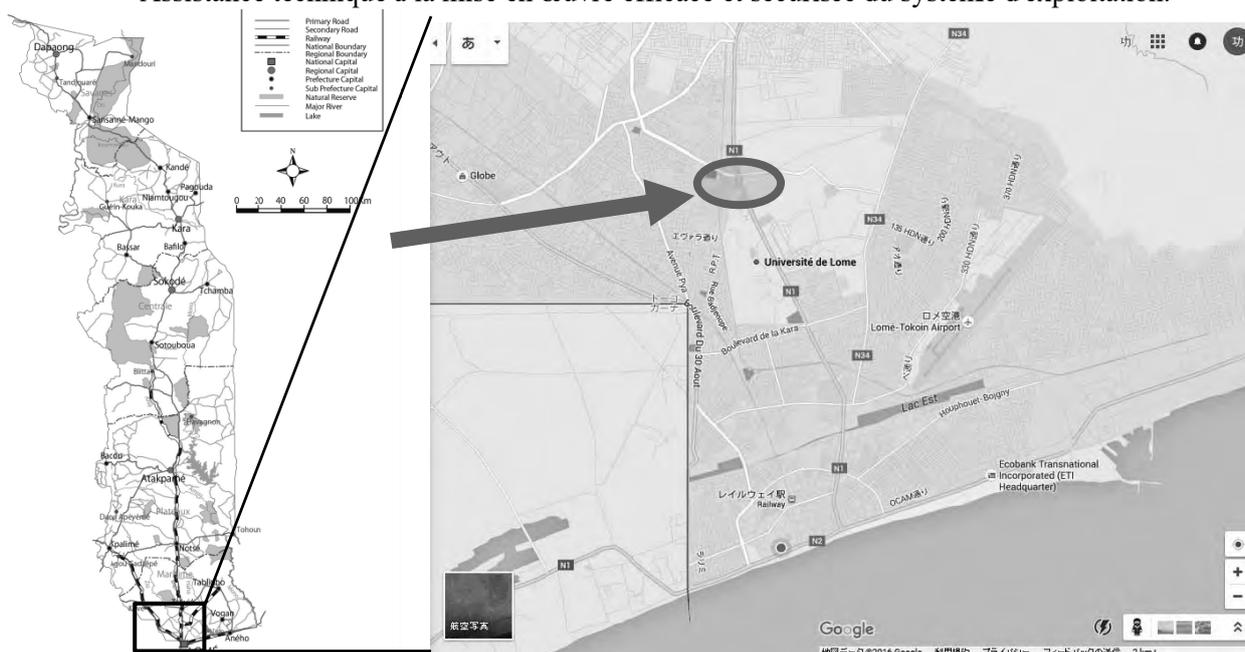
Les objectifs du projet sont définis comme suit.

- Construire le premier Centre de données doté d'équipements de pointe du pays pour répondre au besoin des services étatiques, des entreprises existantes et futures de même que des populations
- Favoriser le rassemblement de plusieurs ressources des TIC dans un même endroit pour répondre au besoin des entités publiques et privées.
- Créer les conditions favorables à l'émergence d'un secteur des TIC.

3) Description du projet

Les caractéristiques du projet sont les suivantes:

- Construction d'un nouveau centre de données de niveau 3 disposant d'une superficie de 500m² dans le nord de la ville de Lomé
- Mise en place d'installations nécessaires telles que l'électricité redondante, des lignes de télécommunication, générateurs, climatiseurs, onduleurs, etc.
- Un centre d'exploitation du réseau sera construit dans un endroit éloigné du centre (à l'intérieur du Ministère des Postes et de l'Economie Numérique).
- Définir et préparer des espaces de bureaux où les ressources humaines des TIC pourraient être déployées.
- Assistance technique à la mise en œuvre efficace et sécurisée du système d'exploitation.



Source: Équipe d'Étude de la JICA sur la base du rapport du MPEN

Figure 28.6.2 Emplacement du projet de construction du centre de données

4) Avantages escomptés

Les avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet

- Contribution au développement des autres secteurs par l'utilisation des TIC
- Fournir davantage de services aux populations
- Utilisation des services locaux plutôt que les services étrangers. Cela contribue à l'amélioration de l'économie nationale
- Soutenir le concept de port d'éclatement et de plaque tournante aéroportuaire

5) Agence d'exécution et institutions connexes

L'agence d'exécution escomptée dans le cadre de ce projet est :

- Ministère des Postes et de l'Economie Numérique

6) Estimation du coût du projet

Le coût estimatif du projet est de 8 - 10 millions US\$

7) Calendrier d'exécution

Le Calendrier d'exécution de ce projet est illustré dans le tableau ci-dessous.

Tableau 28.6.2 Calendrier de mise en œuvre du projet de construction du centre de données du Togo

Désignation/Activité	An 1	An 2	An 3)	An 4	An 5	An 6	Observation
Conception	■						
Construction		■	■				
Renforcement des capacités des RH pour l'exploitation du système	■	■	■				

Source: Équipe d'Étude de la JICA

8) Actions nécessaire à la mise en œuvre du projet / facteur essentiel

L'action nécessaire à la mise en œuvre de ce projet prioritaire est celle-ci:

- En attente du rapport d'étude qui sera disponible dans le courant du mois de Mai 2016

9) Coût estimatif du projet

15 million US\$

(2) Projet d'amélioration de la connexion TIC (y compris la construction du câble à fibre optique de Lomé à Cinkassé)

1) Justification

La ville de Lomé, est située le long des corridors Abidjan-Lagos et Lomé-Ouagadougou de même que le Port de Lomé qui sont les pôles logistiques stratégiques, où le centre de données peut facilement être établie et fournir des services TIC à toute entité du Corridor.

Le projet est lié au plan national suivant :

- La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi 2010-2015 (SCAPE2010-2015)

2) Objectifs du projet

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Renforcer les infrastructures TIC ;
- Fournir l'Internet haut débit à l'ensemble de la population et sur tout le territoire pour qu'aucun togolais ne soit à plus de 5km d'un point d'accès Internet haut débit ;

- Combattre l'exclusion numérique dont souffre une grande partie du territoire; et
- Assurer la baisse des prix pratiqués par les opérateurs.

3) Description du projet

Les détails du projets sont définis comme suit :

- La rénovation du backbone Sud Nord de Aného - Lomé - Cinkassé ;
- La sécurisation du backbone principal ;
- Le raccordement de l'ensemble des sites mobiles à ce réseau dorsal par la construction progressive de bretelles pour relier les sites principaux (grandes villes, routes nationales, villes moyennes, zones d'intérêt économique, etc) puis les sites secondaires (petites villes, localités en fonction du nombre d'habitants, etc).

4) Avantages escomptés

Les avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet :

- Des infrastructures télécoms renforcées ;
- Un meilleur taux de pénétration ;
- Une meilleure connectivité sur l'ensemble du territoire ;
- Une baisse des coûts ; et
- La vulgarisation des outils internet.
- Utilisation des services locaux plutôt que les services étrangers. Cela contribue à l'amélioration de l'économie nationale

5) Agence d'exécution et institution connexe

Les agences d'exécutions escomptées dans le cadre de ce projet sont notamment :

- Ministère des Postes et de l'Economie Numérique
- Togo Télécom

6) Estimation du coût du projet

Le coût estimé du projet est de 40millions US\$

7) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution de ce projet est illustré dans le tableau ci-dessous

Tableau 28.6.3 Calendrier d'exécution du projet de réseau dorsal au Togo

Désignation/Activité	An 1	An 2	An 3	An 4
Conception	■			
Construction		■		

Source: Équipe d'Étude de la JICA

8) Actions nécessaire à la mise en œuvre du projet / facteur essentiel

Le facteur essentiel à la mise en œuvre de ce projet prioritaire est celui-ci :

- Le choix du scénario le plus intéressant

(3) Projet de construction du pôle d'innovation

1) Justification

La ville de Lomé, est située le long des corridors Abidjan-Lagos et Lomé-Ouagadougou de même que le Port de Lomé qui sont les pôles logistiques stratégiques, où le centre de données peut facilement être établie et fournir des services de TIC à toute entité du Corridor.

Le projet est lié au plan national suivant:

- La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi 2010-2015 (SCAPE

2010-2015)

2) Objectifs du projet

Il s'avère nécessaire de lutter contre le chômage et le sous-emploi, accroître l'accompagnement et les opportunités offertes aux jeunes togolais pour évoluer dans le monde professionnel et enfin, soutenir et renforcer les initiatives ainsi que l'entrepreneuriat.

Poursuivant cet objectif de même que celui du développement économique et social de l'Afrique incluant inévitablement le numérique, la technologie, l'innovation et la recherche, le Togo ambitionne de faire construire un centre d'innovation à Lomé, sa capitale.

Les objectifs de ce projet sont les suivants :

- Promouvoir et soutenir l'entrepreneuriat dans les TIC au Togo
- Réduire le taux de chômage et le sous-emploi en encourageant l'entrepreneuriat
- Démocratiser l'informatique tout en vulgarisant l'utilisation des outils TIC (machine à commande numérique, programmation, etc.)
- Mettre à disposition des ressources TIC et des espaces de travail à moindre coût pour la jeunesse togolaise
- S'assurer que la jeunesse togolaise prenne part à la révolution numérique en marche tout en aidant à l'émergence du secteur
- Offrir un vivier de compétences en informatique pour répondre à des demandes ponctuelles du gouvernement
- Construire les installations pour les ressources humaines des TIC incluant les entrepreneurs
- Renforcer les capacités des ressources humaines des TIC et leur utilisation de manière efficace
- Créer de nouvelles opportunités d'emploi et résoudre le manque des ressources de TIC disponibles pour les secteurs publics et privés.

3) Description du projet

Les détails du projet sont définis comme suit :

- Construction sur 3.000m² d'un bâtiment comprenant :
- Deux structures d'appui à la création d'entreprise (incubateurs) comprenant des espaces de travail et de formation ;
- Des ateliers de prototypage type fablab ;
- Une médiathèque ;
- Un cyber-snack et un espace d'hébergement pour accueillir à prix réduits les togolais de l'intérieur du pays en déplacement sur la capitale le temps d'une conférence, ou d'un programme d'accélération ;
- Une offre bien élaborée en faveur des start-ups comprenant des bureaux à louer à prix réduits pour y établir leur siège social, une boîte postale et une standardiste. Développement de programmes, tels que les programmes de formation et d'incubation, organisation d'ateliers, séminaires et conférences
- Mise en place d'installations nécessaires telles que l'électricité redondante, d'une connexion internet très haut débit, des lignes de télécommunication, générateurs, climatiseurs, onduleurs, imprimante 3D, machine-outil à commande informatique, etc.

Le centre d'innovation sera construit dans le centre de Lomé, dans le Quartier des étoiles

4) Avantages escomptés

Les avantages suivants sont attendus dans le cadre du projet :

- Augmentation des opportunités d'emploi

- Développement de plus de ressources humaines des TIC
- Utilisation des services locaux plutôt que les services étrangers. Cela contribue à l'amélioration de l'économie nationale

5) Agence d'exécution et institution connexe

L'agence d'Exécution escomptée dans le cadre de ce projet est notamment:

- Ministère des Postes et de l'Economie Numérique

6) Estimation du coût du projet

Le coût estimé du projet est de 2 millions US\$.

7) Calendrier d'exécution

Le calendrier d'exécution de ce projet est illustré dans le tableau ci-dessous

Tableau 28.6.4 Calendrier d'exécution du projet de construction du pôle d'innovation du Togo

Désignation/Activité	An 1 (2017)	An 2 (2018)	An 3 (2019)	Observation
Conception	■			
Construction		■		
Développement du Programme		■		

Source: Équipe d'Étude de la JICA

8) Actions nécessaire à la mise en œuvre du projet / facteur essentiel

Le facteur essentiel à la mise en œuvre de ce projet prioritaire est celui-ci:

- En attente du Rapport d'étude qui sera disponible dans le courant du mois de Mai 2016

28.7 Promotion des investissements du Togo

28.7.1 Situation actuelle de la promotion des investissements du Togo

L'Assemblée Nationale togolaise a adopté le Code des Investissements 2012, qui prévoit l'égalité de traitement aussi bien pour les entreprises togolaises que pour les investisseurs étrangers; la gestion et la libre circulation des capitaux pour les investisseurs étrangers; le respect de la propriété privée; la protection des investissements privés contre toute forme d'expropriation; et la résolution des différends au niveau de l'investissement.

A l'heure actuelle, il n'existe aucune organisation en charge de la promotion des investissements. Toutefois, dans un proche avenir, l'Autorité en charge de la gestion des Zones Franches (SAZOF: *Société d'Administration des Zones Franches*), qui a été responsable de l'administration des zones franches depuis 1990, devrait être remplacée par l'Agence de Promotion des Investissement et des Zones Franches (API -ZF).

Les valeurs les plus récentes de l'IDE au Togo était de 84.2 millions \$ à partir de 2013. Le pourcentage de l'IDE au PIB était de 1,9 pour cent en 2013 et son volume dans la FBCF était de 10.4 pour cent en 2012. Les secteurs qui attirent le plus d'investissements étrangers sont le phosphates, le coton, le café et le cacao.

28.7.2 Questions liées à la promotion des investissements du Togo

Les points suivants sont identifiés comme étant les problèmes liés à la promotion des investissements au Togo:

- Des informations limitées aussi bien sur l'environnement des investissements que sur les caractéristiques d'ordre général du pays notamment sur les modes de vie

- La non application du Code des investissements 2012
- L'absence d'une agence en charge de la promotion des investissements
- La difficulté à attirer les IDE compte tenu de la taille limitée du marché au Togo

28.7.3 Objectifs de la promotion des investissements du Togo

Les objectifs de la promotion de l'investissement pour le Togo sont les suivants:

- Créer un environnement d'investissement plus favorable pour le Togo et la sous-région du CACAO
- Tirer parti des marchés sous-régionaux intégrés et élargis,
- Attirer des investissements pour le secteur minier

28.7.4 Stratégies de promotion des investissements du Togo

Les stratégies de base pour la promotion des investissements sont les suivantes:

- Supprimer les restrictions sur les investissements pour améliorer le climat des affaires
- Offrir des services mieux adaptés aux investisseurs potentiels par le renforcement des capacités de l'API-ZF
- Promouvoir l'investissement privé avec des orientations stratégiques sur des secteurs économiques spécifiques, à savoir les secteurs de l'agriculture, élevage et agroalimentaire ciblant des marchés sous-régionaux en expansion.
- Attirer l'IDE pour les secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux en utilisant le mérite de l'union douanière dans le cadre de l'UEMOA et de la CEDEAO, qui est l'établissement de marchés sous-régionaux intégrés et élargis
- Attirer des investissements dans le secteur minier tout en attirant des investissements pour le développement nécessaire des transports pour le développement minier.

28.7.5 Mesures envisageables pour la promotion des investissements du Togo

Les mesures suivantes sont proposées:

- Elaboration d'une politique visant un climat d'affaires stable
- Renforcement de la capacité institutionnelle de l'API-ZF et d'autres organismes publics en charge de la promotion des investissements et des politiques d'amélioration du climat des affaires
- Promotion des investissements dans les projets prioritaires du Togo en tirant profit de l'élargissement du marché, favorisé par l'intégration économique et physique.

28.7.6 Programmes et projets relatifs à la promotion des investissements du Togo

(1) Projets de promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques

Les projets de promotion des investissements figurant dans le tableau ci-dessous devraient être mis en œuvre au Togo pour tirer profit de l'intégration et de l'extension des marchés sous-régionaux tout en augmentant le pourcentage de la population à revenu moyen.

Tableau 28.7.1 Projets prioritaires relatifs à la promotion des investissements visant la croissance des secteurs économiques au Togo

Secteur	Projet	Court terme (2018-25)	Moy. terme (2026-33)	Long terme (2034-40)
Agriculture	Promotion des investissements pour le développement des trois agropoles (Oti, Kara et Mono) dans les zones intérieures	•		
	Promotion des investissements pour le développement des agropoles et mini-agropoles des zones intérieures		•	•
Industrie	Promotion des investissements dans les industries manufacturières et logistiques du Grand Lomé	•	•	•
	Promotion des investissements dans les industries manufacturières de Kara et de Sokodé	•	•	•
Mines	Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli et la construction du chemin de fer entre Lomé et Kabou	•		
	Promotion des investissements pour la réactivation de la mine de fer de Bandjeli		•	
Pêche	Promotion des investissements dans l'aquaculture au barrage de Nangbéto	•		
	Promotion des investissements dans l'aquaculture au barrage d'Adjarala		•	

Source: Équipe d'Étude de la JICA

(2) Programme de renforcement des capacités de l'API-ZF

Les programmes suivants relatifs au renforcement des capacités de l'API-ZF sont proposés:

1) Programme de renforcement des services d'information du SAZOF/API-ZF pour le secteur privé

- Fourniture d'informations et de services en ce qui concerne le climat d'investissement (par exemple la coopération avec le Japon External Trade Organization (JETRO))
- Promotion des échanges mutuels d'informations en matière d'investissement (par exemple l'organisation de séminaires sur l'investissement, l'envoi de missions d'investissement, la création de base de données des entreprises locales)

2) Programme pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et l'application des lois relatives aux investissements par l'extension des compétences des institutions en charge de la promotion des investissements au Togo

- Clarification de la politique de promotion des investissements (par exemple la promotion du dialogue public-privé pour comprendre pleinement les besoins des investisseurs, programme de formation technique pour aider à la formulation des politiques de promotion des investissements sur la base des forces et faiblesses du pays)
- Mise en place de l'API-ZF en charge de la promotion des investissements et des politiques du climat des affaires
- Développement des ressources humaines de l'API-ZF nouvellement créée (par exemple l'apprentissage des bonnes pratiques des pays en voie de développement ayant connu un succès quant à l'attraction des investissements étrangers directs, l'envoi d'experts travaillant en tant que conseillers en matière de promotion des investissements pour organiser des séminaires d'investissement et planifier et gérer des missions d'investissement)
- Renforcement de la coopération entre les organisations connexes pour répondre aux besoins des investisseurs (par exemple la création d'un comité de coordination pour favoriser un dialogue stratégique avec les organisations connexes pour la fourniture des infrastructures nécessaires)

28.7.7 Profils des projets prioritaires pour la promotion de l'investissement du Togo

(1) Promotion des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux

1) Grandes lignes du projet

Les investissements privés ont été attirés en général par le secteur minier au Togo. Toutefois, plus d'attention n'a pas encore été donnée sur le potentiel de croissance des secteurs économiques du Togo, en ciblant les marchés côtiers dans la sous-région.

En considérant la possibilité d'intégrer et d'étendre la taille des marchés de consommateurs sous-régionaux, il est possible pour l'Agence de Promotion des Investissements et des Zones Franches (API-ZF) d'attirer des secteurs économiques ciblant les marchés de consommateurs sous-régionaux. Les secteurs économiques ciblés incluent ceux de l'agriculture, la pêche et l'agro-alimentaire.

Le projet a pour but de faire un changement clair de la promotion des investissements dans des secteurs économiques orientés vers les marchés sous-régionaux. Pour cela, le projet préparera de nouveaux outils de promotion, fournira des formations aux agences et aux personnels concernés et mettra en oeuvre des activités effectives pour la promotion des investissements.

2) Cadre de financement

Assistance technique APD

3) Coût estimatif du projet

4 million US\$

(2) Promotion d'Investissements pour la Réactivation de la Mine de Minerai de Fer de Bandjeli et la Construction du Chemin de Fer entre Lomé et Kabou (410km)

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande l'importance des secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux afin de trouver le développement équilibré entre les zones intérieures et les zones côtières. Toutefois, en même temps, il est primordial pour chaque pays de la Sous-Région du CACAO d'accroître sa production de matières premières, telles que les produits miniers et agricoles.

Bandjeli a 800 millions de tonnes de gisements de fer. La production annuelle de minerai de fer de la Mine de Bandjeli serait de 100.000 tonnes. Actuellement l'exploitation du minerai de fer a été arrêtée à cause des prix faibles du métal. Le gouvernement a considéré de retirer une partie de la licence d'exploitation de l'actuel concessionnaire.

Le projet a pour but d'attirer les investissements privés pour réactiver l'exploitation de la Mine de Fer de Bandjeli et de faciliter un schéma de PPP pour la construction d'un chemin de fer entre Lomé et Kabou et un chemin de fer entre Kabou et la Mine de Bandjeli.

2) Cadre de financement

PPP

3) Coût estimatif du projet

1.214 million US\$

Chapitre 29 Stratégies de Développement des Secteurs d'Infrastructures du Togo

29.1 Routes et Autoroutes du Togo

29.1.1 Situation actuelle des routes et autoroutes au Togo

(1) Cadre institutionnel du secteur routier au Togo

Le Ministère des Infrastructures et des Transports (MIT) et l'Agence d'Exécution des Travaux Urbains (AGETUR) sont responsables du développement et de l'entretien routier au Togo. La Société Autonome de Financement pour l'Entretien Routier (SAFER) est en charge de la collecte des frais de péage et de l'entretien des routes. L'Agence de gestion des routes (AGEROUTE) est censé jouer un rôle important en tant qu'agence d'exécution pour la gestion des routes. Toutefois, elle n'est pas encore fonctionnelle.

Le Togo Invest Corporation est une société d'État. Son mandat est de mettre en œuvre les programmes de partenariats public-privé pour la réalisation de grands projets d'infrastructure, tels que l'expansion du Port de Lomé, construction des aéroports internationaux et réhabilitation des chemins de fer. La société mène des études de faisabilité et la recherche de sources de financement pour la réalisation du projet de chemin de fer entre le Port de Lomé et la frontière du Burkina Faso.

(2) Cadre de planification et d'aménagement routier au Togo

La « déclaration de politique sectorielle routière du gouvernement de la République togolaise pour la période 2011-2016 (Octobre 2010)» et «Le Programme¹ d'investissement prioritaire pour le secteur des infrastructures routières (Février 2011)» pourvoient les bases des projets du secteur routier au Togo.

En Janvier 2015, «La Politique nationale des transports pour la période de 2014 à 2030» a été publiée, basée sur la «Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE)". Dans cette politique, l'importance de l'amélioration et maintien de la Route Nationale 1 entre Lomé et Cinkassé en tant que corridor national nord-sud est soulignée. Dans le même temps, la réhabilitation des routes transversales est-ouest, incluant des ponts d'accès aux pays voisins est aussi souligné pour améliorer l'accès vers les principales zones de production agricoles.

(3) État actuel du réseau des routes et autoroutes au Togo

La longueur totale des routes était de 11.900 km au Togo en 2014. Le réseau routier au Togo se compose de routes nationales, urbaines dans les villes et rurales (Voir le Figure 29.1.1). Le Tableau 29.1.2 montre l'amélioration de l'état des routes nationales entre 2009 et 2014.

Pour le financement de la gestion des routes, les péages routiers et taxes sur l'essence de 35 FCFA par litre sont collectés. Toutefois, le budget de 40% par rapport au plan budgétaire est insuffisant.

¹ Ce programme a été préparé sur la base de la « déclaration de politique sectorielle routière du gouvernement de la République togolaise pour la période 2011-2016 (Octobre 2010)»

Tableau 29.1.1 Longueur des routes par type au Togo, 2014

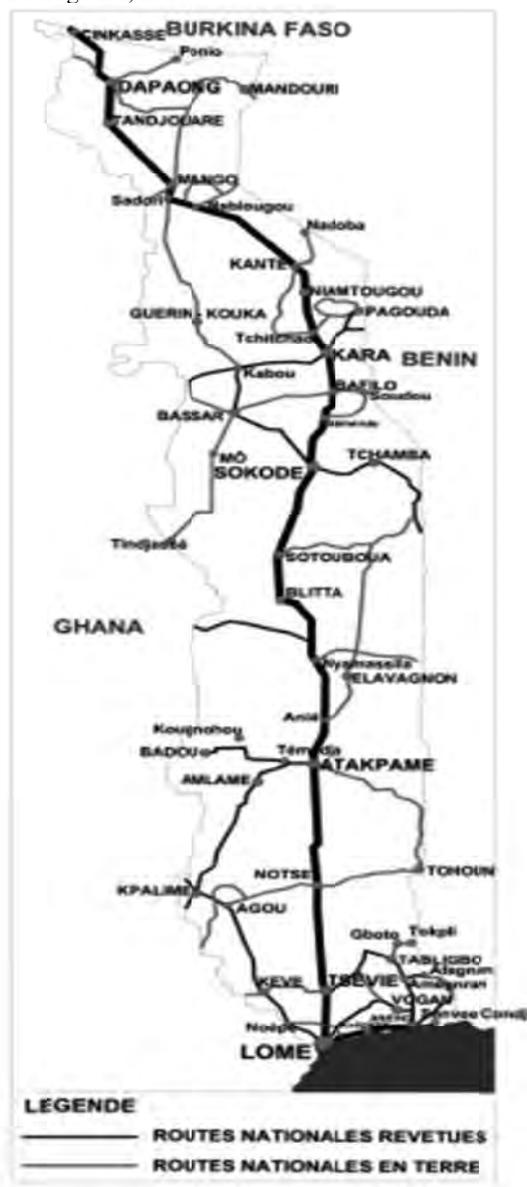
Type de Route	Longueur	Proportion
Route nationale (revêtue)	1900 km	16%
Route nationale (non revêtue)	1700 km	14%
Route Urbaine	1800 km	15%
Routes rurales (petite)	900 km	8%
Routes rurales (non classifié)	5600 km	47%
Total	11900 km	100%

Source: MIT Togolese, 2015

Tableau 29.1.2 Proportion de l'état des routes, 2009 et 2014

	Bon	Moyen	Mauvais
2009	20%	30%	50%
2014	27%	33%	40%

Source: MIT Togolese, 2015



Source: MIT Togolese

Figure 29.1.1 Réseau routier national au Togo

(4) Développement du corridor au Togo

1) Politique de base du développement du corridor

le développement et modernisation des routes nationales 1 et 2 sont promus comme principales composantes du développement du corridor. Dans le même temps, le gouvernement a une politique de développement de quatre ou cinq carrefours artères qui relient les pays voisins tel le Ghana et le Bénin.

2) Conditions actuelles des corridors internationaux

Corridor Nord-Sud du Togo: Route Nationale 1

Le développement du Corridor Sud-Nord est la politique la plus importante pour le Gouvernement togolais vis-à-vis du port et afin d'améliorer la logistique pour la nation. L'étude de faisabilité pour le tronçon entre Lomé et Cinkassé a été menée par l'UEMOA en 2012, et la réhabilitation et construction de nouvelles routes ont été faites en utilisant les finances des partenaires au développement, tels que la BAD.

La construction de la nouvelle route de contournement à Bafilo qui était la tranche la plus difficile pour les gros camions a été achevée il y a environ 2 ans. Cependant, en raison de défauts de construction, la dégradation des routes et les nids de poule sont déjà observés.

L'élargissement de la route de 2 voies à 4 voies (2 voies dans chaque sens) progresse sur le tronçon entre Lomé – Tsévié. En ce qui concerne la section après Tsévié, le MIT a aussi l'intention d'élargir la route à 4 voies de façon séquentielle.

Des routes de contournement ayant pour but de contrôler l'afflux du transit vers le centre-ville sont prévues pour les villes comme Tsévié, Notsé, Atakpamé, Sokodé, Kara et sur la route nationale 1. Et aussi, des croisement a niveau sont prévus pour améliorer la circulation sur l'échangeur du type rond-point à Lomé.



RN1 à Lomé



RN1 à Lomé

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.1.2 Conditions routières de la Route nationale 1 à Lomé



Terminal de Sahel



Lomé - Tsévié



Tsévie - Atakpamé



Detour Bafilo



Kara -Dapong



Dapong - Cinkassé

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.1.3 Conditions routières de la Route nationale 1 au Togo

Le conseil national des chargeurs du Togo (CNCT) a développé le parking pour camions et des points de parking pour camions sur la route nationale 1 afin de promouvoir l'amélioration fonctionnelle du corridor Nord-Sud.

Le CNCT a construit trois terminaux routiers, respectivement à Aktapamé, Builta et Bafilo qui fournissent des espaces de stationnement, toilettes, pont-bascule, de cafétérias ou boutiques, d'ateliers mécaniques et de mosquées.



Gare routière d'Atakpamé



Gare routière d'Atakpamé



Gare routière de Blitta



Gare routière de Blitta

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.1.4 Stationnements sur la route nationale 1

Corridor côtier Est-Ouest: route nationale 2

Le développement du corridor Est-Ouest qui traverse la zone côtière a été promu comme un élément essentiel du réseau routier pour la logistique nationale. Bien que la réhabilitation des routes à 2 voies existantes, y compris le viaduc qui traverse la zone portuaire et la rocade extérieure du port de Lomé jusqu'à la Route Nationale 1 étaient déjà terminées, l'expansion de la rocade extérieure qui lie Noépé, à la frontière du Ghana, est prévue. À la frontière, à Noépé, un poste à guichet unique a été construit avec le financement de l'UE.

(5) Projets en cours et plans futurs

1) Corridor Nord-Sud du Togo: route nationale 1

Projet d'élargissement de la route

- Lomé – Tsévié – Atakpamé: élargissement de la route à 4 voies

Projets de réhabilitation et de renforcement

- Atakpamé – Blitta: BAD
- Blitta – Auda: BEOAD
- Auda – Kandé: BID et la Banque de la CEDEAO
- Kandé – Cinkassé: Gouvernement du Togo et la BCEAO

2) Corridor côtier Est-Ouest: route nationale 2

Projet de rocade extérieure de Lomé

- Le projet de rocade extérieure de Lomé de la route nationale 1 à Noépé PCJ (frontière du Ghana)

Route transversale Est-Ouest, qui comprend les sections suivantes:

- Lomé – Vogan – Anfoin (61 km)
- Lomé – Kpalimé (61 km)
- Tsévié – Kévé – Zolo (44 km)
- Notsè – Agou – Kpalimé (54 km)
- Nyamassila – Bagou – Goubi, CU19 (180 km)
- Sokodé – Bassar (57 km)
- Katchamba – Sadori (50 km)

3) Route de contournement et amélioration de intersections dans les grandes villes

- Route de contournement: Tsévié, Atakpamé, Sokodé, Kara (étude de faisabilité d'élargissement de la route)
- Amélioration des intersections à Lomé: GTA, Bè, SIMTOGO

29.1.2 Questions liées aux routes et autoroutes du Togo

Les questions relatives au développement et à la gestion des routes au Togo sont relevées comme suit:

- Le trafic autour du port de Lomé et dans les zones urbaines du Grand Lomé est en augmentation. Le réseau routier du Grand Lomé devrait être modernisé pour répondre à la demande de trafic.
- Le trafic de transit dans les villes situées le long du corridor nord-sud du Togo perturbera le trafic urbain et les activités socio-économiques dans les villes.
- Les conditions du réseau routier national ne sont pas aussi bonnes en raison de la mauvaise performance des organisations de gestion des routes et du financement insuffisant, ainsi que de la faible application de la réglementation contre les gros camions surchargés.
- Les ressources allouées à l'entretien des routes sont insuffisantes. En effet, le budget exécuté par le MIT représente environ 60% de la quantité nécessaire.
- Un système de gestion routière basé sur une banque de données routières avec des données actualisées et fiables pour une planification efficace et transparente de la gestion des routes fait défaut.
- La méthode de construction axée sur l'utilisation de la couche de base consolidée au ciment est très souvent appliquée au Togo. Au niveau de l'échangeur de Bafilo par exemple, la couche des fondations et la couche de base ont été réalisées à l'aide d'une méthode axée sur l'utilisation d'une couche de base consolidée au ciment. Ce mode de construction a probablement affecté la durée de vie de cet ouvrage. Il est notable que la couche de base consolidée au ciment ne présente pas les mêmes frottements au sol qu'une chaussée ayant un revêtement en béton asphaltique. Et une fois que ce type de couche de base présente des fissures, le poids de l'infrastructure ne repose uniquement que sur la force des matériaux de base tels que le sable ou le sol.
- Le type de revêtement utilisé pour les accotements des principaux corridors existants est le Traitement de Surface (DBST ou SBST / Single Bitumen Surface Treatment). Ces accotements sont pour la plupart en état de dégradation et partiellement détruits, affectant la circulation en toute sécurité des passagers et des cyclistes. En outre, cette détérioration peut parfois causer des dommages aux abords des voies rapides.

29.1.3 Objectifs du Développement des Routes et Autoroutes du Togo

Le développement du réseau routier au Togo devrait viser à renforcer le cadre de base du pays et l'amélioration de l'accessibilité des pays voisins. La réalisation du corridor Nord-Sud du Togo qui se compose des Routes Nationales 1, 2 et 17 constitue la première politique prioritaire pour le développement du Togo.

Le réseau routier devrait également soutenir l'activation non seulement des échanges socio-économiques dans le pays, mais aussi des échanges socio-économiques au sein de la sous-région en améliorant les conditions routières et en réduisant le temps et les coûts de déplacement. Ces efforts visant à attirer un plus grand volume de marchandises en transit en provenance/à destination des pays enclavés comme le Burkina Faso, le Mali et le Niger revêt d'une importance capitale pour le pays.

L'objectif global du développement du réseau routier est de favoriser les échanges socio-économiques et le développement socio-économique, pour améliorer la compétitivité globale et accroître la demande (à la fois du fret et des passagers) au niveau du transport par l'utilisation du corridor Nord-Sud du Togo.

Les objectifs suivants sont identifiés relativement au développement des routes:

- **Objectif 1:** Contribuer au développement du secteur économique et améliorer les échanges socio-économiques à l'intérieur du pays et entre les pays de la sous-région, en établissant des réseaux de routes et d'autoroutes centrés sur le Grand Lomé et le Corridor Logistique du Togo (Lomé- Cinkasse-Ouagadougou Corridor), principalement la Route Nationale 1,
- **Objectif 2:** Établir un réseau routier et autoroutier pour l'intégration sous-régionale et nationale en reliant Abidjan - Accra - Lomé - Cinkasse - Cotonou - Lagos le long de la zone côtière et améliorer la fonction de voie d'accès internationale des grandes villes et des grands ports situés le long de la bande côtière, contribuant ainsi à l'accélération de la croissance économique et à l'amélioration de la compétitivité du Togo et du corridor Nord-Sud du Togo.
- **Objectif 3:** Réaliser un réseau routier qui puisse faciliter le trafic des passagers et les échanges économiques entre les régions dans la direction est-ouest centré sur le corridor Nord-Sud du Togo, contribuant ainsi à l'indépendance des zones enclavées,
- **Objectif 4:** Promouvoir le développement des zones intérieures qui sont relativement sous-développées en renforçant la connectivité Nord-Sud tout en offrant une meilleure accessibilité aux zones agricoles potentielles à l'intérieur des terres
- **Objectif 5:** Développer l'environnement routier pour un fonctionnement fluide et sans danger du transport routier

29.1.4 Stratégies de Développement et Mesures Envisageables pour le Développement des Routes et Autoroutes du Togo

Cinq stratégies ont été identifiées pour le développement des routes au Togo, comme indiqué ci-dessous. Les mesures envisageables relatives à la mise en œuvre de chaque stratégie sont également décrites dans cette section.

- **Stratégie 1:** Mise à niveau de la capacité et du niveau de service des routes sur le Corridor Nord-Sud du Togo par la mise à niveau progressive de la Route Nationale,
- **Stratégie 2:** Amélioration de la fonction de plaque tournante du Grand Lomé et du Corridor Nord-Sud du Togo,
- **Stratégie 3:** Renforcement des routes est-ouest en les étendant des grands centres urbains du corridor logistique du Togo aux zones regorgeant de potentiels de développement,
- **Stratégie 4:** Développement de l'autoroute du corridor côtier Est-Ouest pour soutenir le développement du corridor économique côtier (inclus dans le corridor d'Abidjan-Lomé-Cotonou-Lagos),
- **Stratégie 5:** Création d'un environnement propice à la durabilité de l'utilisation des infrastructures routières

1) Stratégie 1: Mise à niveau de la capacité et du niveau de service des routes sur les Corridors Nord-Sud du Togo par la mise à niveau progressive de la Route Nationale,

Considérant que le corridor Nord-Sud du Togo, composé des Routes Nationales 1 et 17, est prévu constituer l'axe important du développement du Togo, le développement des routes de haut niveau visant l'amélioration de la capacité et des services des routes devrait être recherché afin que ce corridor de transport puisse favoriser des services de transport à haute vitesse.

Les corridors cibles pour la stratégie 1 sont les suivants:

- Lomé - Sokodé - Kara – Frontière du Burkina Faso

Les mesures envisageables pour la Stratégie 1 comprennent les éléments suivants:

- Réhabilitation des routes avec un revêtement en béton asphaltique qui puisse suffisamment résister au trafic des véhicules lourds,
- Élargissement de la voie entre Lomé et Sokodé dépendamment de la croissance de la demande en transport,
- Construction d'une voie de contournement ou rocades dans les villes situées sur le corridor: Tsévié, Sokodé, Kara et d'autres villes sur le corridor où le trafic traversant les villes devra être évité
- Renforcement ou remplacement des vieux ponts,
- Installation de stations et arrêts de camions et d'autobus le long de la route

2) Stratégie 2: Amélioration de la fonction de plaque tournante du Grand Lomé et du Corridor Nord-Sud du Togo

Afin de répondre à la demande croissante du trafic et faciliter l'accès au port et à l'aéroport internationaux existants de Lomé, un réseau routier composé de routes artérielles radiales et de rocades devrait être développé dans le Grand Lomé. Ces voies pourraient servir de nœud stratégique du réseau routier national au Togo pour promouvoir la fluidité au niveau du trafic et l'expansion des zones urbaines. Pour la réalisation du réseau routier artériel, la connexion à l'autoroute Lagos-Abidjan devrait être envisagée. Et, le plan visant l'accès routier du nouvel aéroport dans la région Nord-Est de Lomé devrait être lancé. Ce plan prévoit la réalisation d'une autoroute reliant le centre-ville et l'autoroute de Lagos-Abidjan.

Les corridors cibles pour la stratégie 2 sont les suivants:

- La ville de Lomé

Les mesures envisageables pour la Stratégie 2 comprennent les éléments suivants:

- Construction de voies artérielles radiales et des rocades dans le Grand Lomé,
- Amélioration des Intersections à forts goulots d'étranglements,
- Construction de voies d'accès reliant les principaux nœuds de transport: Port de Lomé et nouvel aéroport et le corridor Abidjan-Lagos.

3) Stratégie 3: Renforcement des routes Est-Ouest par leur extension des grands centres urbains du corridor Nord-Sud du Togo aux zones regorgeant de potentiels de développement

La mise à niveau ou l'amélioration des routes pour relier les principales villes régionales, telles que Tsévié, Atapamé, Sokodé, Kara et d'autres villes, sur le corridor Nord-Sud du Togo et les zones environnantes, pour fournir des services urbains de base, devrait être réalisées.

Les voies de liaison des zones de développement agricole aux zones urbaines (pour le marché de la consommation) et au port de Lomé (pour l'exportation) devraient être mises à niveau. Les travaux de revêtement des voies et de construction de ponts pour relier les routes aux régions rurales et les plantations devraient être encouragés afin de faciliter l'accès aux principaux corridors.

Les corridors cibles pour la stratégie 3 sont les suivants:

- La voie reliant le sens est-ouest à partir des principales villes régionales; Tsévié, Notsé, Atapamé, Sokodé, Kara, Dapaong,
- Les zones de développement du potentiel agricole: les Agropoles de Oti, Kara et Mono,
- Les zones de développement minier, tel que les gisements de fer à l'ouest, les gisements de calcaire et de phosphate au sud du pays,
- Les zones de développement du tourisme

Les mesures envisageables pour la Stratégie 3 comprennent les éléments suivants:

- Revêtement des voies avec du béton asphaltique,
- Réhabilitation des voies,
- Renforcement ou remplacement des vieux ponts,
- Construction de voies de desserte (revêtement simple, construction de ponts, application de technologie à forte intensité de main d'œuvre).

4) Stratégie 4: Développement de l'autoroute du corridor côtier Est-Ouest pour soutenir le développement du corridor économique côtier (inclus dans le corridor d'Abidjan-Lomé-Cotonou-Lagos)

La réalisation de l'autoroute d'Abidjan - Lagos formant la bande côtière de croissance économique devra être effective. La construction de cette autoroute constituera un élément clé de la logistique et du pôle économique de la sous-région. Le tracé de l'autoroute d'Abidjan – Lagos traversant la région métropolitaine de Lomé, devrait être pris en compte par les autorités togolaises pour le faire concorder avec le plan de développement précédent. Plus particulièrement, les tracés des routes et échangeurs définis dans les zones favorisant le développement du secteur de la manutention.

Les corridors cibles pour la stratégie 4 sont les suivants:

- La Section de l'Autoroute Abidjan – Lagos au Togo

Les mesures envisageables pour la Stratégie 4 comprennent les éléments suivants:

- Réalisation d'une autoroute à 6 voies (Autoroute Abidjan - Lagos),
- Voies d'accès reliant l'autoroute au centre urbain, nouvel aéroport et Route Nationale 2

5) Stratégie 5 : Organisation d'un environnement propice à la durabilité de l'utilisation des infrastructures routières

L'introduction d'institutions additionnelles pour assurer l'utilisation efficace et la sécurité du trafic routier devrait être encouragée. Cela devrait surtout inclure des mesures visant la mise en œuvre de systèmes de trafic intelligents qui puissent contribuer à l'amélioration de l'exploitation des infrastructures routières dans la région métropolitaine.

Le renforcement de la fonction d'administration des routes doit être également encouragé.

La mise en place ou le renforcement des capacités des organisations en charge de la sécurité du trafic routier est important pour assurer une utilisation efficace et sûre des routes. Il est aussi nécessaire de renforcer la fonction de gestion des routes dans le même sens.

Les routes et zones cibles de même que les organisations administratives connexes à la Stratégie 5 sont les suivantes:

- Toutes les routes, villes, et organisations en charge de l'administration des routes

Les mesures envisageables pour la Stratégie 5 comprennent les éléments suivants:

- Mise en œuvre des mesures de sécurité routière, y compris l'application des règles de sécurité routière
- Mise en œuvre des Systèmes de Transport Intelligents (STI), incluant les systèmes de contrôle du trafic, systèmes de signalisation routière très avancés, et les systèmes d'informations sur le trafic routier
- Renforcement des fonctions administratives relatives à la planification, la conception, la construction et l'entretien des routes
- Renforcement des capacités de maintenance (capacités de planification de la maintenance, d'équipement, de budgétisation)
- Mise en place d'un système de surveillance des surcharges des véhicules lourds et le

- renforcement de l'application du contrôle de la charge à l'essieu
- Formation des entreprises de camionnage pour améliorer les capacités de transport sûrs et la conformité aux règlements
 - Désignation de routes et de temps auxquels la circulation des gros camions sera autorisée
 - Application d'une conception technique des structures routières pour répondre à l'augmentation des poids des camions
 - Mise en place d'un système de gestion de route, incluant une base de données d'inventaire routier.

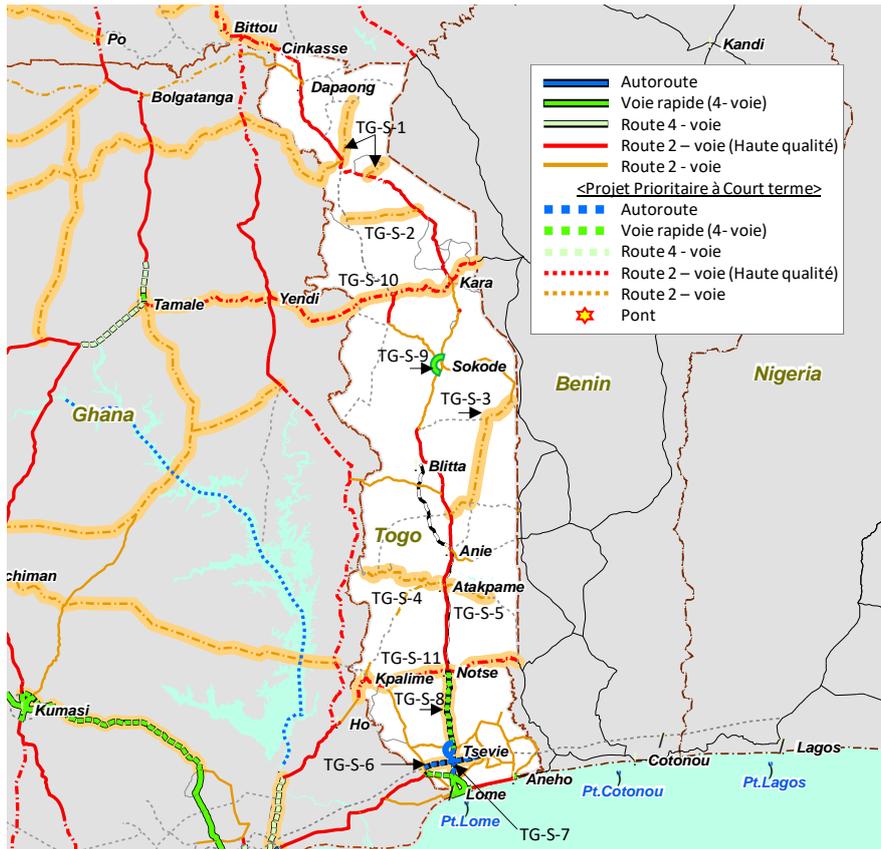
29.1.5 Programmes et projets de développement des routes et autoroutes du Togo

Les projets routiers sélectionnés sur la base des stratégies de développement susmentionnées sont présentés dans le Tableau 29.1.3 et la Figure 29.1.5 Lesdits projets présentés sont des projets routiers essentiels qui devraient être réalisés de façon stratégique pour le développement du projet de corridors du CACAO. Cependant, il existe également d'autres projets routiers nécessitant une réalisation par le gouvernement du Togo pour le développement du pays.

Tableau 29.1.3 Projets prioritaires du secteur routier au Togo

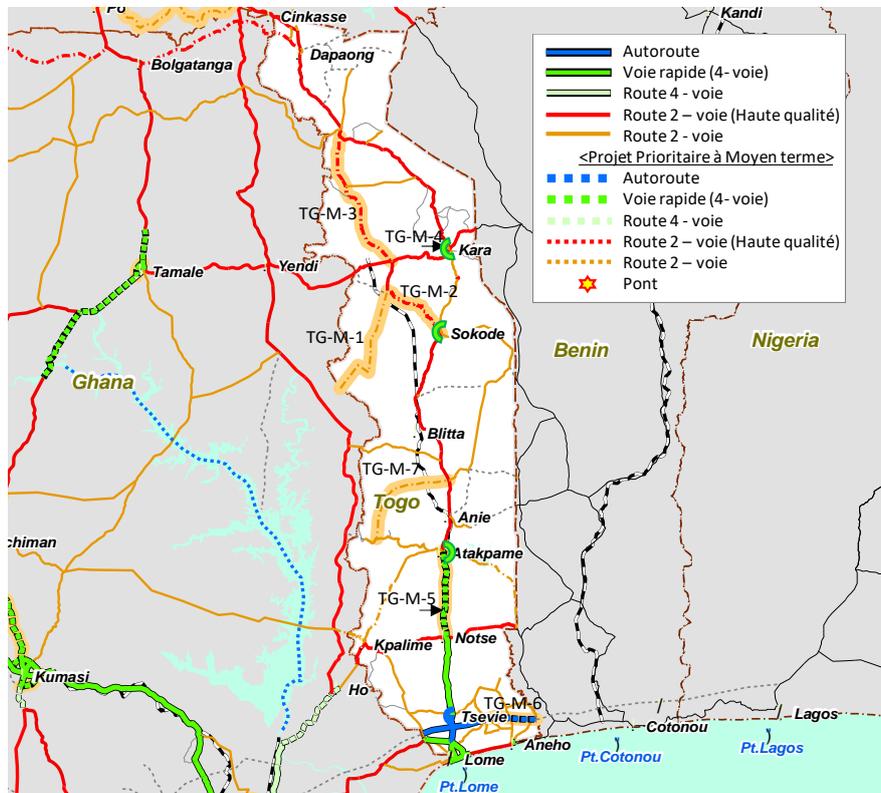
	Nom du projet prioritaire	No. voies	Longueur	Calendrier du projet		
				Court	Moyen	Long
TG-S-1	Amélioration des routes de Borgou-Mago, de Baouré et de Mogou-Gando-Namoni vers l'Agropole d'Oti	2	50 km			
TG-S-2	Amélioration de la route de Tchitcho - Leon - Guerin-Kouka pour l'Agropole de Kara	2	50 km			
TG-S-3	Amélioration de la route de Kambole – Bila - Goubi - Bagou - Issati –Moretan - Nyamassila pour l'Agropole de Mono	2	50 km			
TG-S-4	Amélioration de la route entre Kougnonhou et Atakpamé pour atteindre les zones à potentiel agricole vers les Mini-Agropoles d'Amou et d'Agou dans la région des Plateaux	2	95 km			
TG-S-5	Amélioration de la route entre Atakpamé et Nangbéto Dam	2	40 km			
TG-S-6	Projet de construction de tronçons de l'autoroute Abidjan-Lagos dans le Grand Lomé	6	30 km			
TG-S-7	Projet de construction de l'autoroute entre la rocade de Lomé et le nouvel aéroport international (y compris la rocade de Tsévié)	4	25 km			
TG-S-8	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Tsévié et Notsé	4	60 km			
TG-S-9	Construction de la rocade de Sokodé comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies	4	10 km			
TG-S-10	Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Kara à Kétao à la frontière est (vers Parakou, Bénin) et à la frontière ouest (vers Yendi et Tamale, Ghana)	2	80 km			
TG-S-11	Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Notsé à la frontière est (vers Bohicon, Bénin) et à la frontière ouest (vers Ho, Ghana)	2	140 km			
TG-S-12	Projets de construction de trois ponts sur la Route National 1 pour renforcer le corridor Lomé-Ouagadougou	2	- km			
TG-M-1	Amélioration de la route de Bassar – Mô – Tindjasse – frontière ouest avec le Ghana, en direction des zones à potentiel agricole dans la vallée de Mô de la région Centrale	2	110 km			
TG-M-2	Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Sokodé et Bassar	2	60 km			
TG-M-3	Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Kabou et Sansanné Mango	2	105 km			
TG-M-4	Construction de la rocade de Kara comme tronçon d'une route à grande vitesse à quatre voies	4	10 km			
TG-M-5	Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies de Notsé à Atakpamé, y compris la rocade d'Atakpamé	4	65 km			
TG-M-6	Projet de construction des tronçons Central et Est du Togo de l'autoroute Abidjan-Lagos	4	80 km			
TG-M-7	Projets d'amélioration de la route entre Kougnonhou et Nyamassila pour les zones à potentiel agricole de la région du Plateau	2	80 km			
TG-L-1	Projet de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies d'Atakpamé à Kara, y compris la rocade de Kara	4	180 km			

Source: Equipe d'étude de la JICA



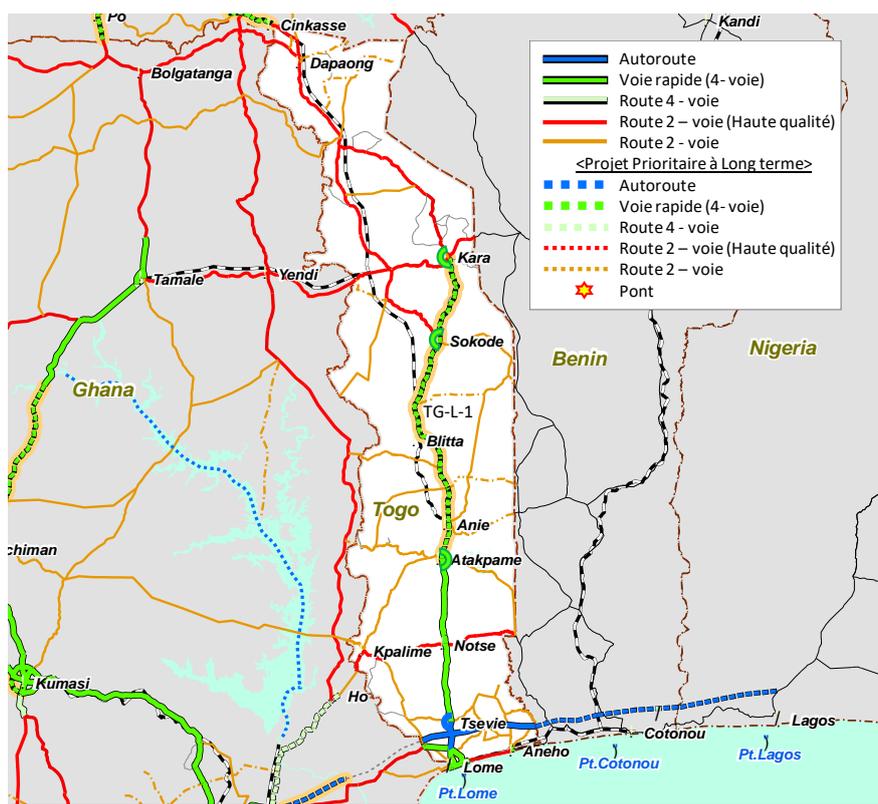
Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 29.1.5 Localisation des projets prioritaires du secteur routier à court terme au Togo



Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 29.1.6 Localisation des projets prioritaires du secteur routier à moyen terme au Togo



Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 29.1.7 Localisation des projets prioritaires du secteur routier à long terme au Togo

29.1.6 Profils de projets prioritaires du Togo

(1) Projets d'Amélioration des Routes pour un Meilleur Accès aux Zones Agricoles Potentielles des Zones Intérieures (pour les Agropoles de Kara, Oti et Mono)

1) Grandes lignes du projet

La taille des marchés de consommateurs côtiers s'accroît à l'intérieur du Togo, et des marchés côtiers environnants sont escomptés s'intégrer avec le Togo dans la sous-région, à travers l'union des douanes. Au vu de cette situation, le Togo, ainsi que d'autres pays du CACAO, a un potentiel pour développer les secteurs économiques, des zones côtières et des zones intérieures, ciblant ces marchés côtiers élargis et intégrés de la sous-région. De plus, les routes du Corridor Lomé-Ouagadougou sont relativement bonnes et praticables pour promouvoir le développement intérieur du pays, tandis que le Plan Directeur du Projet CACAO recommande fortement l'amélioration des routes existantes du Corridor en de routes à quatre voies aux normes supérieures.

Le Plan Directeur du Projet CACAO met en exergue la possibilité d'attirer des investissements dans l'agriculture en fournissant des routes d'accès améliorées dans des zones agricoles, ainsi qu'en fournissant d'autres infrastructures, telles que des schémas d'irrigation.

Le projet vise à améliorer les routes d'accès suivantes menant aux trois agropoles (agropoles d'Oti, Kara et Mono), qui sont des zones agropoles potentielles prioritaires:

- Amélioration de la Route de Borgou et Mango, la Route de Baouré, la Route de Mogou et Gando-Namoni pour l'Agropole d'Oti
- Amélioration de la Route de Tchitcho – Leon – Guérin-Kouka pour l'Agropole de Kara
- Amélioration de la Route entre Kambole – Bila - Goubi - Bagou - Issati –Moretan - Nyamassila pour l'Agropole de Mono
- Amélioration de la Route entre Kougnonhou et les Zones Agricoles Potentielles d'Atakpaméfor pour les Mini-Agropoles d'Amou et d'Agou dans la Région du Plateau

- Amélioration de la Route entre Atakpamé et le Barrage de Nangbéto
- Amélioration de la Route de Bassar – Mò – Tindjasse – la Frontière Nationale de l'Ouest avec le Ghana avec des Zones Agricoles Potentielles dans la Vallée de Mò de la Région Centrale.

Ces projets sont conformes à la politique nationale sur le développement des agropoles du gouvernement Togolais.

2) Cadre de financement

Don APD

3) Coût estimatif du projet

475 million US\$

(2) Projet de Construction des Sections de Grand Lomé Sections de l'Autoroute Abidjan-Lagos

1) Grandes lignes du projet

La potentialité du Togo à développer les secteurs économiques est limitée dans le ciblage de ses propres marchés de consommateurs nationaux. Toutefois, cette potentialité serait renforcée considérablement en ciblant les marchés sous-régionaux grâce à l'intégration aux marchés des pays voisins. Cette intégration aux marchés sera possible par l'amélioration du transport le long du corridor côtier est-ouest (Corridor Abidjan-Lagos), ainsi que par le renforcement de la mise en oeuvre de l'union des douanes.

L'amélioration du transport le long du Corridor Abidjan-Lagos serait possible par la construction des sections stratégiquement sélectionnées de l'Autoroute Abidjan-Lagos. Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande fortement que la localisation du tracé des Sections de l'Autoroute Abidjan-Lagos du Togo, soit le plus proche possible des zones d'urbanisation du Grand Lomé.

La plus importante section de l'Autoroute Abidjan-Lagos pour le Togo inclut les sections entre les frontières nationales de Noepe et la partie nord du Grand Lomé.

Le projet a pour but de construire les sections (30km) de Grand Lomé, de l'Autoroute Abidjan-Lagos par rapport aux objectifs suivants:

- Relier la zone centrale de Grand Lomé avec Noepe, (frontière nationale avec le Ghana) sur le Corridor Abidjan-Lagos
- Relier la zone centrale de Grand Lomé avec la partie Est de la zone côtière du Togo du Corridor Abidjan-Lagos

2) Cadre de financement

Prêt APD

3) Coût estimatif du projet

294 million US\$

(3) Projet de Construction d'Autoroute entre la Bretelle d'Accès de Lomé et le Nouvel Aéroport International (incluant la Bretelle de Tsévié)

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la mise en place d'un transport à grande vitesse dans le corridor nord-sud afin de renforcer la connectivité entre les zones intérieures et les zones côtières. Le transport à grande vitesse dans le nord-sud est important pour attirer des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, tandis que l'établissement d'un transport de marchandises efficace et à moindre coût dans le corridor nord-sud est requise pour la mise en place d'un environnement favorable pour une exploitation compétitive.

Le gouvernement du Togo a commencé à améliorer la route nationale en une route à quatre voies aux normes supérieures, en partant de Lomé vers Atakpamé, incluant la fourniture de bretelles d'accès. Pour faire face à une augmentation future de la circulation routière sur le Corridor Lomé-Ouagadougou, ainsi qu'à l'intérieur de Grand Lomé, il sera indispensable de construire une autoroute partant de Lomé vers Tsévié, avec les deux objectifs suivants:

- Créer une route de sortie de Grand Lomé vers le nord
- Fournir un transport à grande vitesse de la zone centrale de Lomé, vers le nouvel Aéroport International, qui est planifié être proche de Tsévié dans le futur.

Ce genre de transport à grande vitesse est nécessaire pour attirer des secteurs économiques dans les zones intérieures, particulièrement ceux ciblant les marchés côtiers. En plus de la réduction du temps de déplacement, l'extension d'une route aux normes supérieures diminuerait les coûts des véhicules.

2) Cadre de financement

Prêt APD ou PPP

3) Coût estimatif du projet

153 million US\$

(4) Construction de la Bretelle d'Accès de Sokodé faisant partie de la Route à 4 Voies aux Normes Supérieures (10km)

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande d'établir un transport à grande vitesse dans le corridor nord-sud en vue de renforcer la connectivité entre les zones intérieures et les zones côtières. Le transport à grande vitesse nord-sud est important pour attirer des investissements dans les secteurs économiques ciblant les marchés sous-régionaux, tandis que la mise en place d'un transport de marchandises efficace et à moindre coût dans le corridor nord-sud est requise afin d'établir un environnement favorable pour une exploitation compétitive.

Le gouvernement du Togo a commencé à améliorer la route nationale en une route à quatre voies aux normes supérieures, en partant de Lomé vers Atakpamé, incluant la fourniture de bretelles d'accès.

Pour faire face à une augmentation future de la circulation routière sur le Corridor Lomé-Ouagadougou, ainsi qu'à l'intérieur de Sokodé, il sera nécessaire de prolonger la route à quatre voies aux normes supérieures, sur le Corridor Lomé-Ouagadougou afin de réduire le temps de déplacement entre les zones intérieures et les zones côtières. Ce genre de transport à grande vitesse est indispensable pour attirer des investissements dans les secteurs de l'agriculture et de l'agro-alimentaire dans les zones intérieures, particulièrement ceux ciblant les marchés côtiers.

La population de Sokodé était de 119.000 en 2015. On prévoit une population de 343.000, horizon 2040. Avec Kara, Sokodé est escompté jouer un rôle important d'une grande ville régionale et d'un centre économique abritant des industries de l'agro-alimentaire et des fonctions commerciales/services.

Le projet vise à construire une route à quatre voies aux normes supérieures (environ 10km) pour Sokodé. Un développement du territoire pour des fonctions industrielles et logistiques est possible, le long de la Bretelle d'Accès de Sokodé prévue être construite par ce projet.

2) Cadre de financement

Don APD

3) Coût estimatif du projet

53 million US\$

29.2 Secteur ferroviaire du Togo

29.2.1 Situation actuelle du secteur ferroviaire du Togo

(1) Situation générale du secteur ferroviaire du Togo

La longueur totale des tracés de toutes les lignes de chemin de fer au Togo est de 559 km. Cependant, sur un total de 559 km, 442 km (= le total des trois lignes fermées) ne sont pas fonctionnels. Le chemin de fer a une seule voie tout en n'étant pas électrifié. Son écartement de voie est de 1.000mm.

La société CFT (Chemins de Fer du Togo) a été initiée par l'Allemagne en 1905. La CFT a été par la suite transformée en Ministère des Travaux Publics, des Mines, du Transport, des Gares Station et Télécommunications en 1954. La Nouvelle Société Cotonnière du Togo (SNCT) a été créée pour remplacer la CFT en 1995. En 2002, la Togo Rail S.A. a succédé à la SNCT.

En 2007, la SNPT (Société Nationale des Phosphates du Togo) a été créée en tant que société d'État après la dissolution de l'Office Togolais des Phosphates (OTP) et de l'International Fertilizers Group-Togo (IFG-TG). Sa mission consiste en l'extraction, la transformation et la commercialisation du phosphate au Togo.

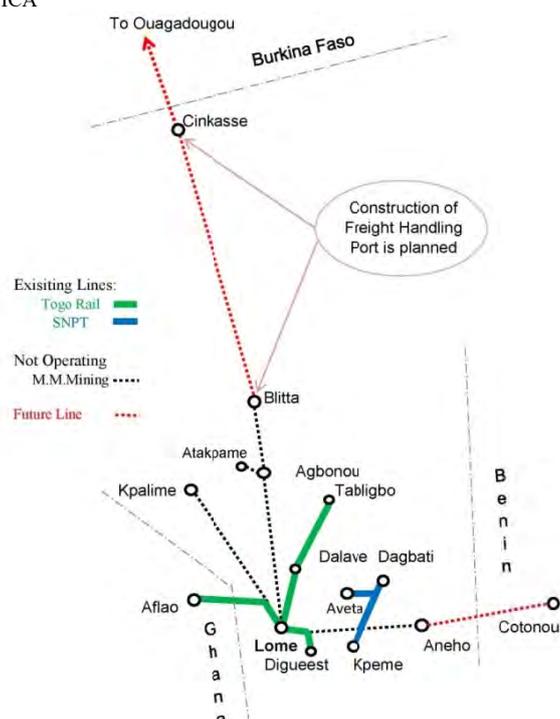
À l'heure actuelle, le Togo Rail S.A. exploite les voies ferroviaires sous la tutelle du Ministère des Infrastructures et du Transport. La SNPT quant à elle est rattachée au Ministère des Mines et de l'Énergie.

Tableau 29.2.1 Réseau ferroviaire au Togo

Existing Line	Length	Built	Rail (kg/m)	Operates by	Closed
Lome~Blitta	276 km	1911~1933	20 + 26	M.M.Mining	2012
Lome~Kpalime	119 km	1907	20	M.M.Mining	1996
Lome~Aneho	47 km	1905	20	M.M.Mining	1986
Lome~Tabligbo	77 km	1978	36	Togo Rail	
Lome~(Tokoin)~Aflao	4 km	2014	36	Togo Rail	Rehabili+New line
Kpeme~Dagbati	30 km	2007	23 ~ 26	SNPT	
Kpeme~Aveta (Branch line)	6 km	2007	23 ~ 26	SNPT	
Total =	559 km				

* All lines are non-electrification single track, gauge 1,000mm

Source: Equipe d'étude de la JICA



Source: Equipe d'étude de la JICA

Figure 29.2.1 Lignes et stations ferroviaires du Togo

Le volume de transport par Togo Rail est indiqué dans le Tableau 29.2.2.

Tableau 29.2.2 Volume de transport du Togo Rail (en tonnes)

	2011	2012	2013	2014
Mâchefer	111,562	263,676	319,914	359,983
Charbon	0	0	0	30500
Calcaire	0	719	14,091	131,556
Total	111,562	264,395	334,005	522,039

Source: Togo Rail

(2) Connexion entre les ports et voies ferroviaires

La situation actuelle de la connexion du Port de Lomé aux voies ferroviaires est principalement la ligne Port de Lomé - Aflao (23km), exploitée par la Togo Rail S.A. pour le transport du clinker de la digue est (Port de Lomé) à Aflao (Ghana). La Figure 29.2.2 présente le Plan voies ferroviaires du Port de Lomé qui a été élaboré par l'autorité portuaire en 2011.

Selon Le plan directeur du port, la voie ferrée du Port de Lomé sera réhabilitée incluant la construction d'un parc à conteneurs pour le transport des conteneurs au Port sec de Blitta.

Vu que le Ministère des Infrastructures et des Transports a décidé de changer l'écartement du chemin de fer à voie métrique en un écartement standard, toutes les pistes à l'intérieur du port devront être renouvelées également.



Source: Rapport Final du Plan Directeur du Port de Lomé, 2011

Figure 29.2.2 Plan des voies ferroviaires du Port de Lomé

29.2.2 Questions liées au secteur ferroviaire du Togo

Les questions suivantes ont été définies relativement au secteur ferroviaire du Togo:

- Il n'existe aucune opération de train sur la ligne ferroviaire entre Lomé et Blitta en raison de l'insuffisance de l'entretien des voies à l'heure actuelle.
- Il n'existe pas de système ferroviaire pour un transport à longue distance dans le sens nord-sud
- Il n'existe aucune opération de train le long du corridor côtier est-ouest en raison de l'insuffisance de la piste entre Lomé - Aného (47km). De plus, il n'y a pas de système de chemin de fer entre Aného - Cotonou (104 km).

29.2.3 Objectifs pour le secteur ferroviaire du Togo

Les objectifs visant le développement des secteur ferroviaire au Togo sont définis comme suit:

- Moderniser le corridor Nord-Sud en un corridor économique avec un réseau d'infrastructures intégré en établissant un chemin de fer vers Cinkassé pour promouvoir le développement économique le long du corridor
- Développer le bassin versant du port de Lomé en reliant Aneho et Cotonou par chemin de fer.

29.2.4 Stratégies de développement du secteur ferroviaire du Togo

Les deux stratégies suivantes, différentes mais étroitement liées relatives aux développement des secteur ferroviaire sont considérées pour le Togo:

- Stratégies de développement du chemin de fer Nord-Sud
- Stratégies de développement du chemin de fer côtier Est-Ouest

1) Stratégies de développement du chemin de fer Nord-Sud

Les stratégies pour le développement ferroviaire au Togo sont les suivantes:

- Mettre en œuvre le développement progressif des lignes ferroviaires pour relier Lomé et Cinkassé en utilisant l'alignement existant et le potentiel minier
 - 1^{ère} Phase: Lomé-Blitta
 - 2^{nde} Phase: Blitta- Kabou
 - 3^{ème} Phase: Kabou - Cinkassé
- Promouvoir le transport multimodal par le développement de ports secs multimodaux dans les gares suivantes:
 - Blitta
 - Kabou
 - Cinkassé
- Établir le transport ferroviaire le long du corridor côtier en se connectant avec les chemins de fer du Bénin et du Ghana, en considérant le transport des passagers et marchandises pour le développement du chemin de fer côtier Est-Ouest..

29.2.5 Programmes et projets du secteur ferroviaire au Togo

Les projets suivants sont relatifs au développement du secteur ferroviaire au Togo:

(1) Projet à court terme

- Construction de la ligne ferroviaire Lomé - Blitta

(2) Projet à moyen terme

- Construction et exploitation de la ligne ferroviaire Blitta - Kabou

(3) Projets à long terme

- Construction et exploitation de la ligne ferroviaire Kabou – Cinkassé du Burkina Faso
- Construction d'une nouvelle ligne ferroviaire : section Lomé – Cotonou

29.2.6 Projets prioritaires pour le développement ferroviaire au Togo

Les projets ci-dessous ont été sélectionnés en tant que projets prioritaires pour le développement des chemins de fer au Togo.

- Construction de la ligne ferroviaire Lomé - Blitta

- Construction et exploitation de la ligne ferroviaire Blitta - Kabou
- Construction et exploitation de la ligne ferroviaire Kabou – Cinkassé du Burkina Faso

29.3 Secteur portuaire du Togo

29.3.1 Situation actuelle du Port de Lomé

Le port de Lomé, d'une superficie de 900 ha, est non seulement un hub du commerce international, mais aussi une base pour le commerce et la fabrication, grâce à la grande zone franche industrielle où des dizaines d'entreprises se sont installées. Par conséquent, le port de Lomé est d'une très importance non seulement du point de vue de la logistique efficace sur les corridors, mais aussi du point de vue du développement industriel au Togo.

Le terminal à conteneurs du port de Lomé a une profondeur de 16,6 m, ce qui en fait le seul port en eau profonde sur la côte Ouest-africaine.

Le port est géré par le Port Autonome de Lomé (PAL) établi le 26 avril 1968, une entreprise d'Etat qui supervise les activités portuaires et effectue le chargement et déchargement du blé, des hydrocarbures et des minéraux.

La capacité totale de manutention des conteneurs a augmenté à 2,2 millions de TEU (unité équivalente de vingt pieds) par an, faisant du port de Lomé un port hub incomparable dans la région de l'Afrique de l'Ouest.

Le volume de manutention en 2016, y compris les marchandises en transbordement, a été de 14 millions de tonnes, soit une augmentation de 50% depuis 2014, date à laquelle le nouveau terminal à conteneurs a commencé ses opérations. Alors qu'environ 70% de la cargaison totale était du fret importé et seulement 18% du fret de transbordement en 2014, la part du fret en transbordement est passée à près de 56% en 2016. Au total, 822 milliers de conteneurs ont été traités en 2016.

Lorsque l'on compare le volume de marchandises d'importation entre différents produits, le produit le plus important est le mâchefer, qui représente 28% du volume total. Les produits alimentaires suivants sont des produits alimentaires qui représentent 17%. D'autre part, dans le fret à l'exportation, 27% du volume total des exportations sont des produits agricoles.

Tableau 29.3.1 Volume total de conteneurs du port de Lomé (2011 - 2016)

Unité: TEU (tonne)

Categorie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Importation			119,015 (1,903,473)	128,417 (2,104,233)		
<i>Import Togo</i>	175,109	143,489	66,754	67,682	123,880	118,756
<i>Transit Import</i>	(2,089,406)	(2,265,532)	(2,700,748)	(2,299,204)	52,261	60,735
Exportation			115,844 (746,791)	119,435 (853,426)		
<i>Export Togo</i>	177,586	144,992	105,475	109,954	128,835	119,4317
<i>Transit Export</i>	(1,393,258)	(1,504,376)	(1,617,229)	(972,867)	10,369	9,481
Transbordement			76,611 (1,157,145)	132,946 (1,699,777)		
<i>Import TEU</i>			37,606	69,510	652,985	583,466
<i>Export TEU</i>			39,005	63,436	39,005	63,436
Total	352,695 (3,482,664)	288,481 (4,125,043)	311,470 (4,317,977)	380,798 (3,272,071)	905,700 (3,807,409)	821,639 (4,657,436)

Source: Port Autonome de Lomé

La route d'accès à la zone portuaire s'est considérablement améliorée au cours des dernières années. La route de façade de la zone portuaire dans la direction Est-Ouest a été surélevée, et la rocade extérieure a été améliorée pour devenir une route à quatre voies qui peut accéder directement à la N1 en tant que corridor international vers le Burkina Faso.

En ce qui concerne le chemin de fer, Togo Rail a une extension de son réseau dans le port. Les quais et hangars sont connectés.

Récemment, deux terminaux à conteneurs ont été ouverts. Ces installations modernisées contribuent à l'augmentation des cargaisons de débit. Le port de Lomé devrait profiter pleinement de ces installations portuaires modernisées pour attirer plus de cargaisons de transit et de cargaisons de transbordement. En outre, il est considéré que les terres actuellement utilisées de manière inefficace devraient être utilisées pour le développement industriel. La réaffectation de l'utilisation des sols est l'un des défis urgents pour le développement futur du port de Lomé et de ses environs.

29.3.2 Questions liées au port de Lomé

Les questions suivantes ont été observées au Port de Lomé

- Mauvaise et inefficace utilisation des sols dans la zone portuaire et ses environs (domaine de PAL) pour le développement industriel
- Capacité insuffisante du terminal à conteneurs existant, du terminal céréalier et du terminal minéral pour répondre à la demande croissante
- Nécessité d'installations telles que le parking des camions et des dépôts de conteneurs pour des services plus efficaces en tant que hub régional. La congestion de la circulation dans la zone portuaire et ses environs, principalement sur les routes devant l'entrée du port.

29.3.3 Objectifs du développement du port de Lomé

Les objectifs suivants sont fixés pour le développement du port de Lomé:

- Développer le port de Lomé non seulement pour la contribution au développement du Grand Lomé en tant que porte d'entrée internationale vers les corridors internationaux mais aussi pour le développement des zones intérieures du Togo et des pays de l'intérieur
- Importer et exporter une quantité raisonnable de marchandises à des prix plus compétitifs pour la manutention de la cargaison en réduisant les coûts de transport et le temps d'augmenter le bassin versant du port de Lomé en augmentant la compétitivité du port de Lomé
- Augmenter les revenus non seulement de la manutention des cargaisons domestiques, mais aussi de la collecte de plus de cargaisons en transit depuis / vers le Burkina Faso, les pays du Mali et du Niger et des pays côtiers voisins, et des cargaisons de transbordement en élargissant les zones de service
- Améliorer la performance du port en utilisant au maximum les installations et équipements existants

29.3.4 Stratégies de développement du Port de Lomé

Les stratégies suivantes sont formulées pour le développement du Port de Lomé:

- Promouvoir l'expansion du terminal à conteneurs par les TIC de même que la réalisation d'un terminal minéralier additionnel dans la zone du PAL
- Améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement logistique en améliorant les interfaces entre les points d'amarrage et les lignes de chemin de fer et entre les points d'amarrage et les routes pour un accès facile au corridor Nord-Sud et au corridor Côtier.
- Promouvoir le développement de parcs logistiques en utilisant le système de la SAZOF (système de la zone franche) pour attirer des industries connexes et promouvoir une meilleure intégration des zones portuaires aux zones industrielles stratégiques. Des espaces pourraient être créés en déplaçant certaines fonctions actuelles du PAL vers d'autres zones.

En ce qui concerne les services à valeur ajoutée, les services suivants devraient être pris en considération pour augmenter le service client et accroître la compétitivité du port.

Tableau 29.3.1 Services à valeur ajoutée pour accroître le service client et la compétitivité du Port

Services logistiques à valeur ajoutée	Chargement/ déchargement, dépotage / empotage, stockage en vrac, stockage en citerne, entreposage général, entrepôts frigorifiques, centres de distribution
Services d'intégration de la chaîne logistique	Contrôle qualité, emballage, personnalisation, assemblage, essais, réparation, réutilisation
Infrastructures à valeur ajoutée	Les infrastructures de stationnement, les ponts-bascules, les installations douanières, l'entretien des camions et des infrastructures de réparation, la réparation et l'entretien des conteneurs, les infrastructures de salubrité, les installations de citerne, le système de location et crédit -bail des remorques, l'information et la communication, les services de sécurité et de sûreté, les bureaux, les hôtels, les restaurants et les magasins

Source: Équipe d'Étude de la JICA

29.3.5 Programmes et projets de développement du Port de Lomé

Les projets de développement du port de Lomé sont listés ci-dessous:

(1) Les projets à court terme

- Promotion de la restructuration de l'utilisation des sols du terminal et du secteur au bord de la mer autour du Port de Lomé pour l'exploitation portuaire efficace et pour attirer les entreprises des industries de la logistique et de transformation
- Principalement la création de nouvelles voies d'accès au nouveau terminal à conteneurs pour l'extension de la zone de desserte de Lomé.
- Promotion de la réduction de la charge portuaire au port de Lomé
- Extension du terminal de minerai

(2) Projets à moyen terme et long terme

- Construction de port sec et de connexion de voie ferrée des / vers (les) pays du Sahel
- Extension des points d'amarrage des minerais

29.3.6 Projets prioritaires pour le développement du port de Lomé

Les projets suivants sont sélectionnés en tant que projets prioritaires pour le développement du port de Lomé:

- Promotion de la restructuration de l'utilisation des sols du terminal et du secteur au bord de la mer autour du Port de Lomé pour l'exploitation portuaire efficace et pour attirer les entreprises des industries de la logistique et de transformation
- Promotion de la réduction de la charge portuaire au port de Lomé

29.4 Infrastructures de logistique du Togo

29.4.1 Situation actuelle des infrastructures de logistique du Togo

(1) Situation actuelle

Le pays est le leader du transit de marchandises vers les pays enclavés (PE) en termes de volume de fret traité. En 2014, sur 4,3 millions de tonnes de fret vers les PE, 44,0% sont passées par le port de Lomé. Le port d'Abidjan suit de très près avec 42,6% et la part restante est prise par le port de Tema. Les chiffres ci-dessus mettent en évidence la forte concurrence entre les pays pour attirer les marchandises en transit et le petit élément notable qui différencie le Port de Lomé du port d'Abidjan. Pour que Lomé se maintienne à la tête et même soit loin devant ses rivaux, il doit continuer son innovation, tant dans l'approvisionnement et l'exploitation des infrastructures et résoudre les problèmes restants qui freinent le potentiel du pays à devenir une véritable plaque tournante de la logistique dans la sous-région.

Pour bien comprendre l'état des infrastructures logistiques dans le pays, il faudra revoir l'étude de 2013 avec l'assistance de la JICA intitulée «Étude sur le développement du Corridor Logistique du Togo» (CLT). Le CLT explique succinctement les défis qui se posent dans le secteur:

"Les principaux problèmes de transport transfrontalier sur le CLT sont: 1) le faible niveau d'entretien au Port de Lomé et la détérioration de N1, 2) les véhicules de transport sont vieux, nombreux parmi eux sont en panne, des véhicules sont surchargés et surdimensionnés, et 3) les procédures de dédouanement sont compliquées et inefficaces, les courtiers en douane sont inadéquats et inexpérimentés, les documents et les données de dédouanement ne sont pas interchangeables entre le Togo et le Burkina Faso et des demandes de payer des pots de vin sont faites au port, à la frontière et aux points de contrôle. Par conséquent, les systèmes de transport de fret de transit au Togo et au Burkina Faso ne sont pas encore efficaces et doivent être améliorés jusqu'au niveau de la logistique internationale."

Bien que certaines des questions ci-dessus aient été traitées ou partiellement résolues telles que les questions relatives à la mise à niveau du port de Lomé, l'amélioration notable de l'état du revêtement de la route nationale 1 et la réduction du nombre de points de contrôle, il existe encore quelques chantiers à réaliser pour propulser le pays vers de meilleurs horizons relativement aux marchandises en transit. Ces initiatives devraient inclure des efforts visant la professionnalisation du secteur (y compris un plan de renouvellement de la flotte), la simplification de l'inspection douanière à l'intérieur du port de Lomé comme souligné par l'étude réalisée avec l'assistance de la JICA en 2014 (Étude sur les procédures douanières et les opérations du corridor Lomé-Ouagadougou), la résolution des problèmes des goulots d'étranglements à l'intérieur de la ville de Lomé et d'autres grandes villes situées le long du corridor Nord-Sud, la résolution des problèmes de fonds de garantie de transit avec le Burkina Faso (paiement unique au départ au lieu que cela se fasse deux fois comme observé actuellement, ce qui provoque un retard considérable sur le trafic de fret), le fonctionnement effectif du poste de contrôle transfrontalier unique de Cinkansé pour ne citer que celles là. Toutes les difficultés susmentionnées observées dans la chaîne logistique contribuent à la hausse des coûts du transport au niveau du corridor.

(2) Cadre Juridique

Il y a eu plusieurs instruments juridiques adoptés pour régir le commerce entre et parmi les pays de la CEDEAO et de l'UEMOA. Les instruments juridiques majeurs sont les suivants:

1) Transit, Circulation routière et Transport entre états

- La Convention de la CEDEAO de 1982 A/P.4/5/82 (Transit routier de marchandises inter états-TRIE). Ce protocole prévoit un système de carnet unique (garantie) impliquant le paiement (paiement unique au départ) et le partage des frais de garantie entre les garants des pays de transit. Cela signifie que les frais de garantie de 0,5% seront payés au port (en supposant que les marchandises sont importées) et un mécanisme pour diviser les frais entre le pays côtier (point d'entrée) et le pays enclavé (point de destination finale) sera établi. Actuellement, seuls la Côte d'Ivoire et le Mali ont fait un tel accord pour mettre en œuvre le système de garantie unique dans la sous-région.
- Contrôle de l'essieu de charge: UEMOA Règlement N°14/2005/CM/UEMOA Relatif à l'Harmonisation des Normes et des Procédures du Contrôle du Gabarit, du Poids, et de La Charge A l'Essieu Des Véhicules Lourds de Transport de Marchandises dans les États Membres de l'UEMOA. Ce règlement confirme en principe la limite de charge à l'essieu d'origine établie par la Convention de la CEDEAO de 1982 sur le transport routier entre états qui fixe la limite de 11,5 tonnes par essieu. Par exemple, le poids maximal de marchandises à charger sur un camion à 6 essieux est seulement de 51 tonnes. Parmi les quatre gouvernements, seul le gouvernement togolais oblige actuellement les camionneurs à observer le règlement.
- Le système de quotas de marchandises ou Partage de marchandises: La Convention du transport routier Inter-Etat de la CEDEAO (n° A/P2/82) permet aux Etats membres de conclure des

traités bilatéraux qui établissent des quotas en termes de pourcentages spécifiques du fret transitant par le port d'un pays côtier en route vers un pays enclavé aux camionneurs de chacun des deux pays. Plusieurs de ces traités bilatéraux existent, différenciant habituellement les marchandises importées en marchandises «stratégiques» et marchandises non stratégiques. Les marchandises stratégiques sont de cent pour cent allouées au pays sans littoral, 2/3 des marchandises non stratégiques sont attribuées au pays sans littoral et 1/3 au pays côtier. (Impact de la libéralisation du secteur du transport routier en Afrique de l'Ouest, de l'USAID, 2012)

2) La facilitation des échanges

- Décision de la CEDEAO A/DEC/13/01/03. Elle concerne l'établissement d'un Programme de facilitation du transport routier sous régional et du transit à l'appui des mouvements intra-communautaires et transfrontaliers.
- Postes frontaliers conjoints: Acte additionnel /Sa.1/07/13. Il concerne l'établissement et la mise en œuvre de la stratégie des Postes frontaliers conjoints dans les États membres de la CEDEAO et établit, entre autres, le cadre juridique des postes frontaliers communs.
- Décision N°15/2005/CM/UEMOA Portant Modalités Pratiques d'Application du Plan Régional de Contrôle sur les Axes Routiers Inter-Etats de l'UEMOA. Cette décision énonce clairement qu'il ne devrait y avoir aucun contrôle du tout du trafic de transit le long des routes interétatiques et que tous les contrôles doivent être limités au point de départ, aux passages frontaliers et au point d'arrivée.
- La Décision N° 39/2009/CM/UEMOA Portant Création et Gestion des Corridors de l'Union - la création des comités de gestion des corridors.

3) Politique d'échange

- Le Schéma de Libéralisation du Commerce de la CEDEAO (SLCC) et ses divers instruments – l'outil opérationnel de la CEDEAO pour la promotion de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest comme zone de libre-échange.
- Le Tarif Extérieur Commun de la CEDEAO – c'est l'un des instruments d'harmonisation des États membres de la CEDEAO et de renforcement de son marché commun.

(3) Plan existant sur le développement des infrastructures logistiques

Le plan de développement national du pays 2013-2017 intitulé «Stratégie sur la Croissance Accélérée et la Promotion de l'Emploi (SCAPE)» a accordé une importance capitale aux infrastructures logistiques dans le développement global du pays. Le plan entend tirer profit de la position stratégique du pays vis-à-vis des pays sans littoral (le plus court corridor), ainsi que de l'avantage du niveau de ses infrastructures étant donné que Togo reste le seul pays de la sous-région ayant un port en eau profonde (tirant d'eau de 16,6 mètres). Ce plan s'enracine également dans l'initiative de la construction du corridor Nord-Sud qui reste un corridor économique dynamique à même de jouer un rôle clé dans la réduction des écarts de richesse dans les régions du pays. Cette initiative permettrait d'accélérer la croissance, créer des emplois, augmenter les revenus des populations, et favoriser le développement rural. Les objectifs de SCAPE pour cette initiative sont les suivants:

- Réhabilitation, en partenariat avec le secteur privé, du corridor principal, y compris le chemin de fer et la route reliant le Togo aux pays voisins;
- Optimisation des investissements dans le corridor en tirant parti des nouvelles opportunités créées par la réhabilitation des infrastructures;
- Optimisation des possibilités de développement social tout en encourageant la participation des communautés traditionnellement défavorisés;
- Réduction des disparités sous régionales et la promotion du développement rural.

Les initiatives ci-dessus nécessitent des investissements massifs. En dehors des contributions des secteurs publics et privés, le plan reconnaît l'importance d'attirer des investissements directs étrangers.

29.4.2 Questions liées aux infrastructures de logistique du Togo

Les questions essentielles devant être abordées par le Togo pour faire avancer le secteur sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 29.4.1 Principaux problèmes affectant les infrastructures logistiques au Togo

Questions regroupées par thème	Détails
a. Questions opérationnelles	<ul style="list-style-type: none"> • Médiocrité du trafic à l'intérieur du port, ce qui affecte le flux du fret. Cette situation est due à plusieurs facteurs tels que le mauvais état de la chaussée de la route, la présence d'activités non liées aux fonctions portuaires (par exemple le marché et l'église situés à l'intérieur du port de Lomé) • Longue durée de traitement des cargaisons qui contribue à la congestion des ports. Parmi les raisons, on peut citer la préférence des transporteurs pour le fret en vrac par rapport au fret conteneurisé, ce qui augmente le temps de séjour. La douane effectue son inspection /intervention à deux reprises (par l'agent en charge de la vérification de la conformité et par la brigade) à l'intérieur du port. Ces deux activités devraient être unifiées pour réduire le temps de séjour des cargaisons. • Forte présence des barrages routiers (racket routier) donnant place à la corruption. Ces barrages avaient été réduits à 13 dans le passé, mais à l'heure actuelle leur nombre est passé à 29 selon la mission de vérification effectuée par Borderless en Novembre à 2015. • Prévalence des camions surchargés • Inefficacité du système de transit entraînant l'immobilisation des camions. Des congestions sont constamment enregistrées au niveau du poste frontière unique de Cinkasse occasionnant des retards dû au long temps d'attente estimé entre 1 ou 2 jours tandis que la durée habituelle est estimée à une moyenne de 6 heures • De même, le montant des frais facturés par les agents de dédouanement pour traiter les documents au Poste de Contrôle Transfrontalier Unique de Cinkasse (164 USD du côté du Togo + 25 USD de frais informels, 68 USD du côté du Burkina Faso) représente environ 7% du coût total. Cela représente le coût transfrontalier le plus élevé parmi les trois corridors. • Au port de Lomé, les deux chambres de commerce (les garants) du Togo et du Burkina Faso ont signé un protocole d'accord à la fin de l'année 2015 pour favoriser le paiement des deux redevances douanières en une seule fois au port de Lomé, mais cela n'a pas encore été mis en œuvre.
b. Questions liées aux infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Manque de port sec en appui et servant d'extension au port de Lomé • Arrêt presque total du fonctionnement du chemin de fer qui pourrait être utilisé ne serait ce que pour le fret domestique notamment le fret minier • Certaines aires de repos ne sont pas fréquentées par les chauffeurs de camions en raison de leur emplacement jugé moins convenable par ceux-ci. • Mauvais état des routes de certaines sections des corridors • Utilisation des vieux véhicules pour le transport des marchandises, ce qui maximise les possibilités de panne ou de fréquents accidents • Manque de Poste de Contrôle Transfrontalier Unique. Ce qui complique la procédure de transit tout en la rendant inefficace (entre le Togo et le Bénin)
c. Questions d'ordre institutionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Accord de partage de marchandises entre les pays enclavés et les pays côtiers (partage de fret) • Système premier arrivé, premier servi pratiqué par les syndicats de camions (Système de files d'attente) • l'application inadéquate du contrôle de la charge à l'essieu résultant à la dégradation des routes et provoquant des accidents • Le manque de fonds de garantie unique (système de garantie régional). Un protocole d'accord entre le Togo et le Burkina Faso a été signé à la fin de l'année 2015 mais celui-ci n'est toujours pas opérationnel. • Le manque de système d'assurance/garantie régional pour les conteneurs • efforts insuffisants engagés par les autorités concernées relativement à l'élimination du racket routier

Source: Équipe d'Étude de la JICA

29.4.3 Objectifs du développement des infrastructures de logistique du Togo

(1) Objectif général

L'objectif global du secteur de la logistique dans cette étude est la réduction des coûts de transport et de transaction grâce à la mise en place d'un système logistique multimodal efficace dans la région. Cet objectif audacieux implique naturellement la mise à niveau des infrastructures logistiques (terminaux et liens), la modernisation des opérations logistiques (mécanisation des activités restantes effectuées manuellement), la promotion des ressources humaines en logistique (qui contribueraient à la professionnalisation du secteur) et la suppression progressive des systèmes obsolètes régissant le secteur.

(2) Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques pour les infrastructures logistiques au Togo sont les suivants:

- Fournir des infrastructures logistiques de qualité supérieure pour renforcer les relations économiques du Togo avec les pays voisins;
- Mettre en place un système logistique multimodale pour capitaliser sur la force de chaque mode (tous les modes travaillent ensemble pour répondre à la demande des clients);
- Moderniser les opérations logistiques grâce à l'utilisation accrue des TIC pour tirer parti des technologies modernes disponibles;
- Promouvoir la professionnalisation des infrastructures logistiques dans le pays.

29.4.4 Stratégies de développement des infrastructures de logistique du Togo

Les stratégies sont conçues pour atteindre les quatre (4) objectifs énumérés ci-dessus. Les stratégies sont réparties en cinq catégories touchant les infrastructures, le fonctionnement de la logistique et le développement des ressources humaines.

- Renforcement des liens logistiques (route et chemin de fer) et les nœuds (plateforme logistique) pour faciliter une fluidité au niveau du trafic du fret intérieur et du fret en transit
- Intégration des infrastructures logistiques pour le transfert cohérent des marchandises d'un mode à un autre
- Fourniture d'installations transfrontalières, l'utilisation des STI modernes et la normalisation des données pour un flux continu d'informations relatives aux échanges
- Promotion de la conteneurisation pour soutenir le fonctionnement logistique intermodale
- Promotion du développement des ressources humaines du secteur des infrastructures logistiques (contribuer à la professionnalisation du secteur)

29.4.5 Programmes et projets relatifs aux infrastructures de logistique du Togo

La liste des projets est présentée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 29.2 Projets proposés sur les infrastructures de logistique au Togo

Projet	Type de Projet	Organisation responsable prévue	Terme	
			Court 2025	Long 2040
Poste de Contrôle Transfrontalier Unique de Sanvee Condji- Hillacondji (frontière Togo-Bénin)	installation transfrontalière	Ministère des Infrastructures et des Transports (Togo et Bénin) Douanes (Togo et Bénin) Immigrations (Togo et Bénin)	X	
Modernisation du Terminal Routier du Sahel (conversion en centre de distribution urbaine)	terminal Logistique	Ministère des Infrastructures et Transports	X	
Terminal Routier d'Adetikopé	terminal Logistique	Ministère des Infrastructures et Transports	X	
*Chemin de fer Lomé-Bliita	Chemin de fer	Togo Rail		x
Port sec de Bliita	terminal Logistique	Ministère des Infrastructures et Transports	X	
* Chemin de fer de Bliita-Cinkassé	Chemin de fer	Togo Rail		x
Port sec de Cinkassé	terminal Logistique	Ministère des Infrastructures et Transports		x

Note: * Discuté dans la section sur les Ferroviaire (chapitre 30)

Source: Equipe d'Etude de la JICA

29.4.6 Programmes et projets axés sur la professionnalisation des services logistiques et la facilitation des échanges au Togo

La réalisation de projets non liés aux infrastructures qui pourraient compléter les projets axés sur les infrastructures est toute aussi importante. Ces mesures permettraient de répondre aux préoccupations concernant les systèmes obsolètes existants qui régissent les modes de transport de fret actuels.

Tableau 29.4.3 Programmes et projets axés sur la professionnalisation des services logistiques et la facilitation des échanges au Togo

Désignation du projet	Explication
1. Appui au renforcement institutionnel et au renforcement des capacités des acteurs du secteur du transport de fret tant dans le secteur public que dans le secteur privé.	<p>Ce projet vise à renforcer la capacité des structures gouvernementales et des associations professionnelles des secteurs du transport, du transit et du commerce pour fournir un soutien et des services efficaces aux opérateurs privés opérant principalement sur les trois corridors. Ce projet soutiendra également les activités qui favorisent la professionnalisation du secteur du transport routier. Il inclut par ailleurs des mesures d'accompagnement pour les opérateurs du transport et de la logistique. Il convient de noter que le même projet est sur le point de débiter en Côte d'Ivoire avec le soutien de la Banque Mondiale. Celui-ci pourrait comprendre les éléments suivants:</p> <p>a.) Renforcement des capacités institutionnelles des ministères impliqués dans les opérations logistiques et d'autres organismes connexes.</p> <p>b) Appui aux acteurs du transporteur à travers le: i) renforcement des capacités des associations professionnelles du secteur des transports par l'organisation de formations pour les professionnels publics et privés du secteur du transport et de la logistique ; ii) appui aux opérateurs informels du secteur du transport ayant des difficultés à se conformer aux nouvelles exigences réglementaires possibles pour les former à d'autres activités liées au transport ou procéder à leur reconversion.</p> <p>c) Appui aux initiatives conjointes et à la formalisation du dialogue public-privé pour faciliter les échanges commerciaux sur le corridor à travers (i) l'appui aux campagnes de communication sur les réformes des transports et du commerce afin de favoriser un plus grand soutien et une appropriation des acteurs ; (ii) l'appui au dialogue régional entre les pays sur les questions de facilitation des transports et du transit sur les corridors et (iii) l'appui au suivi des conditions de transport sur les trois corridors à travers une enquête auprès des usagers de la route, l'évaluation des coûts logistiques et l'étude des prix appliqués dans le secteur du camionnage.</p>
2. Élaboration d'un régime de renouvellement de la flotte (camion)	<p>Ce projet vise à soutenir le développement d'un régime de renouvellement de flotte qui permettra aux camionneurs d'accéder à des lignes de crédit leur permettant d'acquérir des camions neufs. Il prévoit également le renforcement des capacités de l'institution ou autorité qui sera désignée par le gouvernement pour la gestion de ce régime afin de s'assurer des capacités de gestion adéquate du projet par celle-ci. Le projet inclura notamment les relations avec les banques commerciales et les entreprises de camionnage. Il pourrait inclure les éléments suivants:</p> <p>a.) Appui à l'élaboration d'un régime autonome de renouvellement de flotte et au renforcement des capacités institutionnelles de l'agence désignée par le gouvernement pour s'assurer des capacités de gestion efficace de celle-ci relativement à l'administration et à la gestion dudit régime pour le compte de l'Etat. Ces appuis peuvent inclure (i) l'élaboration et la mise en œuvre de dispositions institutionnelles pour la définition des conditions d'éligibilité des acteurs concernés (banques commerciales, opérateurs de camions et autres parties prenantes) par la ligne de crédit, (ii) la sélection des banques commerciales devant accorder la ligne de crédit et la sélection des opérateurs éligibles au régime de renouvellement des camions, incluant une transparence des flux de fonds , et (iii) l'appui à la sélection concurrentielle d'un entrepreneur pour la gestion du système d'élimination des vieux camions.</p> <p>b).Renforcement des capacités et assistance technique en faveur de l'organisme désigné par le gouvernement pour gérer plus efficacement le régime de renouvellement des camions.</p>
3. Appui à la modernisation douanière et à la facilitation du commerce le long des corridors	<p>Ce projet vise à améliorer l'efficacité des procédures commerciales et de transit entre le Burkina Faso et le Togo, entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire et entre le Burkina Faso et le Ghana. Les activités principales consistent à: (i) assurer une connexion efficace des systèmes d'information douanière à l'intérieur du pays (c'est-à-dire des ports secs aux frontières pour les pays sans littoral, des Portuaire aux frontières pour les pays côtiers) et (ii) entre les pays (interconnexion de deux systèmes douaniers à la frontière). Le projet proposé pourrait inclure les éléments suivants:</p> <p>a.) soutenir l'interconnexion du système de gestion existant des douanes sur les quatre corridors (Ouagadougou-Abidjan, Ouagadougou-Tema / Accra, Ouagadougou -Lomé, Abidjan-Lagos) et la mise en œuvre de nouveaux systèmes de TIC pour faciliter le commerce régional à travers l'unification des procédures douanières .</p> <p>b.) Modernisation des procédures de dédouanement et promotion de la coordination entre les services douaniers pour réduire la congestion dans les ports de transit (port d'Abidjan, port de Tema, port de Lomé) et au niveau des postes frontaliers sur les corridors de même que le renforcement des capacités des douaniers.</p> <p>c.) Formation des agents de douanes et des utilisateurs externes des systèmes douaniers, y compris l'appui à la professionnalisation du secteur du transit et du dédouanement à travers un renforcement des capacités.</p> <p>d.) Campagne de lutte contre le racket routier incluant des campagnes d'information à l'intention des différents opérateurs du secteur du transport de fret, tant du secteur public que du secteur privé.</p>
4. Amélioration du programme de sécurité routière du gouvernement	<p>Ce projet vise à accentuer les activités visant à améliorer la sécurité des usagers de la route, y compris les transporteurs routiers sur les trois corridors. Il soutiendra également le renforcement institutionnel et le renforcement des capacités de l'organisme principal chargé du contrôle de la sécurité routière. Les activités suivantes pourraient intégrer le projet:</p> <p>a.) Renforcement des capacités du principal organisme chargé de la sécurité routière et de la surveillance de la sécurité routière sur les trois corridors, incluant l'application effective du contrôle de la charge à l'essieu</p> <p>b.) Lancement de campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière au niveau des trois corridors via la télévision, la radio, les activités sociales et d'autres moyens.</p> <p>c.) Identification des points noirs d'accidents le long des trois corridors.</p> <p>d.) Fourniture d'équipements de formation et d'autres matériels connexes dont l'organisme principal pourrait avoir besoin pour les activités de renforcement de la sécurité routière.</p>
5. Formation à l'amélioration de la conduite des conducteurs de	<p>Ce type de projet a débuté depuis décembre 2015 en Côte d'Ivoire grâce au soutien de l'Union Européenne (UE). Le plan de ce projet consiste à étendre sa portée aux autres pays notamment le Burkina Faso, le Ghana et le Togo. L'objectif est d'améliorer les compétences des conducteurs de camion en matière de conduite et de compréhension des lois, des règles et des réglementations de la circulation afin de faciliter un flux de trafic rapide et fluide. La formation est supposée</p>

camions fréquentant les corridors internationaux	comporter deux composantes: (i) la conduite théorique et (ii) la conduite pratique. La première composante devrait s'axer sur les règles et réglementations de la circulation, tandis que la seconde traiterait de la conduite réelle des camions et des remorques
6. Formation de perfectionnement en gestion pour les gestionnaires de sociétés de camionnage	Ce type de projet a également été introduit en Côte d'Ivoire grâce au soutien de l'UE. L'objectif de ce projet est de l'étendre à trois autres pays: le Burkina Faso, le Ghana et le Togo. Le projet comprend la formation des gestionnaires (les personnes en charge de la gestion des activités quotidiennes des sociétés de camionnage) dans les domaines de la législation portant sur les lois nationales, la réglementation commerciale régionale ainsi que les modules de gestion d'entreprise incluant les aspects de la comptabilité, le calcul des coûts, l'assurance, le développement des ressources humaines entre autres .

Source : Equipe d'Etude de la JICA

29.4.7 Profils des projets prioritaires des infrastructures de logistique du Togo

Parmi les programmes et projets identifiés dans la section précédente, les projets prioritaires (préliminaires) ont été sélectionnés en s'appuyant sur l'état d'avancement du projet (par exemple FS a été mené), l'urgence du côté du gouvernement de poursuivre le projet, et l'impact significatif dans la chaîne logistique internationale.

(1) Renforcement de la Mise en Oeuvre de l'Union des Douanes pour les Produits Sous-Régionaux aux Frontières Nationales

1) Grandes lignes du projet

Outre l'industrie logistique et l'exportation des matières premières (produits miniers et agricoles), il est nécessaire que le Togo diversifie les secteurs économiques. Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la prise en compte de la potentialité des secteurs économiques des zones côtières et des zones intérieures, en ciblant les marchés croissants sous-régionaux et en profitant de l'union des douanes qui a été institutionnalisée par l'UEMOA et l'ECOWAS.

A cet effet, il est nécessaire de renforcer la mise en oeuvre de l'union des douanes en mettant à profit l'union des douanes, laquelle a été institutionnalisée par les pays membres de l'UEMOA et de l'ECOWAS.

Le projet a pour but de renforcer la mise en oeuvre de l'union des douanes et de faciliter le commerce des produits sous-régionaux avec les pays voisins de la sous-région, particulièrement avec le Ghana et le Bénin, le long du Corridor Abidjan-Lagos. Le projet sera appliqué au niveau de la frontière nationale avec le Burkina Faso, le long du Corridor Lomé-Ouagadougou.

Le projet établira de nouveaux outils pour la formation des agences et du personnel concernés. Des campagnes de facilitation du commerce des produits sous-régionaux de l'union des douanes seront également menées avec les pays du CACAO et les pays environnants, dans le cadre du projet.

2) Cadre de financement

Appui Technique APD

3) Coût estimatif du projet

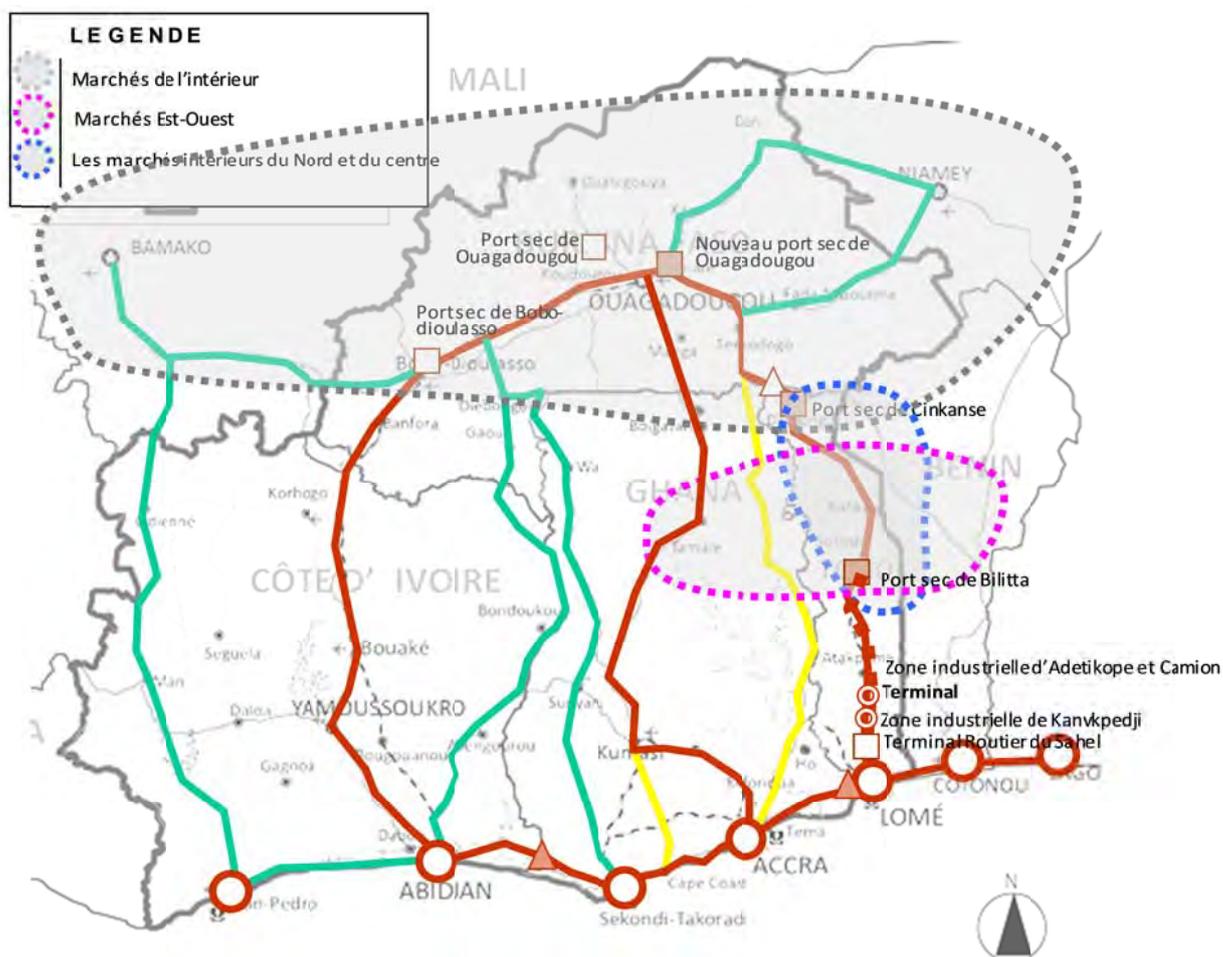
4 million US\$

(2) Projet de construction et d'exploitation d'un port sec multimodal à Blitta

1) Justification

Ce projet a été recommandé par l'étude de 2013 réalisée avec l'assistance de la JICA (intitulée Étude sur le Développement du Corridor Logistique du Togo) en tant que centre important pour la réalisation du concept de Villes Corridor et Installations logistiques. L'idée est de développer un centre logistique qui servirait de plaque tournante pour l'économie sous régionale. L'installation traitera à la fois le transport intérieur et le fret de transit vers les pays du Sahel (voir la Figure 29.4.1).

L'idée est de faire en sorte que le fret en provenance du port maritime de Lomé à destination du port sec de Blitta soit desservi par le chemin de fer dans les deux sens. Le rôle des camions se limiterait à la dernière étape, c'est-à-dire entre le port sec et la destination finale. Le même scénario est envisagé pour le fret à l'exportation où les camions déchargeraient le fret au port sec d'où il sera transporté vers le port maritime de Lomé par voie ferroviaire.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.4.1 Marchés ciblés pour le port sec de Blitta

2) Objectif

L'objectif du port sec est d'induire le développement régional au cœur du pays. Cette action aurait de multiples effets tels que créer des emplois, attirer de nouveaux investissements et créer de nouveaux services qui pourraient contribuer au développement partagé entre les régions du pays.

3) Description du projet

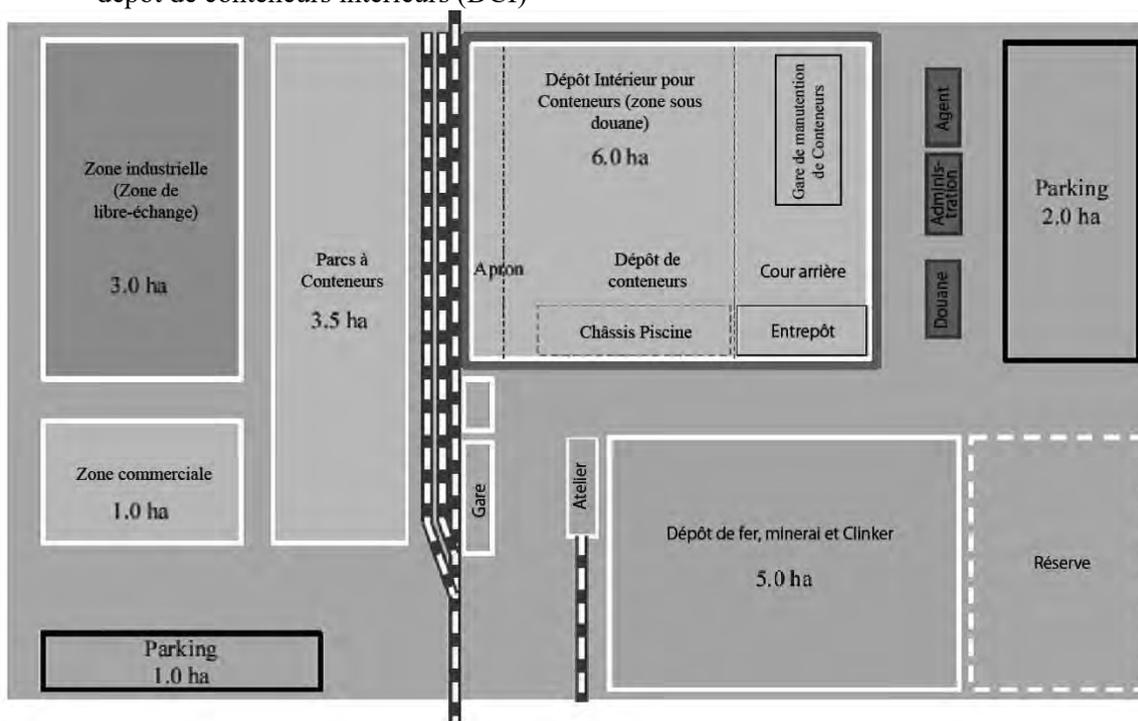
Le projet comprend la construction et l'exploitation d'un port sec soutenu par une zone économique (voir Figure 29.4.2). Les composants principaux du projet sont les suivants:

- Zone industrielle
- Zone commerciale
- Parc à conteneurs
- aire de stationnement des camions
- dépôt de conteneurs intérieurs
- dépôt de minerai de fer et de clinker

Pour les installations du port sec, il est envisagé d'offrir les fonctions logistiques de base suivantes:

- Point de transit pour le fret vers les pays du Sahel

- point de transit, stockage, ajustement des stocks dans les zones intérieures du Togo
- dépôt de conteneurs intérieurs (DCI)



Source: Etude sur le développement du Corridor Logistique, JICA 2013

Figure 29.4.2 Plan du Port Sec de Blitta

4) Avantages Escomptés

Les bénéfices attendus sont les suivants dans ce projet:

- Réduction de la congestion au Port de Lomé
- Amélioration de la logistique des conteneurs
- Renforcement de la position concurrentielle du Togo pour le commerce de transit vers les pays du Sahel.
- Réduction des coûts de transport
- Augmentation de la fiabilité du transport
- Une plus grande sécurité et sûreté des transports
- Mise à niveau de la position concurrentielle

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

- Ministère des Infrastructures et Transports

6) Coût estimatif du projet

- 14,616 millions EURO (estimation faite par l'étude de 2013 assistée par la JICA)

7) Calendrier d'exécution

- A déterminer

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur Essentiel

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes:

- Examen de l'évaluation économique et financière 2013 entrepris par l'équipe d'étude de la JICA

9) Projets connexes

Les projets connexes sont répertoriés comme suit:

- Le projet est envisagé en tandem avec la réhabilitation de la ligne de chemin de fer Lomé-Blitta

10) Impacts sociaux et environnementaux

Le CLT 2013 assisté par la JICA a évalué l'éventuel impact social et environnemental de la construction du port sec. Les résultats sont les suivants:

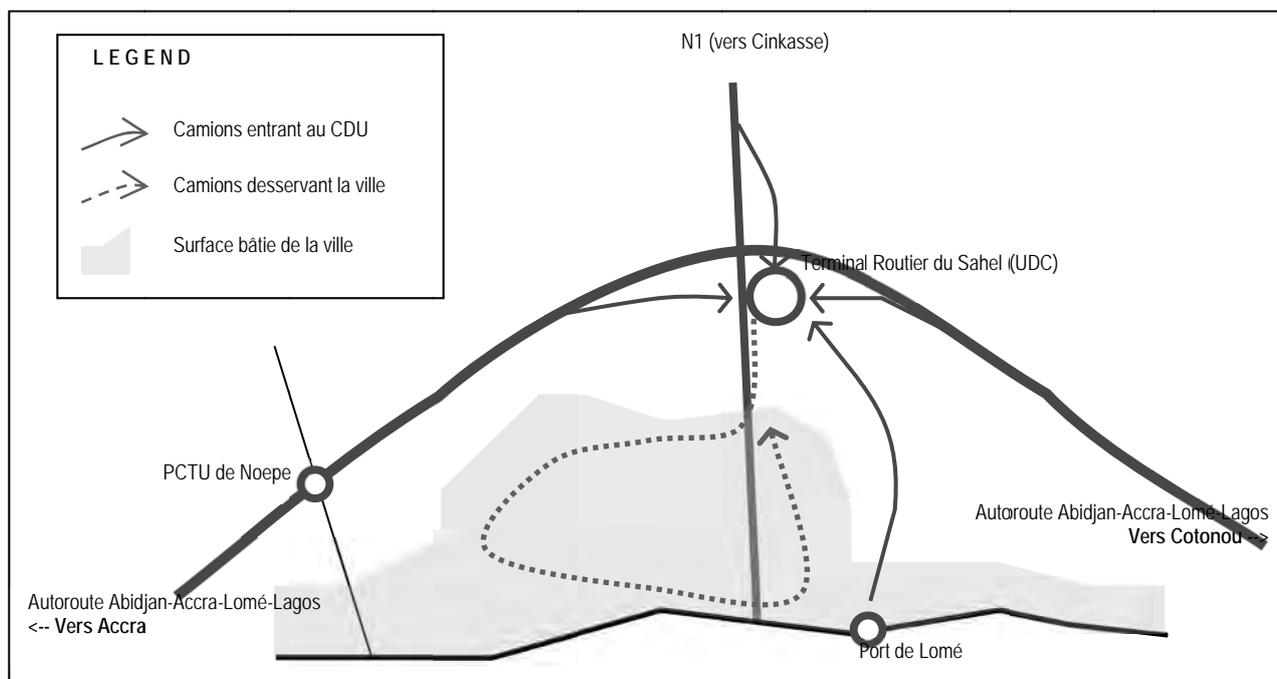
- L'impact environnemental est B- (un impact négatif est prévu)
- L'impact social est B- (un impact négatif est prévu)

(3) Modernisation du Terminal Routier du Sahel (conversion en Centre de Distribution Urbaine)

1) Justification

Avec le plan en attente pour transférer les fonctions actuelles du Terminal Routier du Sahel au nouveau Terminal Routier Envisagé d'Adétikopé, il est nécessaire de repenser la façon d'utiliser au mieux les installations existantes. Une idée est de convertir l'installation dans un centre logistique (centre de distribution urbaine - CDU) où toutes les marchandises destinées à la ville de Lomé (pour la consommation locale) doivent être livrées d'abord dans l'établissement. Les marchandises devant être déviées vers le centre de distribution urbaine (CDU) comprennent (i) celles venant du Port de Lomé et aussi à destination de la ville de Lomé (ii) les marchandises en provenance des pays de la CEDEAO et à destination de la ville de Lomé. En substance, le CDU est un lieu de transbordement du trafic de longue distance au trafic à courte distance (urbain), où les lots peuvent être triés et regroupés (point de rupture de charge).

Ce concept est illustré sur la Figure 29.4.3. L'une des exigences du CDU est qu'il devrait avoir un bon accès à la route nationale pour assurer un mouvement régulier des camions. L'UDC a un bon accès à la N1, toutefois, puisque l'alignement final de l'autoroute Abidjan-Accra-Lomé-Lagos à la section du Togo n'a pas été déterminé, on a supposé qu'elle est proche de Adétikopé sur la base des discussions avec le gouvernement. La bretelle de sortie et la bretelle d'accès à l'autoroute devraient être conçues de manière à ce qu'elle puisse soutenir la sortie/entrée des camions de/vers l'installation. Une fois que cela est sécurisé, le prochain défi est de savoir comment sécuriser la voie des camions entre l'UDC et le port de Lomé sans passer par la zone bâtie de la ville fortement peuplée.



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.4.3 Concept du centre de distribution urbaine après la conversion du terminal routier du Sahel

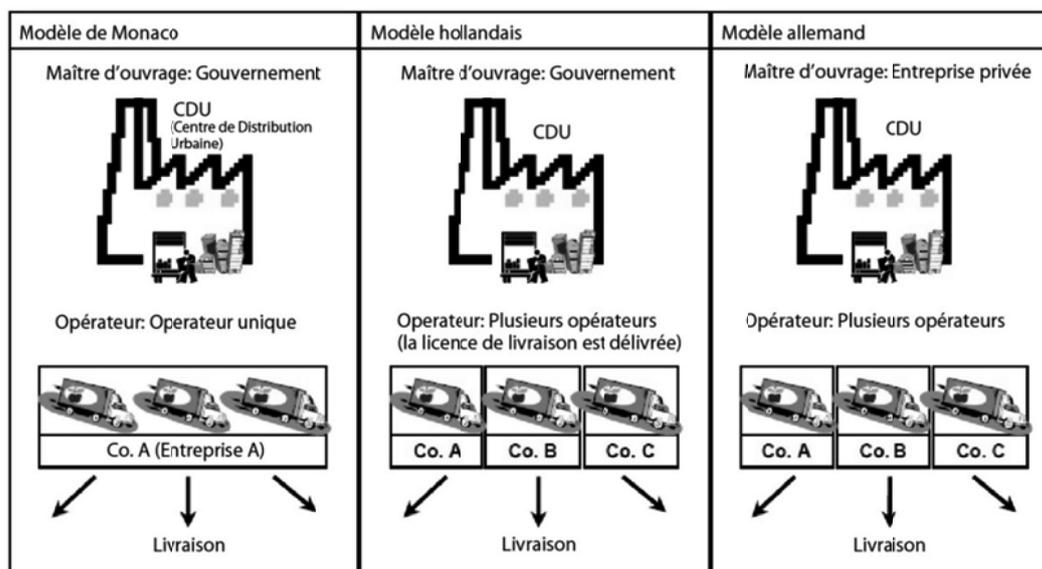
2) Objectifs

Les objectifs sont les suivants:

- Faciliter la fusion de petites entreprises qui ne disposent pas des fonds pour mettre à niveau leurs installations logistiques et les réinstaller à l'extérieur de la ville
- Réduction du nombre de camions lourds à l'intérieur de la ville et contribuer ainsi à la réduction de la congestion du trafic et à l'amélioration de l'environnement urbain

3) Description du projet

Le projet implique la conversion du Terminal Routier du Sahel en CDU. L'une des principales tâches de ce projet est la construction d'un immense entrepôt qui serait loué à différents opérateurs de logistique. En ce qui concerne le financement des installations, il existe trois modèles possibles qui sont: (i) le modèle de Monaco, dans lequel le gouvernement est propriétaire des installations et des contrats de l'opération de distribution de marchandises à une société de transport unique, (ii) le modèle néerlandais dans lequel les licences sont données par les autorités à des opérateurs qui répondent à certains critères pour livrer des marchandises dans la ville, et (iii) le modèle allemand qui est une initiative d'un transporteur privé pour consolider le fret et le distribuer en coopération. La question du choix du modèle adapté devrait être étudiée avec soin en prenant en compte les ressources gouvernementales, l'expérience du secteur privé pour exploiter ces installations, et le point de vue de l'opérateur logistique (à savoir s'ils veulent utiliser l'installation dans leur fonctionnement et si ce n'est pas le cas, quelles sont les incitations pour les faire coopérer et l'utiliser).



Source: Sinarimbo, N. (2005). Gestion du Transport de Marchandises dans le quartier central des affaires: une analyse empirique du système de livraison coopératif sur le trafic et l'environnement. Thèse de doctorat non publiée. Université de Tokyo des Sciences de la Mer et de Technologie, Tokyo, Japon

Figure 29.4.4 Différents types de financement et de gestion du CDU

4) Avantages Escomptés

Les avantages attendus sont les suivants:

- Amélioration de la circulation dans la ville en raison de la réduction du nombre de camions (réduction des embouteillages)
- Amélioration de l'environnement urbain (réduction de la pollution de l'air, la pollution sonore, les vibrations causées par les poids lourds)
- Amélioration de l'efficacité dans le fonctionnement de la logistique en raison de la possibilité de consolider les cargaisons pour la livraison (réduction des coûts)

5) L'agence d'exécution et les institutions connexes

- Ministère des Infrastructures et Transports

6) Coût estimatif du projet

À déterminer

7) Calendrier d'exécution

À déterminer

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur Critique

Le gouvernement devrait être le principal moteur pour réaliser le projet en organisant un forum avec les différents acteurs de la logistique. Le but est d'expliquer le concept et d'évaluer le niveau d'intérêt du secteur privé dans la proposition.

9) Projets connexes

Aucun

10) Impacts Sociaux et Environnementaux

Les impacts environnementaux et sociaux possibles sont les suivants:

- L'impact social est minime, car la zone est inhabitée. Le bruit et les autres types de perturbations causées par les travaux de construction sont attendus.
- Les impacts environnementaux devraient être minimes qui pourrait provoquer en remplissant et d'autres travaux de construction.

(4) Construction du Terminal Routier d'Adétikopé

1) Justification

Ce plan de l'état est en ligne avec ses efforts pour développer le corridor Nord-Sud afin de mieux s'occuper du fret en transit ainsi que le développement induit le long du corridor. L'idée est de transférer la fonction actuelle du Terminal Routier du Sahel dans ce nouveau terminal routier prévu. Le long de cette installation, le gouvernement envisage également de créer une zone industrielle à Adétikopé sur une superficie d'environ 80 hectares.

2) Objectif

Pour fournir une installation moderne où tous les besoins des opérateurs de camionnage et de transport sont prévus pour améliorer l'efficacité du fonctionnement de la logistique dans le pays.

3) Description du Projet

Le projet comprend la construction d'un nouveau terminal routier qui pourrait servir de prolongement du Port de Lomé. Cela signifie que l'installation est contrôlée par la douane et les activités suivantes pourraient être entreprises:

- Documentation relative au transit
- Installation de dispositifs de suivi sur les camions de transport en commun
- Délivrance de l'assurance
- Fourniture du connaissance
- Autres formalités



Source: Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.4.5 Emplacement du projet du terminal routier d'Adetikopé

La superficie de l'installation est d'environ 60 hectares et pourrait servir plus d'un millier de véhicules. Les camions vides qui attendent leur tour selon le système premier arrivé, premier servi pourraient être accueillis aussi bien dans l'installation en fonction de la conception et le plan final après une étude minutieuse. Une autre idée est que le Terminal Routier du Sahel serve de zone d'attente pour les camions en attente de leurs marchandises. La décision sur la façon de répartir la fonction pour chaque installation doit être soigneusement étudiée.

4) Avantages Escomptés

Les avantages attendus à travers ce projet sont les suivants:

- Contribuer à la décongestion du Port de Lomé en permettant aux conteneurs de partir automatiquement du port et les formalités seront effectuées au port sec
- Renforcement de la position de compétitivité du Togo pour le transit des marchandises vers les pays enclavés
- Favorise une plus grande sécurité et sûreté des marchandises
- Amélioration de l'efficacité dans le fonctionnement de la logistique en raison de la concentration des services logistiques

5) L'agence d'exécution et les institutions connexes

Les agences d'exécution et les institutions connexes de ce projet sont répertoriées ci-dessous.

- Port Autonome de Lomé
- Ministère des Infrastructures et Transports

6) Coût estimatif du projet

A déterminer

7) Calendrier d'exécution

A déterminer

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur Essentiel

L'étude de faisabilité devrait être effectuée

9) Projets connexes

Le Terminal Routier proposé est un projet complémentaire pour la Zone industrielle d'Adétikopé proposée par le gouvernement.

(5) Construction du Port Sec de Cinkassé

1) Justification

Finalement, le Port sec de Cinkassé doit être construit en conformité avec le développement de phase de la voie ferrée. Ce projet est conforme au projet 2013, avec l'assistance de la JICA (Étude sur le développement du Corridor Logistique du Togo). Le projet est envisagé comme la porte d'entrée du Togo en matière de facilitation du fret avec les pays enclavés. Il existe des raisons impérieuses pour la construction de l'installation et l'une d'entre elles est de tirer profit de la construction prévue de la ligne de chemin de fer de Lomé à Cinkassé. Afin d'utiliser pleinement la ligne de chemin de fer, un terminal de fret à la fin de la ligne est nécessaire pour permettre le fonctionnement intermodal (transfert du fret du train au camion ou l'inverse). Une autre raison est le lourd investissement prévu dans le développement des infrastructures des corridors rivaux pour renforcer leur position en matière de fret de transit. Le Togo ne pouvait pas se permettre de ne rien faire alors que les autres refont leur retard en matière d'infrastructure. En construisant le port sec, en substance le pays rapproche ses services de ses clients (pays enclavés) à son port principal, le Port de Lomé.

2) Objectif

L'objectif global du projet est de renforcer la position du pays en ce qui concerne le fret de transit. De même, cette installation pourrait déclencher le développement régional conduit par les nouveaux services créés au port sec. Et ces services attireraient de nouveaux investissements qui, à leur tour, créeront des emplois.

3) Description du projet

La construction du port sec à Cinkassé a longtemps été envisagée par le gouvernement dans le cadre d'une stratégie plus importante qui est de rendre le pays en centre logistique principal de la sous-région. Ceci est en tandem avec le plan visant à renforcer la N1 et de construire une ligne de chemin de fer de Lomé à la frontière du pays avec le Burkina Faso.

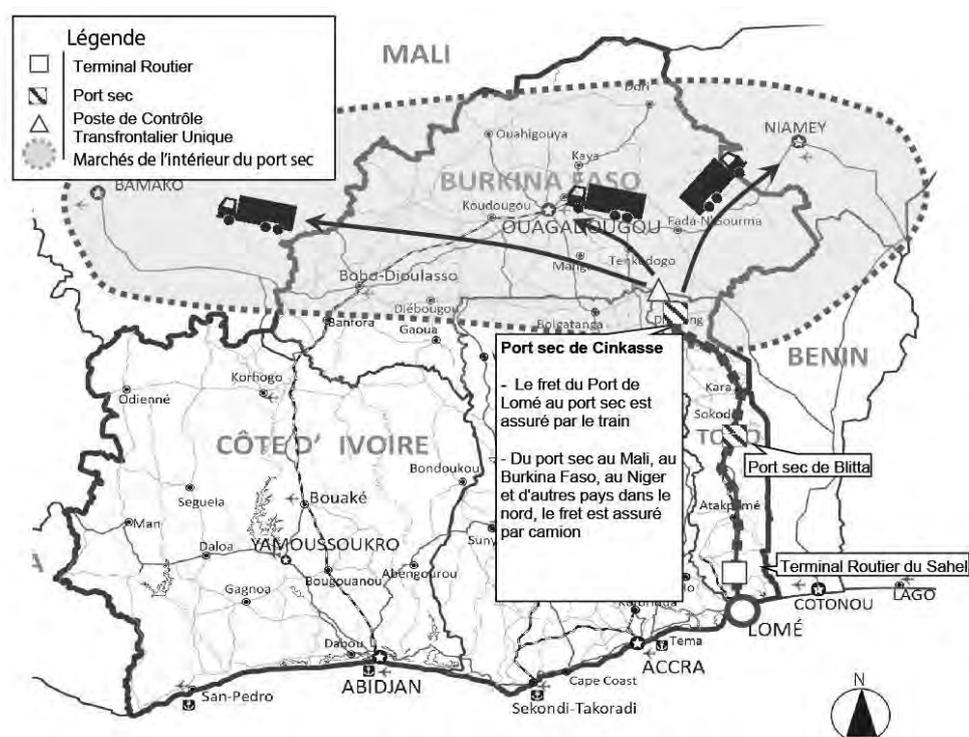
Dans cette étude, le programme de développement des secteur ferroviaire a été fixé comme suit:

- 1ère étape: Construction de Lomé-Blitta (année cible : 2030)
- 2ème étape: Construction de Blitta- Kabou (année cible : 2030)
- 3ème étape: Construction de Kabou-Cinkassé (année cible : 2040)

Comme le port sec prévu à Blitta, les principales composantes du projet sont les suivants:

- Zone industrielle
- Zone commerciale
- Parc à conteneurs
- Aire de stationnement des camions
- Dépôt de conteneurs intérieurs (DCI)

Comme on le voit sur la Figure 29.4.6, il est prévu de transporté le fret du Port de Lomé par chemin de fer (ou tout au moins la majorité du fret). Le camion va prendre le fret destiné aux pays enclavés au port sec. Le même modèle est prévu pour le fret à l'exportation qui irait au port de Lomé. Les camions venant des pays enclavés déchargent leurs marchandises au port sec où le dédouanement et autres formalités sont entrepris et de là le fret est desservi par la ligne de chemin de fer Cinkassé-Lomé.



Source: Equipe de Etude de la JICA

Figure 29.4.6 Concept du port sec de Cinkassé vis-à-vis du mode de transport de marchandises

4) Avantages Escomptés

Les avantages attendus à travers ce projet sont les suivants:

- Réduction des embouteillages au Port de Lomé
- Amélioration de la logistique des conteneurs
- Renforcement de la position concurrentielle du Togo pour le commerce de transit vers les pays du Sahel.
- Réduction des coûts de transport
- Augmentation de la fiabilité du transport
- Une plus grande sécurité et sûreté des transports
- Mise à niveau de la position concurrentielle

5) L'agence d'exécution et les institutions connexes

Les agences d'exécution et les institutions connexes attendues pour ce projet sont listées ci-dessous.

- Ministère des Infrastructures et Transports

6) Coût estimatif du projet

- A déterminer

7) Calendrier d'exécution

- A déterminer

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur Essentiel

Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes:

- L'étude de faisabilité devrait être entreprise en tandem avec la ligne de chemin de fer Lomé-Blitta-Cinkassé

9) Projets connexes

Les projets connexes sont répertoriés comme suit:

- Chemin de fer Lomé-Blitta-Cinkassé

10) Impacts sociaux et environnementaux

Le degré de l'impact social et environnemental sera connu lors de la phase d'étude de faisabilité.

29.5 Secteur du transport aérien du Togo

29.5.1 Situation physique actuelle du transport aérien et des aéroports au Togo

(1) Aéroports civils fonctionnels actuels du Togo

Au Togo, il existe un aéroport international fonctionnel qui est l'Aéroport International de Lomé. Il y existe six aéroports régionaux, à savoir Anié, Atakpame, Dapaong, Niamtougou (Kara), Sansanné-Mango et Sokodé. L'aéroport de Niamtougou (Kara) avait les vols réguliers, mais actuellement aucun des aéroports régionaux n'est desservi par les vols réguliers.



Source : Equipe d'Etude de la JICA

Figure 29.5.1 Emplacement des aéroports fonctionnels du Togo

(2) Transport aérien actuel au Togo

Les 18 destinations des vols de passagers internationaux partant et vers l'Aéroport International de Lomé sont les suivantes :

- Abidjan, Abuja, Accra, Addis Ababa, Bamako, Bissau, Brussels, Casablanca, Conakry, Cotonou, Dakar, Douala, Lagos, Libreville, Malabo, Ouagadougou, Paris et Yaoundé. (Source : Horaires de OAG juillet 2015).

(3) Situation actuelle de l'Aéroport International de Lomé

L'Aéroport International de Lomé et un aéroport passerelle et l'unique aéroport fonctionnel du Togo.

Le nombre de passagers à l'Aéroport International de Lomé s'est accru rapidement entre 2010 et 2014 à un taux d'accroissement annuel de 9 %, et a enregistré 620.000 passagers en 2014. Ce nombre de passagers de 620.000 en 2014 devrait augmenter à 1.200.000 en 2020.

Le volume de passagers en transit était de 170.000 en 2014, qui est comparable au volume de passagers en transit de l'Aéroport d'Accra en 2014. La raison de ce nombre important est l'exploitation active de la compagnie aérienne ASKY qui est exploitée en coordination avec la compagnie Ethiopian Airline.

A l'heure actuelle dans la sous-région de CACAO, l'Aéroport International d'Accra et l'Aéroport International de Lomé se font concurrence pour attirer davantage les passagers en transit internationaux. En comparaison avec Accra, Lomé dispose d'un avantage important pour attirer plus de passagers en transit internationaux d'autant plus qu'il n'a pas de ses propres passagers internationaux ou domestiques et qu'il en aura pas même à l'avenir.

Le volume du trafic aérien de cargaisons internationales à l'Aéroport Internationale de Lomé s'est accru à un taux d'accroissement annuel de 1,5 % entre 2010 et 2014.

Le Togo dispose d'un plan futur de développer un nouvel aéroport dans la zone de Davie, qui est située au nord de Lomé.

(4) Situation Actuelle de l'Aéroport de Niamtougou (Kara)

L'Aéroport de Niamtougou existant possède une piste d'atterrissage de 2.500 m de sorte que l'utilisation d'aéronefs de la classe B737 est possible, mais aucun vol régulier n'est opéré en raison du manque de demande en trafic.

29.5.2 Questions liées au transport aérien du Togo

Le transport aérien du Togo est confronté par les problèmes suivants :

- Bien qu'il existe les installations aéroportuaires complètes à l'Aéroport de Niamtougou, aucun vol domestique n'est opéré, ce qui freine le développement des zones intérieures du Togo.
- L'augmentation rapide de passagers qui utilisent l'Aéroport International de Lomé pourra excéder bientôt la capacité actuelle de l'aéroport.

29.5.3 Objectifs pour le secteur de l'aviation du Togo

Les objectifs du développement du secteur de l'aviation du Togo sont définis comme suit :

- Maintenir le statut l'Aéroport Internationale de Lomé en tant qu'un des aéroports hub de l'Afrique de l'Ouest
- Fournir les installations pour améliorer l'accès aux régions éloignées, renforcer la mobilité, développer les opportunités de voyages dans le pays et enfin augmenter la fréquence de vols domestiques

29.5.4 Stratégies pour le secteur de l'aviation du Togo

Les stratégies pour le développement du secteur de l'aviation du Togo sont les suivantes :

- Augmenter la capacité de l'Aéroport Internationale de Lomé pour l'accroissement futur de vols de fret et de passagers, y compris le développement d'un nouvel aéroport international à Davie près de Tsévié
- Encourager la participation du secteur privé dans l'industrie d'aviation

29.5.5 Programmes et projets pour le secteur de l'aviation du Togo

- Construction d'un nouvel Aéroport Internationale de Lomé à Davie près de Tsévié
- Projet pour la fonctionnalisation de l'Aéroport Régional de Kara par l'opérationnalisation de la ligne Lomé – Kara

29.6 Approvisionnement en électricité du Togo

29.6.1 Situation actuelle de l'approvisionnement en électricité du Togo

Le Togo connaît une augmentation constante de la demande en électricité en raison de la croissance économique du pays, à l'instar de ses pays voisins. La puissance maximale appelée, mise à jour chaque année, a été estimée à 203 MW en 2014. Le taux de croissance annuel de l'appel de puissance de pointe a été de l'ordre de 12 % pour l'année 2014. En ce qui concerne ce dernier taux, le Togo se situe au plus haut niveau parmi les quatre pays du Projet CACAO, les indices qui ont été enregistrés dans les trois autres pays à savoir le Ghana, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, ayant été de 10 %, de 9% et de 7% respectivement.

En ce qui a trait à la capacité d'alimentation en énergie électrique, le réseau que possède le Togo n'est pas tellement grand en comparaison avec ceux des pays adjacents. Relativement à la demande intérieure en électricité, les centrales électriques existantes notamment la centrale hydroélectrique de NANGBETO, la centrale thermique de CONTOUR GLOBAL, et la centrale thermique de TAG LOMÉ sont celles assurant l'alimentation en électricité, dont la capacité installée totale est de

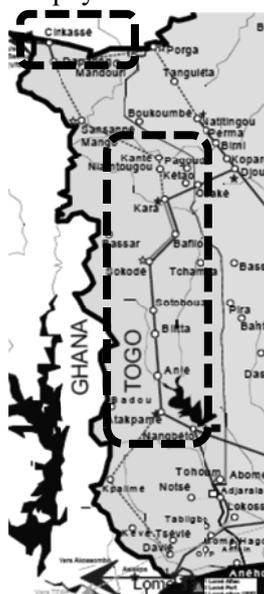
185MW. Ce volume représente environ 70% de la demande totale. En dehors de l'alimentation électrique assurée par les centrales électriques existantes, l'électricité est aussi importée principalement de la Côte d'Ivoire via le Ghana et le Nigeria faisant du Togo un pays dépendant de l'énergie importée. Cependant, en raison de l'alimentation instable, notamment due à l'importation de l'énergie du Nigeria, il est nécessaire pour le Togo d'améliorer la qualité de son alimentation en électricité. Il est considéré, dans les politiques de développement du réseau électrique togolais, important d'attirer les investisseurs, aussi bien nationaux qu'étrangers, qui pourraient construire des centrales électriques.

29.6.2 Questions liées à l'approvisionnement en électricité au Togo

Les principales questions actuelles ayant trait au secteur de l'électricité du Togo sont les suivantes :

La plupart de la demande intérieure d'électricité est couverte par la fourniture en provenance de pays voisins tels que le Ghana et le Nigeria. Cela signifie que l'approvisionnement énergétique dépend largement de l'environnement extérieur. En 2014, la fourniture en électricité en provenance du Ghana a été interrompue seulement deux fois, tandis que celle du Nigeria a été interrompue trente-six fois, selon la CEB, compagnie de transmission.

- La CEB et la CEET (société de distribution togolaise) sont confrontées à des difficultés sur le plan de l'extension et de la réhabilitation des installations électriques indispensables pour satisfaire la demande croissante. Elles ne peuvent ni réhabiliter ni remplacer les installations électriques, à cause du manque de ressources financières. Cette situation ne leur permet même pas de réaliser des études nécessaires à l'élaboration des plans de développement.
- L'utilisation des installations électriques vétustes entraîne des défaillances de lignes, de câbles et de transformateurs. Ceci est également dû au fait que les compagnies d'électricité ne disposent pas de suffisamment de fonds pour entretenir leurs propres installations de manière appropriée.
- Comme le montre la Figure 29.6.1, l'électricité est fournie à Dapaong, capitale de la région des Savanes, à partir du Ghana via des lignes de transmission de 161kV connectées au réseau principal du Ghana. En outre, grâce à cette ligne de transmission, l'électricité est également fournie à Cinkassé située au Burkina Faso.
- Cependant, la ville de Dapaong n'est pas raccordée au réseau principal du Togo qui couvre les parties centrale et méridionale du pays incluant Lomé.



Source: CEB

Figure 29.6.1 Deux Principaux Réseaux du Togo

29.6.3 Objectifs du développement de l'approvisionnement en électricité au Togo

Au vu des défis que doit relever le secteur de l'électricité, les objectifs suivants doivent être fixés afin de développer l'approvisionnement en électricité :

- Développer les ressources énergétiques nationales en vue de réduire la dépendance vis-à-vis de l'importation d'énergie de l'étranger.
- Réaliser une alimentation en électricité fiable et de qualité.
- Permettre un transfert massif d'électricité vers des zones potentielles de développement économique.

29.6.4 Stratégies de développement de l'approvisionnement en électricité au Togo

Etant donné qu'il faut du temps pour construire les installations électriques nécessaires à l'aboutissement des objectifs, il est utile d'élaborer des plans stratégiques fondés sur les priorités de développement, comme suit :

- La stratégie de développement du secteur de l'énergie du Togo met l'accent sur le développement du réseau et du potentiel hydroélectrique dans le bassin du fleuve Mono. Le Togo dispose d'un immense potentiel hydroélectrique reparté dans tout le pays et l'étude d'évaluation relativement à ce potentiel hydroélectrique est en cours avec l'appui de l'Union Européenne (UE).
- L'étude de faisabilité pour la construction d'une centrale électrique au charbon est en cours sous la supervision de la Présidence de la République du Togo
- Il est important de raccorder le réseau du nord au réseau principal mis en place pour les régions centrale et région méridionale du Togo, au moyen de nouvelles lignes de transmission à 161kV.
- L'exploitation des ressources en eau est constatée dans des zones montagneuses situées dans la partie est du Togo. L'énergie électrique devra être générée en utilisant les ressources naturelles locales en vue de favoriser la croissance économique et de réduire le fardeau des consommateurs d'énergie.
- Afin de fournir l'électricité à un prix compétitif, il est nécessaire d'établir le marché de l'énergie où la marge de réserve peut être assurée suffisamment. Sur le marché où la demande en électricité dépasse la capacité disponible, le tarif de l'électricité a tendance à augmenter. En outre, la probable dépendance du développement des ressources énergétiques des investisseurs et autres entreprises privées pourrait entraîner un retard au niveau des plans de développement du secteur de l'électricité et exacerber le manque chronique des ressources en électricité. Par conséquent, il est recommandé que les centrales électriques pouvant favoriser une production électrique à moindre coût, soient développées pour le moment par l'Etat tout en continuant parallèlement à attirer les investisseurs dans le secteur de l'électricité.

29.6.5 Programmes et projets d'approvisionnement en électricité au Togo

Les projets ci-dessous sont formulés et sont inclus dans les plans de développement élaborés par les compagnies d'électricité, visant la production, la transmission et la distribution de l'électricité:

(1) Projets visant le développement de la production d'énergie électrique au Togo

Ces plans de développement sont conçus en vue de réaliser le premier point des objectifs décrits plus haut.

- Plans de Développement de Plusieurs Centrales Hydroélectriques mises en place par l'UE
- Plan de Développement de la Centrale Thermique alimentée au Charbon étudié par TOGO INVEST

- Plan de développement de l'hydroélectricité de Tetetou
- Amélioration de la centrale thermique de Lomé
- Développement de la centrale hydroélectrique d'Adjarala
- Expansion de la centrale hydroélectrique de Kozah

(2) **Projet visant le développement du système électrique du Togo**

Les plans de développement du système électrique au Togo sont classés en deux catégories à savoir les “lignes de transmission régionales” et les “lignes de transmission internationales”.

1) **Lignes de transmission internationales**

- Ligne de transmission 330kV: Accra (Ghana) - Lomé C - Sakete (Bénin) [350km], pour le deuxième et troisième points des objectifs décrits plus haut.
- Ligne de transmission 330kV/161kV: Khara - Yendi (Ghana) [135km], pour les deuxième et troisième points des objectifs décrits plus haut.
- Ligne de transmission 161kV: Porga (Bénin) - Kompienga (Burkina Faso) [35km], pour les deuxième et troisième points des objectifs décrits plus haut.

2) **Lignes de transmission régionales**

- Ligne de transmission 161kV: Natitingou-Porga (Bénin)-Dapang [210km]
- Ligne de transmission 161kV: Atakpamé-Kara [246km]
- Ligne de transmission 161kV: Davie-Notsé-Atakpamé [125km]

29.6.6 **Profils des projets prioritaires pour l'approvisionnement en électricité au Togo**

En tenant en compte du développement du corridor au Togo, il convient de donner la priorité aux projets dont une brève description est présentée ci-dessous :

(1) **Projet de développement de la ligne d'interconnexion (Porga-Kompienga) de 161kV avec le Burkina Faso**

1) **Justification**

Pour la réalisation d'une première interconnexion avec le Burkina Faso, il est nécessaire de construire une ligne de transmission 161kV de Porga (Bénin) à Kompienga (Burkina Faso). Ce projet pourrait contribuer aussi à l'amélioration de la fiabilité de l'approvisionnement en électricité.

2) **Objectif**

L'objectif de ce projet est de permettre d'effectuer le commerce de l'électricité directement entre la CEB et la SONABEL, et d'améliorer la fiabilité du système de réseau électrique du Togo.

3) **Description du projet**

- Construction de deux circuits de ligne de transmission 161kV, d'une longueur de 3km environ.



Source: CEB

Figure 29.6.2 Localisation de ligne d'interconnexion 161kV avec le Burkina Faso

4) Avantages escomptés

Les impacts et les avantages attendus du projet sont les suivants:

- Contribuer à l'amélioration de la fiabilité du système, et à réduire les coupures de courant.
- Permettre de vendre le surplus d'énergie au Burkina Faso

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

Il est prévu que l'agence d'exécution et institutions connexes par ce projet seront les suivants.

- Ministère des Mines et de l'Energie du Togo (MMET)
- Communauté Électrique du Bénin (CEB)
- Société Nationale d'électricité du Burkina (SONABEL)

6) Coûts estimés du Project

Le coût du projet est estimé dans le au Tableau 29.6.1. Il a été calculé en utilisant le prix unitaire standard applicable aux travaux de construction d'installations électriques au Japon et un ratio des coûts de construction entre le Japon et le Ghana, "0,4" (Source: Site Web, "https://archi-book.com.")

Tableau 29.6.1 Estimation du coût du Projet de développement de la ligne d'interconnexion (Porga-Kompienga) de 161kV avec le Burkina Faso

Composantes	Coût estimé [Million JPY]	Remarques
Installations de Transmission	14.4 ~ 44.4	2cct, 161kV, 3km

Source: "Standard Unit Price for Construction Work of Power Facilities", issued by Organization Cross-regional Coordination of Transmission Operators, JAPAN (OCCTO)

7) Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier d'exécution du projet est estimé à environ quatre ans et demi (4,5).

Tableau 29.6.2 Calendrier de mise en œuvre pour Projet de développement de la ligne d'interconnexion (Porga-Kompienga) de 161kV avec le Burkina Faso

	Q1	Q2	Q3	Q4																
Feasible Study																				
<i>Route Survey</i>																				
<i>System Analysis</i>																				
<i>Social and Environmental Impact Assessment</i>																				
Preliminary Studies																				
<i>Final Line Routing</i>																				
<i>Permitting</i>																				
Engineering and Procurement																				
<i>Engineering</i>																				
<i>Procurement of Equipment</i>																				
<i>Financing</i>																				
Construction and Commissioning																				
<i>Construction</i>																				
<i>Commissioning</i>																				

Construction Period for the Part of Burkina Faso

Source : Equipe d'Etude de la JICA

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur critique

Les actions à prendre pour la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes:

- Etude de faisabilité
- Etude d'impact environnemental et social

9) Projets connexes

Projet de construction de nouvelles lignes d'interconnexion 161kV entre le Benin et le Burkina Faso

(2) Projet de Construction de Barrage et de Centrale Hydroélectrique d'Adjarala

1) Grandes lignes du projet

Le Plan Directeur du Projet CACAO recommande la diversification des secteurs économiques des zones intérieures et des zones côtières. Le Plan Directeur du Projet CACAO prend en considération

le développement urbain et le développement rural dans son scénario de croissance recommandé. Les centres urbains le long des corridors économiques (à la fois les corridors nord-sud et le corridor côtier est-ouest) sont des emplacements stratégiques pour attirer des industries de fabrication. Afin d'appuyer un tel développement des secteurs de fabrication dans les centres urbains, il est important de fournir des infrastructures économiques, telles que l'approvisionnement en eau, l'approvisionnement en électricité, les parcs industriels.

La demande en électricité au Togo a constamment augmenté dû à la croissance économique du Togo. En fait, le taux de croissance annuel de demande maximale en 2014 au Togo était approximativement de 12%. Ceci a été le niveau le plus élevé du taux de croissance annuel au sein des pays du CACAO.

Environ 70% de la demande en électricité a été satisfait par les centrales électriques du Togo. 30% de la demande en électricité est rempli par l'importation de la Côte d'Ivoire à travers le Ghana et le Nigéria. Toutefois, dû à l'approvisionnement électrique instable, particulièrement du Ghana, il est requis que le Togo améliore la qualité de l'approvisionnement en électricité.

Les politiques pour le développement des systèmes électriques du Togo place un grand intérêt sur l'importance d'attirer à la fois des investisseurs nationaux et étrangers pour l'installation de centrales électriques. Bien qu'une société d'électricité (CEB) approvisionne le Togo et le Bénin, les économies nationales des deux pays ne sont pas suffisamment grandes pour pouvoir construire une centrale thermique utilisant du carburant importé. Par conséquent, il est important pour le Togo d'utiliser ses propres sources d'énergie naturelles pour la génération d'électricité et de réduire la charge financière sur les consommateurs d'électricité. Des ressources en eau existent dans les zones montagneuses de la partie ouest du Togo et elles peuvent être utilisées. Actuellement, la stratégie du gouvernement Togolais pour le développement de l'électricité se focalise sur le potentiel hydroélectrique du Fleuve Mono.

Le projet a pour but de construire le Barrage d'Adjarala (un barrage en rocher et en terre de 40 mètres de hauteur) sur le Fleuve Mono, une centrale hydroélectrique (147 MW) et une ligne de transmission augmentant ainsi la propre génération d'électricité du Togo.

2) Cadre de financement

Prêt APD

3) Coût estimatif du projet

400 million US\$

(3) Projet de développement de l'énergie hydraulique de Adjarala

1) Justification

Il est important de développer la centrale hydroélectrique en utilisant les ressources naturelles nationales, telles que les ressources en eau pour la sécurité énergétique nationale, afin de réduire la dépendance à l'alimentation externe.

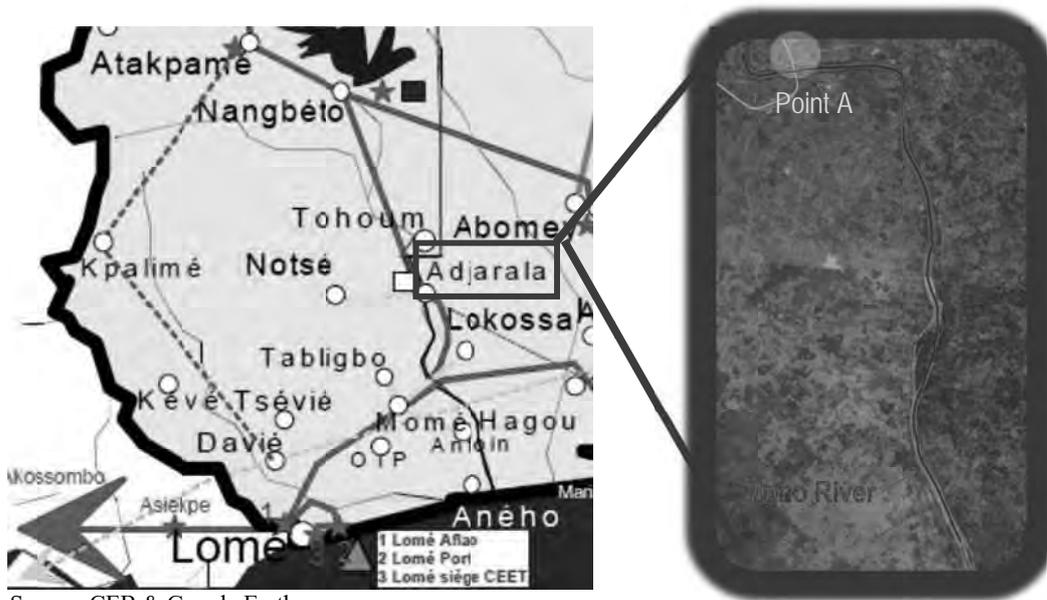
2) Objectif

L'objectif de ce projet est d'augmenter la capacité d'approvisionnement en électricité au Togo en utilisant les ressources naturelles.

3) Description du projet

La centrale hydroélectrique d'Adjarala est considérée comme l'une des centrales hydroélectriques potentielles qui contribueront fortement à l'approvisionnement en électricité au Togo. Dans son plan de développement, il est prévu comme un type de stockage avec une sortie de 34MW selon MME. Cependant, il faut beaucoup de temps pour la développer, de même que la construction du barrage et il faudra peut-être beaucoup de patience pour le réaliser. Au lieu de cela, le type de centrale hydroélectrique à faible hauteur de chute, qui a moins d'impact sur l'environnement et dont la construction nécessite période plus courte par rapport au type de stockage, est recommandé ici.

L'emplacement potentiel de la centrale hydroélectrique d'Adjarala dans le bassin du fleuve Mono est illustré à la Figure 29.6.3.



Source: CEB & Google Earth

Figure 29.6.3 Localisation de centrale hydroélectrique d'Adjarala

Pour l'identification de son emplacement souhaitable, il est crucial d'évaluer une hauteur efficace pour le calcul de la production attendue parce que l'hydroélectricité de basse chute est adéquate pour l'emplacement où la hauteur effective est de 15m à 7m. La Figure 29.6.4 montre le profil d'altitude pour l'emplacement potentiel de la centrale hydroélectrique à basse chute et le «point A», dont la hauteur effective est de 8 m et le plus grand dans ce bassin, est recommandé comme emplacement potentiel.



Source: CEB & Google Earth

Figure 29.6.4 Profil d'altitude pour l'emplacement potentiel de la centrale hydroélectrique

La turbine appliquée au type hydraulique basse pression est illustrée dans la Figure 29.6.5.

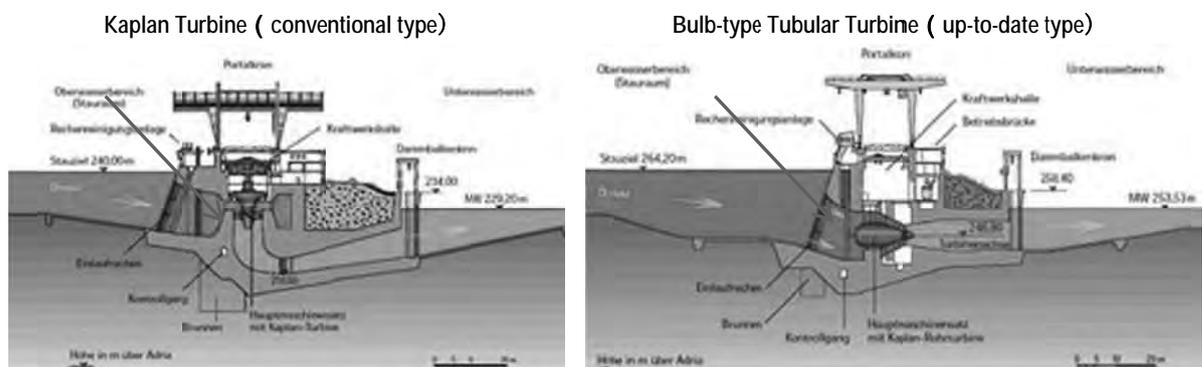


Figure 29.6.5 Image du type de centrale hydroélectrique à faible hauteur de chute (Type au long des fleuves)

La puissance idéale 'hydrolique peut être calculée selon la formule suivante.

$$Q = 9.8QH$$

Q: Débit [m³/s]

H: Hauteur effective [m]

Le débit de la zone ciblée fourni par le MMT est de 107m³ / s. En conséquence, la sortie de puissance idéale est la suivante:

$$Q = 9.8 \times 107 \times 9 \cong 8.38[\text{MW}]$$

4) Avantages escomptés

Les impacts et bénéfices suivants sont attendus par ce projet:

- Contribuer à l'amélioration de la capacité d'alimentation domestique
- Contribuer à la réduction des gaz à effet de serre émis par les centrales électriques

5) Agence d'exécution et les institutions connexes

Il est prévu que l'agence d'exécution et institutions connexes par ce projet seront les suivants.

- Ministère des Mines et de l'Energie du Togo (MMET)
- Communauté Électrique du Bénin (CEB)

6) Coûts estimés du Project

En général, le coût unitaire [USD / kW] pour les centrales hydroélectriques de taille moyenne est estimé entre 2,3 et 3,0 [Million USD / MW]. Si l'on considère la production calculée, 8,38 MW, le coût du projet serait approximativement estimé entre 19,2 et 25,1 millions USD.

7) Calendrier de mise en œuvre

Le calendrier d'exécution du projet est estimé comme suit :

Tableau 29.6.3 Calendrier de mise en œuvre

	2017				2018				2019				2020				2021				2022				2023			
	Q1	Q2	Q3	Q4																								
Feasibility Study																												
<i>Water Flow & Geographic Survey</i>																												
<i>Survey on Fishery & Water Rights</i>																												
<i>Stream Impact Study</i>																												
<i>Economic Analysis</i>																												
<i>Social and Environmental Impact Assessment</i>																												
Financing																												
<i>Financing</i>																												
<i>Permitting</i>																												
Engineering and Procurement																												
<i>Engineering (Base Design)</i>																												
<i>Bid Preparation & Bidding</i>																												
Construction and Commissioning																												
<i>Detailed Design</i>																												
<i>Construction</i>																												
<i>Commissioning</i>																												

Source : Equipe d'Etude de la JICA

8) Actions nécessaires pour la mise en œuvre / Facteur critique

Les actions nécessaires à la mise en œuvre de ce projet prioritaire sont les suivantes:

- Étude d'impact social et environnemental
- Étude d'impact du système
- Enquêtes sur les droits de pêche et de l'utilisation en eau
- Enquête géographique et hydrologique (débits)
- Analyse économique

29.7 Ressources en eau du Togo

29.7.1 Situation actuelle des ressources en eau du Togo

(1) Potentielles des ressources en eau et usage de l'eau

Selon la FAO-Aquastat, le total des ressources en eau renouvelables au Togo est estimé à 14.7BCM / an, dont 11.5BCM /an générées en interne.

L'estimation du volume total des usages de l'eau en 2007 était de 129MCM/an, ce qui représente environ 0,9% du total des ressources en eau renouvelables. La plus grande proportion des usages de l'eau provient de l'usage domestique (72MCM/an), suivie par l'usage agricole (42MCM/an) et l'utilisation industrielle (15MCM/an).

(2) Cadre juridique relatif à l'eau

La gestion et développement des ressources en eau existantes sont régis par les documents suivants:

- La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE 2013-2017)
- La Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD)
- La Politique Nationale de l'Eau (2010) axée sur la GIRE et fondée sur la reconnaissance des dimensions importantes de l'eau (social, économique et environnemental)
- La politique sous-sectorielle relative à l'eau potable et l'assainissement dans les zones rurales et semi-urbaines (2006) visant à améliorer de manière durable l'accès équitable des populations rurales et semi-urbaines à l'eau potable et aux installations sanitaires modernes
- Les Politiques et Stratégies Nationales pour la Gestion Intégrée des Ressources en Eau au Togo (2006)
- Le plan d'action national pour le secteur de l'Eau et l'Assainissement
- Le Code de l'Eau 2010
- Le Plan d'Action National pour la gestion intégrée des ressources en eau
- La Loi portant organisation des services publics de l'eau potable et de l'assainissement collectif des eaux usées domestiques.

(3) Plans et programmes existants relatifs à l'eau

1) Le secteur de l'eau dans le Plan National de Développement du Togo

La Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE) (2013-2017) est le plus récent Plan National de Développement du Togo. Parmi les cinq stratégies présentées dans la SCAPE, le secteur de l'eau est principalement lié à la stratégie suivante.

- Stratégie-3: Développement du capital humain, la protection sociale et l'utilisation de l'eau. Cette stratégie comporte les actions suivantes proposées dans le cadre de l'accès à l'eau potable et à l'assainissement.
- Mettre en œuvre le Plan d'Action National relatif à la GIRE
- Améliorer l'accès équitable et durable à l'eau potable
- Améliorer l'accès des populations aux installations sanitaires adéquates, et promouvoir une bonne hygiène et l'assainissement.
- Améliorer la performance sectorielle

2) Le Plan d'Action National du Secteur de l'Eau et l'Assainissement (PANSEA) du Togo

Le Plan d'Action National du Secteur de l'Eau et l'Assainissement (PANSEA) à l'horizon 2015 vise essentiellement à atteindre les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) relativement au secteur de l'eau et de l'assainissement.

Après cinq années de mise en œuvre, le bilan reste globalement mitigé en terme de résultat et reste difficile en terme de référence, d'indicateurs et de précision dans les prévisions. En effet, l'exercice de la revue, effectué en 2014, a permis de mettre en exergue les caractéristiques intrinsèques et extrinsèques du PANSEA qui ont plombé l'essor escompté sur la période. Cela n'exclut pas les aspects positifs qui demeurent des atouts pour le secteur.

Malgré tous les acquis majeurs, il convient de prendre en compte de nouvelles mutations qui influencent le développement du secteur de l'eau et de l'assainissement notamment : (i) l'évolution du contexte national marqué par la démographie galopante, l'accroissement rapide de l'urbanisation,

le niveau de pauvreté de la population, les effets des changements climatiques et les différentes réformes opérées dans le domaine ou en lien avec le secteur; (ii) les mutations au plan régional tels que des nouveaux concepts contenus dans les dispositions de la directive de l'UEMOA et les mutations au plan international tels que les objectifs de développement durable (ODD) à l'horizon 2030, les différents engagements et déclarations mondiaux auxquels le Togo a souscrit.

Toutes ces considérations ont milité à la formulation d'une nouvelle politique de l'eau et de l'assainissement (PNEA) avec une déclinaison d'une nouvelle version d'un plan d'action national pour le secteur de l'eau et de l'assainissement à l'horizon 2020 (en actualisation).

3) Le Plan d'Action National de Gestion Intégrée des Ressources en Eau (PANGIRE) du Togo

Le Plan d'Action National pour la GIRE (PANGIRE) a été élaboré en 2010 pour promouvoir la GIRE au Togo.

Les objectifs spécifiques de ce plan d'action sont les suivants.

- Définir et planifier la mise en œuvre du futur cadre de gestion intégrée des ressources en eau;
- Identifier les principales actions spécifiques à réaliser et proposer les moyens nécessaires à leur mise en œuvre.

Le PANGIRE a été élaboré pour l'horizon 2025. Quarante et une actions structurées en huit domaines ont été proposées pour atteindre les objectifs ciblés. Il s'agit de :

- Domaine d'action N° 1 : Cadre favorable à une bonne gouvernance de l'eau
- Domaine d'action N° 2 : Cadre institutionnel
- Domaine d'action N° 3 : Instrument de gestion
- Domaine d'action N° 4 : Cadre économique et financier
- Domaine d'action N° 5 : Renforcement des capacités
- Domaine d'action N° 6 : Aménagement et gestion des ressources en eau,
- Domaine d'action N° 7 : Conservation et protection des ressources en eau et de l'environnement
- Domaine d'action N° 8 : Risques liés à l'eau.

29.7.2 Questions liées aux ressources en eau du Togo

Les principales questions relatives à la gestion et au développement des ressources en eau, identifiées dans le cadre du développement des corridors, sont contenues dans le Tableau 29.7.1.

Tableau 29.7.1 Principales questions relatives à la gestion et développement des ressources en eau liées au développement des Corridors au Togo

Principale Question	Description
L'augmentation de la demande en eau pour l'approvisionnement en eau en milieu urbain	Le projet de développement des corridors prévoit un développement intensif des centres urbains le long du corridor de croissance. Il est alors nécessaire de répondre à la demande croissante de l'eau pour l'approvisionnement en eau en milieu urbain, afin de sécuriser l'environnement urbain de manière appropriée pour la croissance régionale.
La nécessité d'une utilisation coordonnée des réservoirs existants	Les réservoirs existants pourraient être utilisés par les différents usagers de l'eau. Par exemple, le projet d'irrigation prévu sur la Rivière Oti suppose l'utilisation de l'eau régulée par le barrage hydroélectrique de Komienga situé au Burkina Faso. Une bonne coordination est donc essentielle à l'utilisation stable de l'eau.
Les plans incomplets relatifs à la GIRE au niveau des bassins fluviaux	Il se produira une forte demande en eau due au développement du corridor. Il est nécessaire de bien coordonner les divers usages de l'eau par l'élaboration et l'exécution du plan de GIRE au niveau des bassins fluviaux. A l'heure actuelle, il n'existe aucun schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) pour les trois bassins fluviaux du pays.

Source: Equipe d'Etude de la JICA

Tableau 29.7.2 Capacité d'approvisionnement en eau en vrac par habitant pour les grands centres urbains le long des grands corridors

	Capacité actuelle (m ³ /day)	Production actuelle (m ³ /day)	Population (2015)	Production par capita (lpd) (2015)	Population (2025)	Production par capita (lpd) (2025) sans développement de nouvelles sources d'eau supplémentaires
Grand Lome	50,000	40,000	1,932,000	20.7	2,933,000	13.6
Kara	9,000	9,000	120,000	75.0	194,000	46.4

Source : Equipe d'Etude de la JICA basé sur Capacity and actual production – SP-EAU, Population

29.7.3 Objectifs des ressources en eau du Togo

(1) Objectif général

L'objectif général relatif à la gestion et au développement des ressources en eau dans la présente étude est le suivant.

- Fournir une source d'eau durable et saine pour les grands centres urbains le long des principaux corridors et pour les autres besoins en eau tels que l'agriculture et la production d'énergie favorable à la croissance économique régionale.

(2) Objectifs spécifiques

L'examen détaillé de la question de la gestion et du développement des ressources en eau de l'ensemble des pays de même que celui relatif aux sous-secteurs liés à l'eau est une tâche colossale, qui devrait être menée par les organismes appropriés qui en ont la charge. Ce type d'étude pourrait être menée de manière séparée sur le secteur de l'eau. Le présent travail est loin de se prêter à un tel exercice. Toutefois, il se focalise spécifiquement sur les domaines suivants, sur la base des politiques et plans existants relatifs au secteur de l'eau.

- Gestion des ressources en eau pour une utilisation durable de l'eau en relation avec le développement du corridor
- Développement des sources d'eau pour l'approvisionnement en eau en milieu urbain, y compris la réalisation de conduites d'adduction d'eau, la transmission et le traitement pour les besoins des grands centres urbains le long des principaux corridors
- Développement à grande échelle des ressources en eau en rapport avec les programmes et projets des secteurs de l'économie et des infrastructures indiqués dans la présente étude.

Sur la base de l'objectif général de même que les considérations susmentionnées, les objectifs spécifiques de la gestion et du développement des ressources en eau sont définis comme suit :

Objectif-1: Une source d'eau durable et saine pour les grands centres urbains le long des principaux corridors

Objectif-2: Des ressources en eau utilisées efficacement par le secteur économique et les infrastructures dans le but de soutenir la croissance économique régionale prometteuse.

Objectif-3: Un fonctionnement performant de la Gestion Intégrée des Ressources en Eau.

En ce qui concerne les grands centres urbains le long des principaux corridors, les centres urbains suivants sont sélectionnés pour examen dans la présente étude.

- Lomé
- Kara

29.7.4 Stratégies de développement des ressources en eau du Togo

En tenant compte des principales questions ainsi que de la situation actuelle et des perspectives relatives aux ressources en eau décrites dans le Rapport d'Avancement, les stratégies visant à atteindre les objectifs spécifiques sont proposées comme indiqué ci-dessous dans le Tableau 29.7.3.

Tableau 29.7.3 Stratégies sur la gestion et le développement des ressources en eau du Togo

Objectif Spécifique		Stratégie
Objectif-1: Une source d'eau durable et saine pour les grands centres urbains le long des principaux corridors	1a: Lomé	Stratégie 1a-1: Réalisation d'une nouvelle source d'eau prévue à partir du Fleuve Volta Stratégie 1a-2: Etude et réalisation d'une nouvelle source d'eau avec une perspective sur le long terme tenant compte des diverses sources d'eau telles que le barrage de Zio et la réalisation de conduites d'adduction d'eau depuis le Fleuve Mono
	1b: Kara	Stratégie 1b-1: Utilisation efficace du barrage existant de Kozah Stratégie 1b-2: Etude et réalisation d'une nouvelle source d'eau avec une perspective sur le long terme telle que Bafilo
Objectif-2: Des ressources en eau utilisées efficacement par le secteur économique et les infrastructures dans le but de soutenir la croissance économique régionale prometteuse		Stratégie 2-1: Utilisation efficace des réservoirs existants Stratégie 2-2: Mise en œuvre des projets hydroélectriques et d'irrigation prévus Stratégie 2-3: Mise en œuvre rapide des projets d'assainissement existants
Objectif-3: Un fonctionnement performant de la Gestion Intégrée des Ressources en Eau		Stratégie 3-1: Elaboration des SDAGE pour les 3 bassins versants du Togo

Source: Equipe d'Etude de la JICA

29.7.5 Programmes et projets relatifs aux ressources en eau du Togo

Les programmes et projets axés sur les stratégies sont énumérés dans le Tableau 29.7.4.

Tableau 29.7.4 Programmes et projets relatifs à la gestion et au développement des ressources en eau du Togo

Objectif Spécifique	Programme et Projet	Stratégie Connexe	Organisme en Charge Prévu	Terme	
				Court-Moy. 2025	Long 2040
Objectif-1: Une source d'eau durable et saine pour les grands centres urbains le long des principaux corridors					
1a: Lomé	Projet Transfrontalier pour l'Approvisionnement en Eau Potable de Sogakope - Lomé (230.000m ³ /jour) via un PPP	1a-1	GWCL/ SP-EAU	x	
	Etude pour le développement de nouvelles sources d'eau, y compris le barrage de Zio et la réalisation de conduites d'adductions d'eau depuis le fleuve Mono jusqu'au système d'approvisionnement en eau de Lomé	1a-2	SP-EAU	x	
	Réalisation d'une nouvelle source d'eau pour le système d'approvisionnement en eau de Lomé	1a-2	SP-EAU	x	x
1b: Kara	Extension de la Station d'Épuration des eaux (STEP) du barrage de Kozah (9.000m ³ /jour)	1b-1	SP-EAU	x	
	Étude pour le développement de nouvelles sources d'eau, y compris la réalisation de conduites d'adduction d'eau depuis Bafilo jusqu'au système d'approvisionnement en eau de Kara	1b-2	SP-EAU	x	
	Réalisation d'une nouvelle source d'eau pour le système d'approvisionnement en eau de Kara	1b-2	SP-EAU		x
Objective-2: Des ressources en eau utilisées efficacement par le secteur économique et les infrastructures dans le but de soutenir la croissance économique régionale prometteuse ^{*1}					
2	Plan de Développement de l'énergie hydraulique de Adjarala (147MW)	2-2	CEB	x	
	Plan de Développement de l'énergie hydraulique de Tetetou	2-2	CEB		x
	PRODAT((Projet de Développement des Agropoles au Togo)) à Kara	2-2	MAEH	x	
	PRODAT((Projet de Développement des Agropoles au Togo)) à Oti	2-1	MAEH	x	
	Projet d'Aménagement Urbain du Togo - Phase II (PAUT-II)	2-3	MAEH	x	
Objective-3: Un fonctionnement performant de la Gestion Intégrée des Ressources en Eau					
3	Mise en œuvre du Plan d'Action National de la GIRE	3-1	DRE	x	x

Source: Conçu par l'Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations fournies par les organismes compétents

*1: Les projets décrits dans les secteurs de l'agriculture et de l'électricité dans la présente étude sont listés ici.

29.7.6 Profils des projets prioritaires relatifs aux ressources en Eau du Togo

Au nombre des programmes et projets énumérés dans le Tableau 29.7.4, ceux considérés comme urgents ou d'importance stratégique sont sélectionnés de façon préliminaire comme projets prioritaires, tel que indiqué ci-dessous.

(1) Le Projet transfrontalier pour l'approvisionnement en eau potable de Sogakope - Lomé

1) Justification

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie 1a-1: Réalisation d'une nouvelle source d'eau prévue à partir du Fleuve Volta (Ghana).

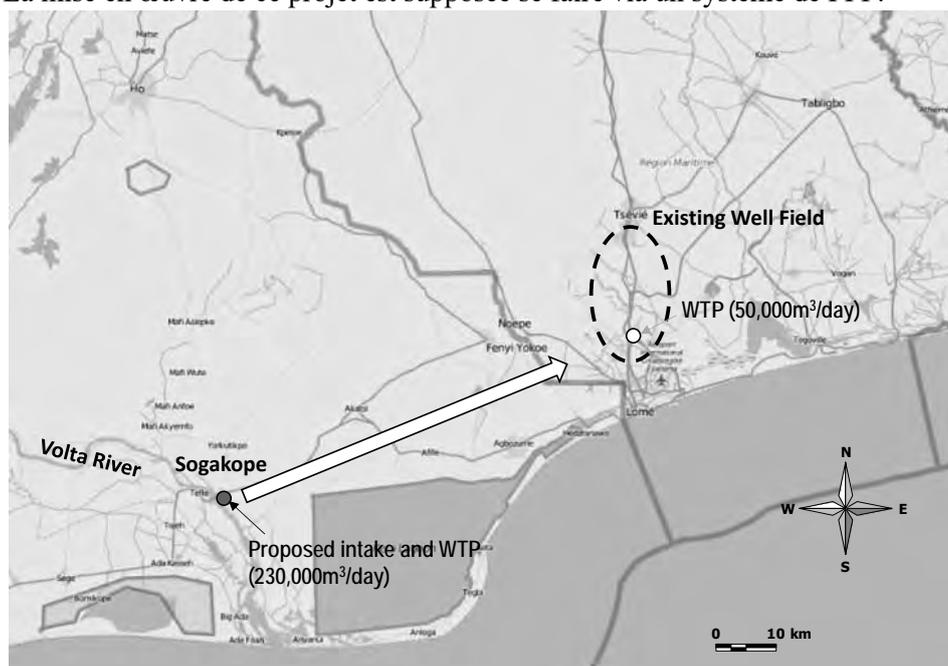
Il existe un volume d'eau important et stable au niveau du Fleuve Volta pour un usage ultérieur. Ce projet consistera à utiliser l'eau du Fleuve Volta pour l'approvisionnement en eau des métropoles du Ghana situées le long des conduites d'adduction d'eau de même que celles de Lomé au Togo.

2) Objectif

L'objectif consiste à sécuriser une source d'eau suffisante à moyen terme (vers l'horizon 2025) pour l'approvisionnement en eau de la ville de Lomé.

3) Description du Projet

- Construction d'ouvrages de conduites d'adduction d'eau et station d'épuration (STEP) (230.000m³/jour) à Sogakope au niveau du Fleuve Volta.
- La mise en œuvre de ce projet est supposée se faire via un système de PPP.



Source:Élaboré par l'Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations fournies par le SP-EAU

Figure 29.7.1 Emplacement du projet transfrontalier pour l'approvisionnement en eau potable de Sogakope - Lomé

4) Avantages escomptés

- Sécuriser un volume d'eau nécessaire pour l'usage urbain à Lomé.

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- GWCL/ SP-EAU

6) Estimation du coût du projet

110 millions de dollars américains.

7) Remarques

L'étude de faisabilité est actuellement en cours avec l'appui de la BAD.

(2) Etude pour le développement d'une nouvelle source d'eau incluant le barrage de Zio et l'adduction d'eau depuis le Fleuve Mono jusqu'au système d'approvisionnement en eau de Lomé.

1) Justification

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie 1a-2: Etude et réalisation d'une nouvelle source d'eau avec une perspective sur le long terme tenant compte des diverses sources d'eau telles que le barrage de Zio et la réalisation de conduites d'adduction d'eau depuis le fleuve Mono.

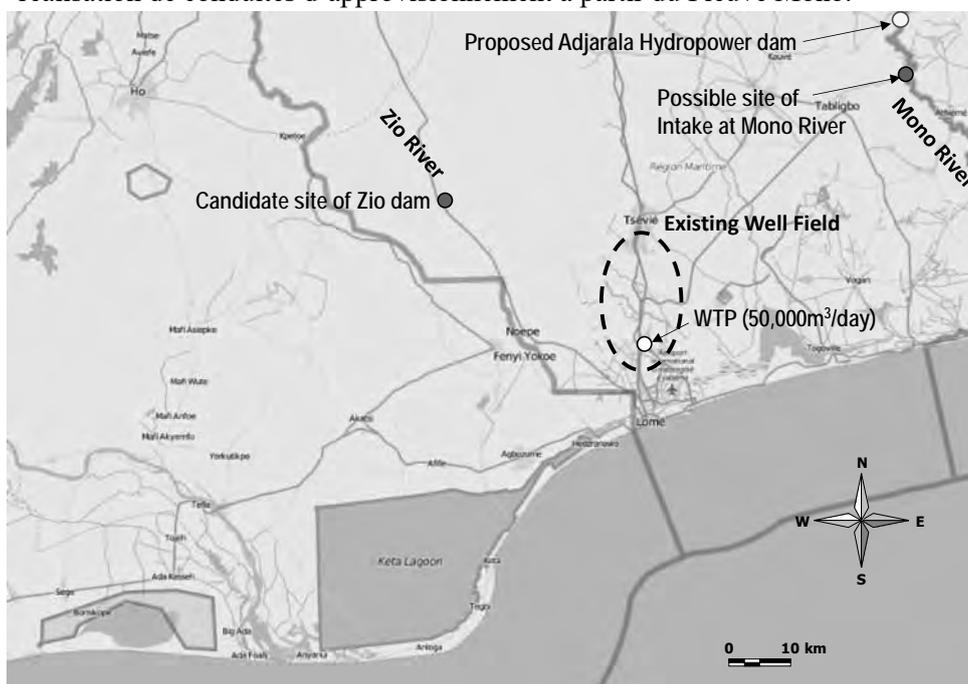
Il est prévu que l'approvisionnement en eau de Lomé soit effectué à partir du Fleuve Volta via le Projet Transfrontalier pour l'Approvisionnement en Eau Potable de Sogakope - Lomé. Cependant, sa source dépendra de l'adduction transfrontalière. Pour les besoins d'approvisionnement sur le long terme, il serait judicieux de créer des sources d'approvisionnement diversifiées pour la ville de Lomé générées à partir des ressources internes du territoire togolais. Ce projet permet d'étudier les futures options possibles relatives aux sources d'eau internes du Togo.

2) Objectif.

L'objectif consiste à sécuriser une source d'eau suffisante sur le long terme (vers l'horizon 2040) pour l'approvisionnement en eau de la ville de Lomé.

3) Description du projet

- Etude de faisabilité sur les emplacements de barrages potentiels au niveau de la Rivière Zio et réalisation de conduites d'approvisionnement à partir du Fleuve Mono.



Source:Élaboré par l'Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations fournies par le SP-EAU

Figure 29.7.2 Emplacement du projet pour l'étude sur le développement d'une nouvelle source d'eau incluant le Barrage de Zio et les conduites d'adduction d'eau depuis la Rivière Mono jusqu'au système d'approvisionnement de Lomé

4) Avantages Escomptés

- Sécuriser un volume d'eau nécessaire pour l'usage urbain à Lomé.

5) Agence d'Exécution et Institutions Connexes

- SP-EAU

6) Estimation du Coût du Projet

- Pas disponible

7) Observations

- Il existe une étude menée en 1991, qui pourrait nécessiter une mise à jour en tenant compte de la situation actuelle.

(3) Extension de la station d'épuration d'Eau (STEP) du barrage de Kozah pour Kara

1) Justification

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la stratégie 1b-1: Utilisation efficace du barrage de Kozah existant.

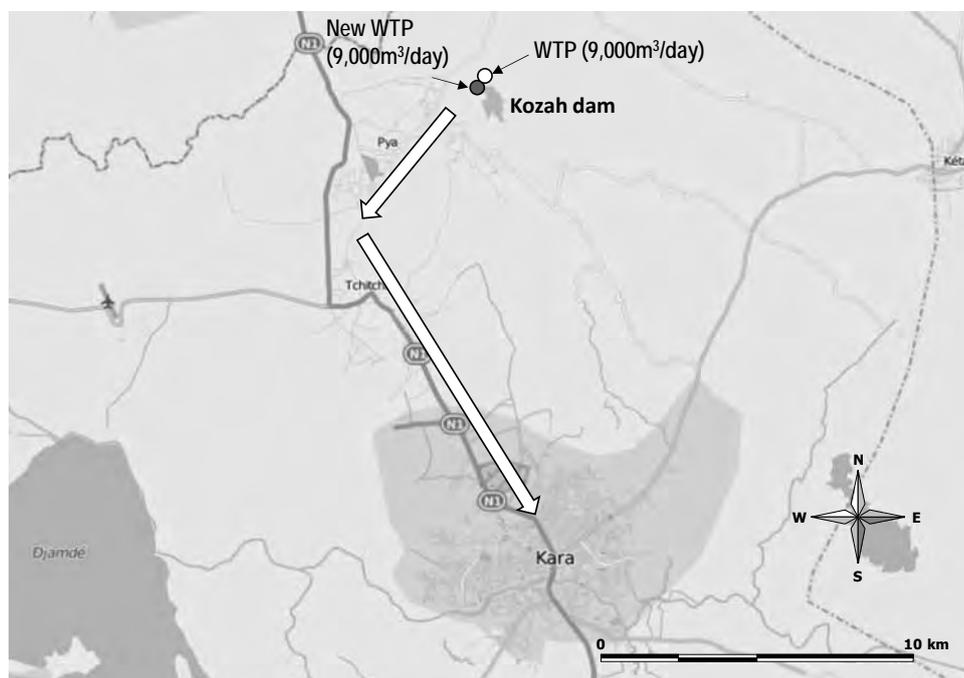
La capacité totale actuelle de la STEP au barrage de Kozah est estimée à environ 9.000m³/jour. L'on estime que le probable débit de captage d'eau pour l'usage domestique à partir du barrage de Kozah est de 18.000m³/jour au total si son réservoir est correctement géré.

2) Objectif

L'objectif consiste à sécuriser une source d'eau suffisante sur le moyen terme (vers l'horizon 2025) pour l'approvisionnement en eau de la ville de Kara et des zones environnantes.

3) Description du Projet

Extension de la STEP (9.000m³/jour) du barrage de Kozah.



Source:Élaboré par l'Équipe d'Étude de la JICA sur la base des informations fournies par le SP-EAU

Figure 29.7.3 Emplacement du projet d'extension de la STEP du Barrage de Kozah

4) Avantages Escomptés

- Sécuriser un volume d'eau nécessaire pour l'usage urbain à Kara et ses environs.

5) Agence d'Exécution et Institutions Connexes

- SP-EAU

6) Estimation du Coût du Projet

- Pas disponible

7) Observations

- L'Etude de Faisabilité du projet a été achevée en 2000.

(4) Elaboration des plans de Gestion Intégrée des Ressources d'Eau (GIRE) pour tous les bassins fluviaux du Togo

1) Justification

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la Stratégie 3-1: Elaboration des Plans de GIRE pour tous les bassins fluviaux du Togo.

Il est d'une importance capitale de bien coordonner les divers usages de l'eau par l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de GIRE au niveau des bassins fluviaux. Au Togo, aucun plan de GIRE pour les trois bassins fluviaux du pays n'est élaboré à l'heure actuelle. Tous les bassins fluviaux devraient avoir un plan de GIRE.

2) Objectif

- Une bonne gestion des ressources en eau au niveau des bassins fluviaux.

3) Description du Projet

- Elaboration du plan de GIRE pour les bassins fluviaux du Lac Togo, du Fleuve Mono et de la Rivière Oti.

4) Avantages Escomptés

- Une bonne gestion des ressources en eau au niveau des bassins fluviaux du Togo.

5) Agence d'Exécution et Institutions Connexes

- DRE

6) Estimation du Coût du Projet

- Pas disponible

7) Observations

- Cette étude constitue l'une des activités du Plan d'Action de GIRE.

Chapitre 30 Stratégies de développement urbain et régional au Togo

30.1 Développement urbain au Togo

30.1.1 Situation actuelle du développement urbain au Togo

En 2010, 50% de la population nationale au Togo vivaient dans les zones urbaines.

Tableau 30.1.1 Evolution de la population urbaine au Togo

Année	Population totale	Population urbaine	Part de la population urbaine
2010	6.191.155	2.334.495	37,7%

Source: GSS, 2013, Recensement de la Population et de l'Habitat 2010, Caractéristiques démographique, Social, Economique et de l'habitat

30.1.2 Hiérarchie des centres urbains au Togo

La division territoriale du Togo se compose de communes, de préfectures et de régions. L'article 2 de la loi N° 2007-011 du 13 Mars 2007 prévoit que: «Le territoire national est divisé en collectivités locales, dont chacune possède un statut juridique et une autonomie financière. Les autorités locales se trouvent aux trois niveaux suivants :

- Communes
- Préfectures
- Régions

Au Togo, il y a 21 communes urbaines, 333 communes rurales, 30 conseils préfectoraux, 5 conseils régionaux. La commune de Lomé a un statut particulier avec des subdivisions urbaines (arrondissements) qui jouissent d'une autonomie de gestion et sont administrées par des maires de lotissement urbain, qui sont à la fois députés au maire de la ville de Lomé.

Toutes ces circonscriptions se composent des circonscriptions des autorités locales et des circonscriptions administratives des autorités de l'Etat. La commune n'est que le siège d'une autorité locale. Parmi les communes, on fait une distinction entre les communes rurales et les communes urbaines. Les communes urbaines sont composées de subdivisions urbaines et abritent les préfectures. La loi de 1998 portant décentralisation au Togo a utilisé cette division pour se prononcer sur le nombre des autorités locales.

Les sept plus grands centres urbains du Togo avec une population de plus de 50.000 habitants en 2010 sont le Grand Lomé, Sokodé, Kara, Kpalimé, Atakpamé, Tsévié et Dapaong.

En l'absence d'un plan de développement du territoire national, les capitales régionales sont largement appelées à jouer un rôle majeur dans la promotion du développement économique régional, en plus de leurs fonctions administratives.

30.1.3 Examen des plans de développement urbain du Togo

Pour ce qui est des villes, la plupart des capitales régionales ont déjà élaboré leurs schémas directeurs pour servir de guide à leurs expansions aussi bien physiques qu'économiques. Cependant, la plupart des plans existants sont déjà dépassés (i.e. : Lomé 1981, Sokodé 2001) et doivent être révisés. En conséquence, plusieurs villes ont soit commencé soit terminé le processus de révision de leurs schémas directeurs, tels que la ville de Blitta (2014), la ville de Sotouboua (2011), et la ville de

Tsévié dans la préfecture de Zio (2011). De même, la région métropolitaine de Lomé qui comprend la capitale et ses cantons environnants prépare actuellement son schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).

Les centres urbains sélectionnés pour une attention particulière dans le développement des corridors en raison de leur taille urbaine actuelle sont les six centres urbains, qui sont situés le long des principaux corridors internationaux, à savoir le Grand Lomé, Kara, Sokodé, Atakpamé, Dapaong et Tsévié. En considérant les stratégies de développement des corridors, les fonctions suivantes pour les grands centres urbains du Togo sont désignées pour l'avenir:

- Grand Lomé: ville internationale de première classe comme centre d'affaires et d'administration
- Kara: centre national des affaires, de l'industrie, y compris l'agro-industrie et le commerce
- Sokodé: pôle de développement régional avec base de l'industrie agroalimentaire et centre de services pour le centre du Togo
- Atakpamé: pôle de croissance régional basé sur l'agro-industrie et centre de services pour le sud du Togo
- Dapaong: pôle de développement régional basé sur l'agro-industrie et centre de services pour le nord du Togo
- Tsévié: nouvelle ville d'accès au Togo avec la ville aéroportuaire et le centre logistique

30.1.4 Futur cadre démographique urbain du Togo

Une fois l'intégration physique commencée, l'urbanisation se fera rapidement à Lomé. On prévoit que la population du Grand Lomé atteindra près de 5 millions d'ici 2040.

Sokodé, Kara et Atakpamé devraient croître pour atteindre une population d'environ 300 000 habitants d'ici 2040, soit environ quatre fois plus que la population actuelle.

Tableau 30.1.2 Populations futures des grands centres urbains du Togo

Région		2010	2015	2025	2033	2040	Croissance 2015-2040
Grand Lomé	Population	1,571,508	1,949,591	2,915,686	3,908,998	4,970,417	3,020,826
	Taux de Crois. Annuel		4.41%	4.11%	3.73%	3.49%	3.81%
Sokodé	Population	95,070	118,840	184,205	258,436	343,427	224,587
	Taux de Crois. Annuel		4.56%	4.48%	4.32%	4.15%	4.34%
Kara	Population	94,878	116,562	177,834	249,618	333,840	217,278
	Taux de Crois. Annuel		4.20%	4.31%	4.33%	4.24%	4.30%
Atakpamé	Population	69,261	87,926	141,609	206,039	283,554	195,628
	Taux de Crois. Annuel		4.89%	4.88%	4.80%	4.67%	4.80%
Dapaong	Population	58,071	71,717	107,871	147,291	191,064	119,347
	Taux de Crois. Annuel		4.31%	4.17%	3.97%	3.79%	4.00%
Tsévié	Population	54,474	61,786	80,407	96,699	111,715	49,929
	Taux de Crois. Annuel		2.75%	2.68%	2.33%	2.08%	2.40%

Source : Equipe d'Etude de la JICA à partir de calculs de données fournies par la Direction Générale des Statistiques et de la Comptabilité Nationale

30.1.5 Questions liées au développement urbain et régional au Togo

En ce qui concerne le développement des corridors de transports, les questions suivantes représentent des problèmes ou des contraintes liées au développement urbain et régional au Togo.

- Les déséquilibres prononcés entre les milieux urbains et ruraux
- Surconcentration sur Lomé la capitale aux frais des villes de deuxième et troisième rang le long du Corridor Nord-Sud mise en évidence par des milieux urbains pauvres, des activités économiques insuffisantes et une offre d'emploi restreinte.
- La prestation insuffisante des services publics et des institutions (hôpitaux, universités, etc.) au niveau des villes de deuxième et de troisième rang.
- Les grandes disparités entre les villes de troisième rang elles-mêmes le long du corridor

nord-sud en fonction de leur distance par rapport à Lomé

- L'insuffisance des infrastructures et équipements urbains
- Le déclin des centres urbains mal structurés
- Les problèmes liés au régime foncier, aux droits à l'accès à la propriété foncière et au logement.

30.1.6 Objectifs généraux pour le développement urbain du Togo

Les objectifs généraux pour le développement urbain du Togo sont présentés comme suit :

- Préparer les centres urbains pour un rôle de premier plan en termes de développement économique
- Mettre à niveau les fonctions des grands centres urbains afin qu'ils puissent jouer leurs rôles
- Tirer parti des avantages du développement corridor de transport afin de tisser de meilleurs liens entre les centres urbains et les zones rurales
- Atténuer l'impact négatif causé par le développement du corridor de transport

30.1.7 Stratégies de développement urbain du Togo

Afin d'atteindre les objectifs généraux pour le développement urbain, et en prévision des impacts et des opportunités générées par le projet du corridor de transport en perspective, il est important de faire l'examen du SDAU de chaque centre urbain en prenant en considération les éléments suivants:

- Transformation de la structure urbaine pour plus du développement en ce qui concerne le développement du corridor
- Développement des infrastructures et modernisation urbaine en prenant en considération le développement des secteurs économiques potentiels dans les grands centres urbains
- Construction d'une rocade ou de routes de contournement non seulement pour éviter les embouteillages dans les centres urbains respectifs, mais aussi pour le désenclavement des terres pour le développement du secteur économique.

30.2 Stratégies de Développement Urbain du Grand Lomé

30.2.1 Situation actuelle du Grand Lomé

(1) Expansion urbaine du Grand Lomé

Depuis 1979, la zone urbaine du Grand Lomé a connu une expansion continue comme le montre la Figure 30.2.1. L'urbanisation se fera principalement sur le corridor côtier le long de la route nationale RN2 et vers le nord le long de la route nationale RN1. L'expansion est également considérable le long de la route nationale RN5 jusqu'à Noepe et aussi le long de la RN34 jusqu'à Djagblé où les plans d'eau existants n'ont pas suffi à freiner cette expansion urbaine prononcée.

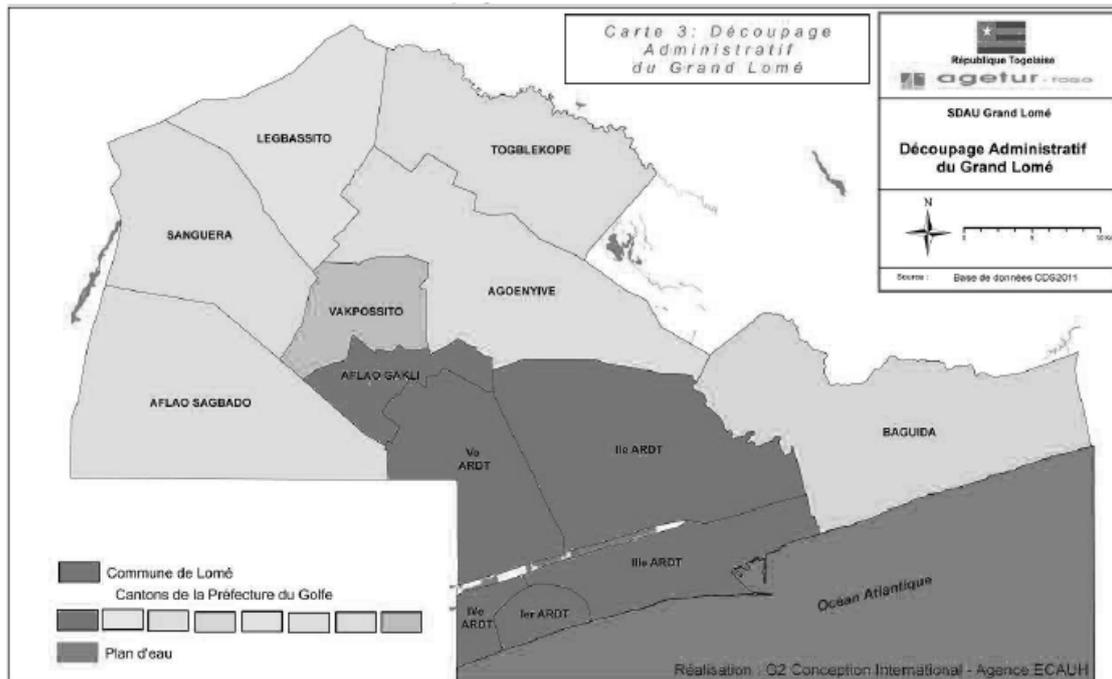


Source : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Grand Lomé. Phase II "Analyse prospective". G2 Conception International/Agence ECAUH

Figure 30.2.1 Croissance urbaine du Grand Lomé entre les années 1979 et 2013

(2) Démographie du Grand Lomé

Le Grand Lomé se compose de la Commune de Lomé avec ses 5 arrondissements qui représentent la région de la capitale du Togo, en plus des 8 cantons de Aflao Gakli, de Aflao Sagbado, de Agoényivé, de Baguida, de Legbassito, de Sanguera, de Togblekopé et de Vakpossito.



Source : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme du Grand Lomé Phase II "Analyse Prospective". G2 Conception International/Agence ECAUH

Figure 30.2.2 Limites administratives du Grand Lomé

La capitale Lomé et sa région métropolitaine ont connu une forte croissance démographique entre 1981 et 2010, augmentant avec un taux de croissance annuel de plus de 4% depuis près de trois décennies.

Tableau 30.2.1 Population du Grand Lomé (1981 et 2010)

	Entités	Population		Taux de Crois. Annuel (%)	Superficie (km ²)	Densité de population 2010 (personne/ km ²)
		1981	2010			
Commune de Lomé	1 st District	375,499	25,876	2.81%	90	9,329
	2 nd District		348,876			
	3 rd District		187,573			
	4 th District		60,031			
	5 th District		217,210			
Préfecture du Golfe	Aflao Gakli	72,307	81,711	8.31%	255	2,870
	Aflao Sagbado		108,857			
	Agoènyivé		258,389			
	Amoutive		24,613			
	Baguida		117,350			
	Legbassito		29,348			
	Sanguera		38,349			
	Togblekopé		46,310			
	Vakpossito		27,015			
Greater Lomé	447,806	1,571,508	4.42%	345	4,555	

Source: Direction Générale de la Statistique et de la Compatibilité Nationale RGPH 1981, 2010

(3) Plan directeur urbain existant

La stratégie de développement urbain (SDU) a été achevée depuis 2012. Elle vise à fournir à Lomé, la capitale, une vision de développement à long terme pour l'horizon 2030 sur la base d'un processus de coordination qui comprend un espace géographique plus vaste partagé entre la Commune de Lomé, et ses cantons environnants. En outre, la SDU de Grand Lomé est couplé à un programme prioritaire pour réduire la pauvreté urbaine.

La vision commune du Grand Lomé qui a été adoptée par la SDU est définie comme suit : «*D'ici à 2030, le Grand Lomé sera une communauté urbaine moderne, saine, attractive, doté d'un gouvernement local fort, un centre de transit, un pôle de développement et compétitif en Afrique de l'ouest et une agglomération mieux structurée où le citoyen est bien épanoui*»

Par conséquent, la SDU a préparé un programme d'urgence qui donne la priorité à quinze grands projets et actions à mettre en œuvre de toute urgence, incluant "L'élaboration du schéma directeur du Grand Lomé."

Pendant la formulation du plan directeur pour le Grand Lomé, plusieurs scénarios de développement ont été discutés et évalués concernant la future structure spatiale du Grand Lomé.

Le premier scénario propose une limite de croissance maximale couvrant 993,3 km² qui peut absorber l'extension urbaine basée sur une densité constante similaire à celui déjà expérimenté en 2010 (4.248 habitants/km²). (Figure 30.2.3)

Le second scénario propose de contenir la croissance urbaine dans les limites du Grand Lomé. En conséquence, les différentes densités urbaines sont affectées à des zones différentes dans le but de réaliser un tel scénario (Figure 30.2.4)

Le troisième scénario propose de densifier le Grand Lomé tout en suggérant dans le même temps d'inclure la plus grande région métropolitaine sur la base du développement polycentrique qui laisse de l'espace pour une ceinture verte importante, en plus de certaines zones agricoles. (Figure 30.2.5)

30.2.2 Perspectives d'avenir pour le Grand Lomé

La région du Grand Lomé est appelée à jouer un rôle majeur tant au niveau sous-régional qu'au niveau national, servant de fer de lance pour la croissance économique et le développement urbain. En effet, en raison de son emplacement stratégique le long du corridor côtier Abidjan-Lagos et de son rôle croissant en tant que porte d'entrée importante pour les pays sans littoral, au nord, la région du Grand Lomé peut compter sur un port déjà performant et son centre aéroportuaire pour soutenir sa position d'acteur majeur dans la région d'Afrique de l'Ouest et ainsi attirer de nouveaux investissements étrangers directs.

Dans de telles circonstances, le plan de développement urbain du Grand Lomé devrait tenir compte de ces changements structurels récents, et, en outre, prendre en compte les impacts physiques et économiques possibles de l'intégration régionale en particulier ceux liés aux développements récents dans les zones urbaines à la frontière du Ghana, en particulier à Aflao. En conséquence, le rapport de diagnostic en relation avec le schéma directeur du Grand Lomé a identifié une liste de projets potentiels à mettre en œuvre sur les courts et moyens termes et à l'horizon 2030. Ceux-ci comprennent l'expansion de la rocade extérieure qui se connecte à Noepe à la frontière Ghanéenne, au nouvel aéroport international de Lomé, à l'extension du terminal à conteneurs de Lomé, ainsi qu'à plusieurs projets d'infrastructures routières et logistiques, puis à des projets de logement sociaux, des projets environnementaux puis des projets liés aux services sociaux et publics .

30.2.3 Questions sur le développement urbain du Grand Lomé

Les questions suivantes sont définies pour le développement urbain du Grand Lomé :

- Croissance démographique rapide provoquant une expansion urbaine rapide
- Infrastructure routière insuffisante
- Embouteillages aux heures de pointe causés par le manque de bon réseau routier urbain et transports en commun
- Menaces environnementales liées aux inondations, aux systèmes de drainage insuffisants et à la gestion inappropriée des déchets solides.
- Parcs industriels disponibles limités

30.2.4 Objectifs pour le développement urbain du Grand Lomé

Les objectifs suivants sont fixés pour le développement urbain du Grand Lomé :

- Utiliser au maximum le potentiel du Grand Lomé en tant que capitale nationale et ville-carrefour sous-régionale en relation avec le développement du corridor
- Promouvoir la région du Grand Lomé comme une ville moderne, non seulement pour les affaires et le centre d'administratif, mais aussi pour la production industrielle
- Gérer la croissance urbaine et répondre à la pression de croissance démographique et la perte des réserves de terres stratégiques autour de la ville.
- Organiser et réorienter les développements à venir le long du corridor côtier, surtout que l'arrière-pensée avec des villes telles que Tsévié et Noepe connaissent également dans le même temps des changements géographiques importants qui doivent être inscrits dans une logique métropolitaine plus grande.
- Faire face à la concentration de l'activité économique et aux embouteillages dans le centre-ville et autour de la zone portuaire
- Développer les infrastructures nécessaires à haut standards économiques, des installations et des services sociaux de haut niveau, ainsi que des centres de loisirs, afin de faire du Grand Lomé une ville compétitive et attractive dans la sous-région ouest-africaine.

30.2.5 Stratégies de développement urbain du Grand Lomé

Les stratégies de développement urbain du Grand Lomé sont comme suit :

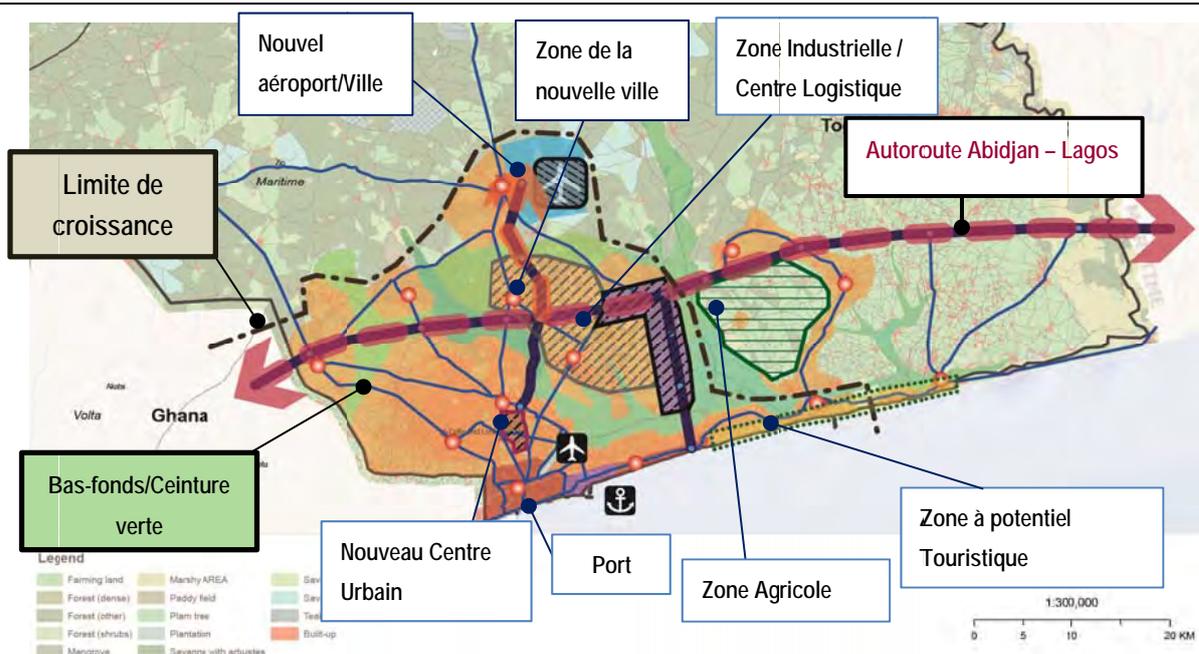
- Tirer pleinement parti de l'actuel aéroport international
- Mettre à niveau les routes et les chemins de fer pour répondre à la modernisation escomptée de la capacité de manutention du fret du Port de Lomé.
- Renforcer et améliorer les fonctions commerciales du Grand Lomé par rapport au Port de Lomé
- Construire une rocade extérieure, non seulement pour la gestion urbaine de la circulation et du trafic de transit, mais aussi l'expansion future des terres urbaines
- Construire une autoroute est-ouest dans le cadre de l'autoroute Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos
- Préparer les plans nécessaires en temps opportun pour sécuriser les terres pour une expansion urbaine future et le développement de nouvelles zones d'activité industrielles.
- Mettre en œuvre le développement des réseaux routiers urbains nécessaires pour atténuer la pression du trafic causée par la motorisation, la croissance démographique et le développement des corridors de transport
- Mettre en œuvre l'amélioration et la modernisation nécessaire du transport en commun pour assurer une grande mobilité urbaine, mais aussi la mobilité inter-ville pour les groupes de personnes pauvres et à revenu intermédiaire
- Fournir suffisamment d'électricité et d'eau aux habitants et industries du Grand Lomé.
- Fournir des zones résidentielles adéquates à la population future par le réaménagement des zones dans le centre-ville.
- Gérer les risques environnementaux existants liés aux inondations et aux réseaux de drainage inadéquats
- Offrir de meilleurs services publics, tels que des installations médicales de pointe et des laboratoires, des centres culturels et de loisirs sophistiqués pour attirer les gens d'affaires et les entreprises.

30.2.6 Structure géographique conceptuelle pour le Grand Lomé

L'équipe d'étude de la JICA propose une alternative de développement supplémentaire en tenant compte des changements éventuels qui seront induits par la mise en œuvre du corridor sous-régional côtier Abidjan-Lagos.

Le projet du CACAO a préparé des concepts spatiaux pour les zones métropolitaines côtières en effectuant des analyses préliminaires sur les points suivants:

- Où placer une autoroute Est-Ouest, dans le cadre de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos, dans chaque zone métropolitaine côtière?
- Comment sécuriser la connectivité entre les corridors Nord-Sud et le corridor côtier à l'intérieur de chaque zone métropolitaine côtière?
- Comment assurer un accès fort aux ports maritimes stratégiques qui ont des plans d'expansion au sein des métropoles côtières ?
- Comment accéder aux nouveaux aéroports internationaux prévus dans chacune des métropoles côtières?
- Où situer de nouvelles zones industrielles dans chacune des métropoles côtières?



Source: Equipe d'Etude de la JICA Proposition fondée sur un scénario de développement du corridor sous-régional

Figure 30.2.6 Projet de structure géographique pour le Grand Lomé dans le contexte du scénario du développement du corridor sous-régional

30.2.7 Programmes et projets de développement urbain liés au corridor de développement du Grand Lomé

En termes de perspectives d'avenir, les projets d'infrastructure suivants sont prévus : le prolongement de la rocade extérieure qui se connecte à Noepe à la frontière avec le Ghana ; le nouvel aéroport international prévu à Tsévié ; l'extension de l'aéroport de Niamtougou, et l'extension du terminal à conteneurs de Lomé. Ces projets doivent être inclus dans le plan directeur.

Les projets suivants doivent être programmés :

- Révision du cadre de développement territorial et Plan de la structure de l'aire du Grand Lomé, selon le scénario de développement sous-régional, en tenant compte de l'étendue et de l'impact du projet CACAO tant sur le plan national que sous-régional. En conséquence, les besoins potentiels en termes de zones d'activité industrielle et économique, le secteur de la logistique, le développement du secteur tertiaire, etc. ... doivent être pris en compte.
- Elaboration d'un plan directeur détaillé pour la zone portuaire de Lomé
- Formulation d'un plan directeur pour la zone côtière visant à traiter les futurs scénarios de croissance, les activités touristiques et la protection des zones côtières
- Mise à niveau du réseau de drainage du Grand Lomé
- Construction d'une usine de traitement des eaux usées pour le Grand Lomé
- Formulation d'un plan directeur pour la collecte et le traitement des déchets solides pour le Grand Lomé.

30.3 Stratégies de développement urbain de Tsévié

30.3.1 Situation actuelle de Tsévié

(1) Expansion urbaine de Tsévié

Le Schéma directeur de Tsévié a été mis à jour en 2011. La ville qui est la capitale de la région maritime a connu récemment de plus en plus la pression urbaine menant à des changements

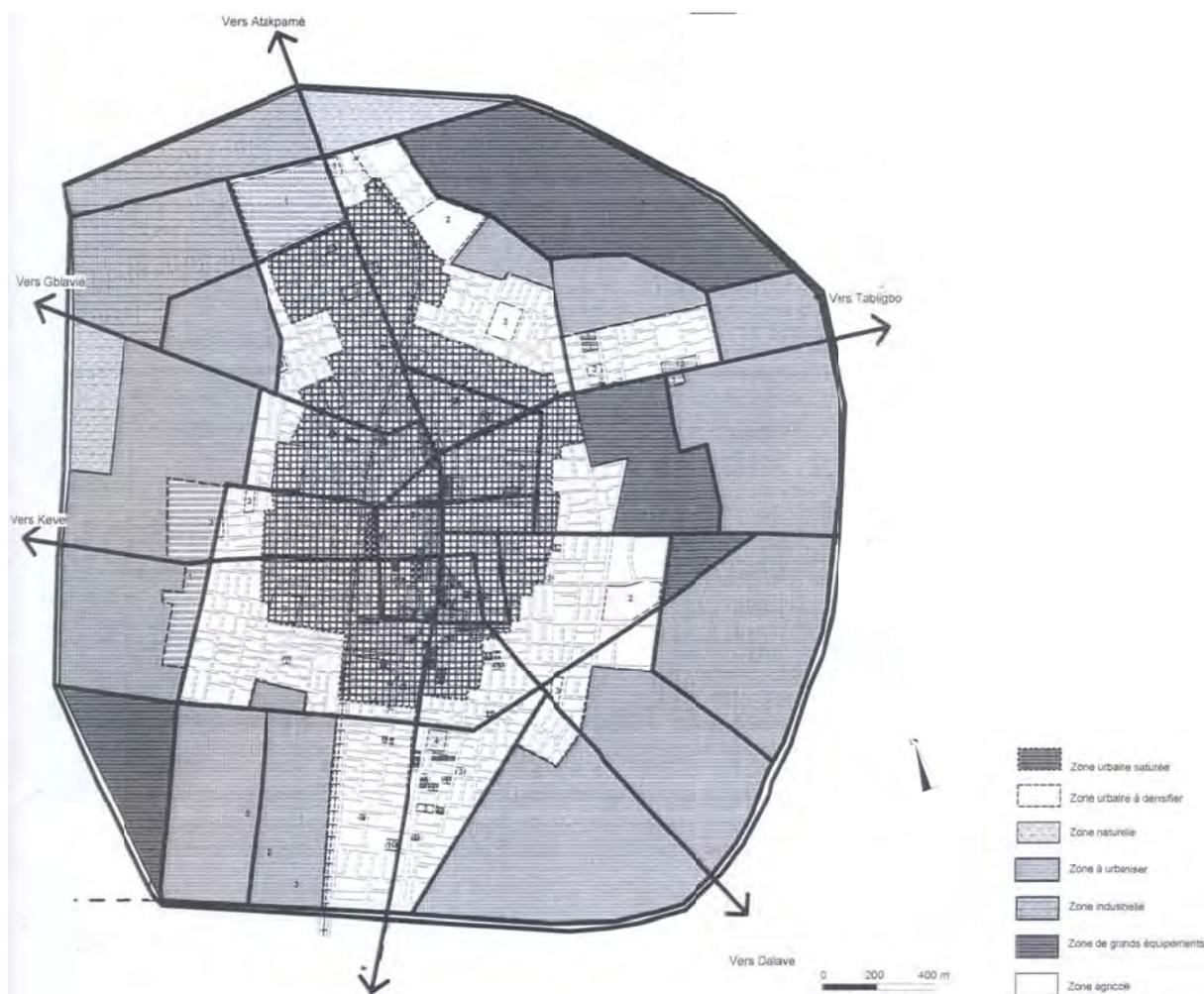
importants dans sa structure géographique principalement en raison de sa proximité d'avec la capitale (35 km) et de son effet d'entraînement.

(2) Démographie de Tsévié

La population de Tsévié était de 54.500 habitants en 2010.

(3) Plan directeur urbain existant

La structure spatiale et le réseau routier de Tsévié qui ont été proposés par le schéma directeur nouvellement mis à jour sont présentés dans les (Figure 30.3.1).



Source : SDAU de Tsévié 2011

Figure 30.3.1 Structure spatiale de Tsévié (SDAU 2011)

30.3.2 Perspectives d'avenir pour Tsévié

Tsévié est stratégiquement situé à la croisée des chemins le long de la route nationale No.1 qui traverse le pays du sud au nord reliant le port de Lomé à Ouagadougou, et est également relié à Davié au Sud, Glabvié et Kévé à l'Est et à Tabligbo à l'ouest et Dalavé au Sud-Ouest. La ville se prépare à accueillir le nouvel aéroport de Lomé alors que la nouvelle section de route reliant Lomé à Cinkasé a déjà été construite jusqu'à l'entrée sud de la ville. Une autre caractéristique structurelle de Tsévié est la rocade extérieure qui est prévue pour dévier le trafic de transit à la périphérie de la ville et constitue sa limite de croissance urbaine. Par conséquent, il est important de prendre en compte les transformations géographiques et démographiques potentiels liées principalement au développement de la nouvelle ville aéroportuaire à Tsévié et de revoir le schéma directeur de la ville afin d'anticiper sur ces changements.

30.3.3 Questions sur le développement urbain de Tsévié

Les questions suivantes sont définies en ce qui concerne le développement urbain de Tsévié :

- Croissance démographique soutenue provoquant une faible densité de l'étalement urbain
- Menaces environnementales liées aux systèmes de drainage insuffisants et à la gestion inappropriée des déchets solides
- Vision et rôle définis selon les perspectives de développement
- Trafic de transit des véhicules lourds dans le centre-ville troublant les activités de la ville

30.3.4 Objectifs pour le développement urbain de Tsévié

Les objectifs suivants doivent être pris en compte pour le développement urbain de Tsévié :

- Envisager un nouveau rôle pour Tsévié sur la base du développement futur du nouvel aéroport et de la ville aéroportuaire.
- Utiliser au maximum le potentiel de développement du nouvel aéroport et de la ville aéroportuaire de Tsévié.
- Gérer la croissance urbaine et répondre à la pression de la croissance démographique et la perte des réserves de terres stratégiques autour de la ville.

30.3.5 Stratégies de développement urbain de Tsévié

Ci-dessous les stratégies de développement urbain de Tsévié :

- Développer une ville aéroportuaire internationale pour accueillir la croissance démographique et les activités économiques par la formulation d'un schéma directeur de la ville aéroportuaire et en fournissant les infrastructures nécessaires
- Construire une autoroute de Lomé à la ville aéroportuaire en passant par Tsévié
- Mettre à jour le chemin de fer existant reliant Lomé à Tsévié et mettre à niveau la gare existante
- Planifier une future liaison ferroviaire avec la nouvelle zone de l'aéroport
- Renforcer et améliorer les fonctions commerciales au sein de la ville par rapport au nouvel aéroport
- Construire une rocade extérieure pour la gestion de la circulation urbaine et transfrontalière
- Mettre en œuvre l'amélioration et la modernisation du transport en commun pour assurer une grande mobilité urbaine, mais aussi une mobilité inter-ville pour les groupes de personnes pauvres et à revenu intermédiaire
- Fournir des zones résidentielles adéquates à la population future
- Préparer les installations, telles que des installations médicales de pointe et les laboratoires, et les centres culturels et de loisirs sophistiqués pour attirer les gens d'affaires et les entreprises
- Préparer un schéma directeur pour le drainage et le traitement des déchets solides

30.3.6 Programmes et projets pour le développement urbain de Tsévié lié au développement du corridor

Voici une liste supplémentaire de projets prioritaires qui devraient être développés au sein de Tsévié dans le but de compléter le développement du projet CACAO. D'autres projets prioritaires ont été mis en évidence et détaillés au début de ce chapitre et dans différentes sections de ce manuscrit concernant des secteurs spécifiques. En ce sens, seul le premier projet de la liste sera traité en détail car il n'a pas été préalablement spécifiquement abordé en termes de priorisation de la construction de sections spécifiques.

- Construction du périphérique extérieur de Tsévié et Davié
- Mise à jour du cadre de développement spatial et du plan de structure de Tsévié, en tenant

compte des besoins potentiels en termes de zones d'activités industrielles et économiques, du secteur de la logistique, du développement du secteur tertiaire, etc.

- Élaboration d'un schéma directeur pour la ville aéroportuaire de Tsévié et ses environs
- Réhabilitation de la gare de Tsévié
- Amélioration du réseau de drainage de Tsévié
- Formulation d'un schéma directeur pour la collecte et le traitement des déchets solides pour Tsévié.

(1) Construction du périphérique extérieur de Tsévié et Davié

1) Justification

Tsévié et sa ville voisine, Davié, sont devenues des villes carrefour du Grand Lomé et jouent un rôle majeur pour attirer les grandes infrastructures économiques tel que le nouvel aéroport de Tsévié, devenant en plus un choix privilégié pour les jeunes familles en quête de logement. On s'attend donc à ce que l'agglomération entraîne une demande importante de trafic routier. En prévision, il est important de construire un périphérique extérieur qui définit les limites de croissance de la ville et, surtout, contribue à dévier le trafic de transit tout en desservant des infrastructures économiques stratégiquement positionnées le long des différentes sorties de l'infrastructure routière planifiée telle que la nouvelle ville aéroportuaire de Tsévié.

2) Objectifs

- Éviter tout trafic de transit inutile qui entraîne une congestion aggravée
- Faciliter l'accès aux grands secteurs de la ville et éviter les embouteillages
- Servir les infrastructures économiques existantes tel que le nouvel aéroport de Tsévié.
- Définir et développer les limites de croissance urbaine de Tsévié et Davié
- Permettre le déplacement à grande vitesse de voitures et de camions sur le corridor de transport international

3) Description et phasage du projet

La description et le phasage du projet sont fournis ci-dessous.

- Examiner les emprises existantes des routes de contournement et du périphérique proposés dans le schéma directeur de Tsévié et proposer les meilleures liaisons avec le corridor Lomé-Ouagadougou
- Assurer les terrains nécessaires à la mise en œuvre future de tels projets d'infrastructure
- Remodeler la structure spatiale le long du périphérique extérieur.

Dans un souci de réduction des coûts tout en obtenant des effets rapides en desservant le Corridor International Lomé-Ouagadougou passant par Tsévié et Davié, une partie spécifique du périphérique extérieur a été désignée comme une priorité qui devrait être construite au premier stade de la mise en œuvre du projet -Figure 30.3.2. Cette section spécifique située dans la partie sud-ouest de la ville devrait donc être considérée comme prioritaire puisqu'elle est relativement plus facile à mettre en œuvre car elle passe en périphérie de l'agglomération loin des zones urbaines. Cette partie du périphérique extérieur contribue à la réalisation des différents objectifs stratégiques énoncés ci-dessus.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

- Développement et déploiement efficaces et efficients des activités du secteur économique le long des routes périphériques et de contournement.
- Gestion efficace des flux du trafic routier le long du corridor de transport Lomé-Ouagadougou et dans les villes ciblées

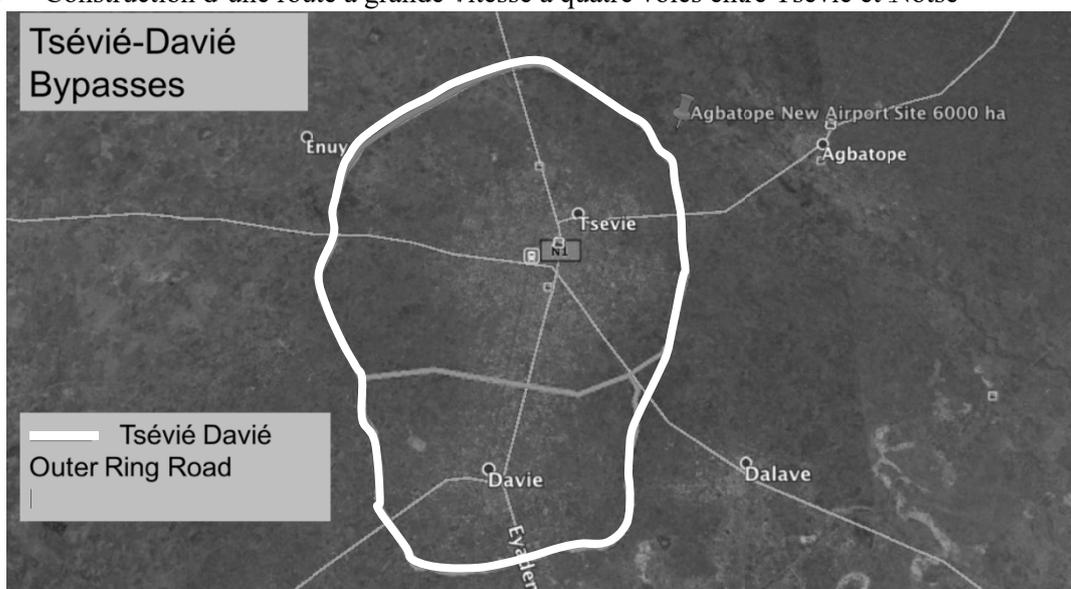
- Facilitation du transport des personnes et des marchandises
- Expansion et réorganisation des zones urbaines des villes ciblées

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Le Ministère des Travaux publics et des Transports
- Le Ministère de la planification, de l'Habitat et du Cadre de Vie représenté par AGETUR en coopération avec les administrations régionales et locales.

6) Projets connexes

- Mise à jour des schémas directeurs de Davié et de Tsévié
- Construction de l'autoroute entre la rocade de Lomé et le nouvel aéroport international
- Construction d'une route à grande vitesse à quatre voies entre Tsévié et Notsé



Source : Équipe d'étude de la JICA, sur la base de l'examen du tracé du périphérique extérieur proposé dans le SDAU de Tsévié en 2011

Figure 30.3.2 Site proposé pour le périphérique extérieur de Davié-Tsévié

30.4 Stratégies de développement urbain d'Atakpamé

30.4.1 Situation actuelle d'Atakpamé

(1) Expansion urbaine d'Atakpamé

La ville d'Atakpamé est la capitale de la région des Plateaux, située à 160 km au nord de Lomé et est coincée entre les montagnes vallonnées avec des pentes atteignant 20 à 40%. En raison du terrain accidenté, l'expansion urbaine a suivi une piste irrégulière produisant une structure géographique irrégulière avec deux centres urbains distincts.

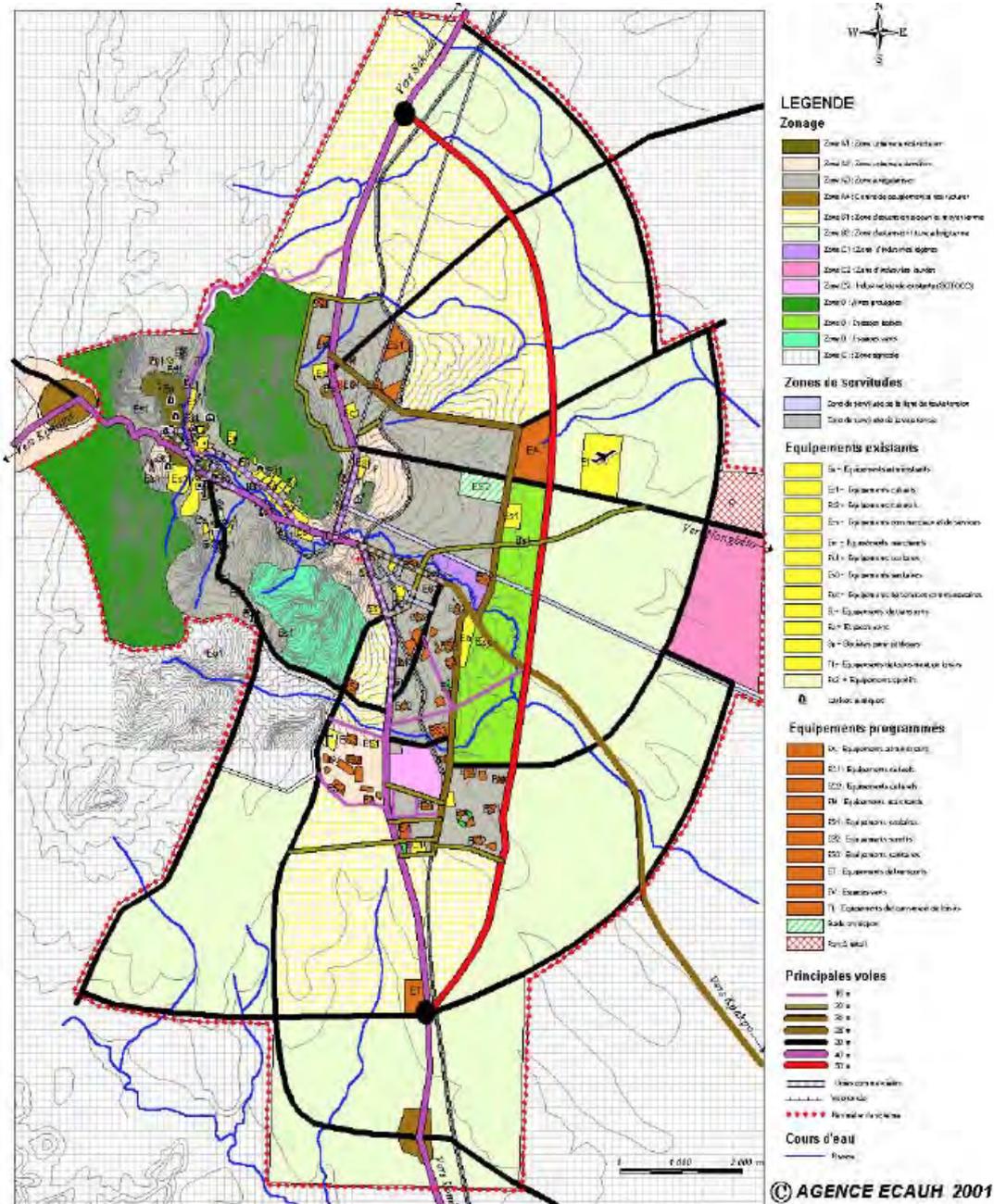
(2) Démographie d'Atakpamé

La population était estimée à 69.300 habitants en 2010.

(3) Plan directeur urbain existant

Le Schéma directeur d'Atakpamé a été préparé dès 2001. En raison de la topographie accidentée, le schéma directeur a dirigé les futures extensions urbaines, loin des zones montagneuses vers le nord-est, à l'est, au sud et au sud-ouest de la ville. L'extension urbaine proposée est structurée par une route principale large de 50 mètres (une sorte de route de contournement) qui traverse la ville, du sud au nord en évitant en même temps les centres traditionnels. Le réseau routier est complété par

une série de routes de desserte secondaire de 30 mètres de large reliant les principales parties de la ville à la structure de la route principale. En outre, le schéma directeur s'est accommodé aux différentes utilisations des terres, notamment à usage industriel, commercial, de logement et des services publics, sans oublier les espaces verts et protégés le long des fleuves et couvrant également certaines des zones montagneuses.



Source : SDAU 2001

Figure 30.4.1 Schéma directeur d'Atakpamé (SDAU 2001)

30.4.2 Perspectives d'avenir pour Atakpamé

En raison de sa distance relativement proche de la capitale, et ses caractéristiques géographiques et naturelles uniques, Atakpamé pourrait se développer comme une destination touristique majeure. En effet, le corridor de Lomé-Ouagadougou pourrait faciliter l'accès à la ville et activer ses potentialités inexploitées.

30.4.3 Questions sur le développement urbain d'Atakpamé

Les questions suivantes sont définies pour le développement urbain d'Atakpamé :

- Topographie accidentée avec des pentes de 20% à 40% restreignant l'expansion urbaine
- Centralité urbaine définie avec deux centres distincts en compétition pour l'espace
- Economie sous-développée et non diversifiée reposant sur le tourisme et une industrie mono-sectorielle (production de coton)
- Trafic de transit des véhicules lourds dans le centre-ville troublant les activités de la ville

30.4.4 Objectifs pour le développement urbain d'Atakpamé

Les principaux objectifs du Schéma directeur d'Atakpamé sont énoncés comme suit :

- Redéfinir la centralité urbaine dans la ville
- Gérer la croissance urbaine en tenant compte des conditions géographiques difficiles

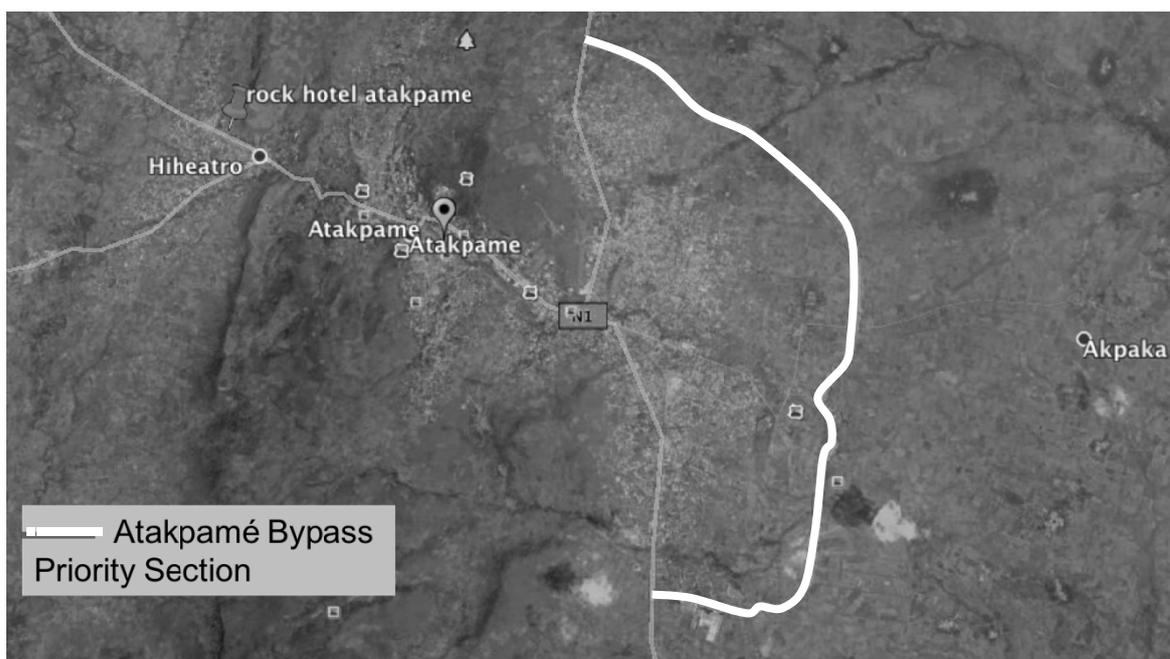
30.4.5 Stratégies de développement urbain d'Atakpamé

- Réorienter l'expansion urbaine de la ville vers des terrains plats à l'Est et au Sud-est
- Rattacher les quartiers périphériques à la principale structure urbaine de la ville
- Tenir compte du centre émergent au sud de la ville à la croisée des RN1, RN5 et du chemin de fer
- Restructurer le centre-ville
- Faire une autoroute entre Lomé et Atakpamé

30.4.6 Programmes et projets de développement urbain liés au développement du corridor à Atakpamé

Voici une liste de projets prioritaires qui devraient être développés au sein d'Atakpamé.

- Construction d'une route de contournement pour Atakpamé
- Mise à jour du schéma directeur et du plan de structure d'Atakpamé, afin de développer ses potentialités intrinsèques en termes d'écotourisme et d'agro-tourisme.
- Mise à niveau du réseau de drainage d'Atakpamé
- Formulation d'un schéma directeur pour la collecte et le traitement des déchets solides pour Atakpamé



Source : Équipe d'étude de la JICA, sur la base de la route de contournement proposée dans le SDAU d'Atakpamé en 2001

Figure 30.4.2 Site proposé pour la route de contournement d'Atakpamé

30.5 Stratégies de développement urbain de Sokodé

30.5.1 Situation actuelle de Sokodé

(1) Expansion urbaine de Sokodé

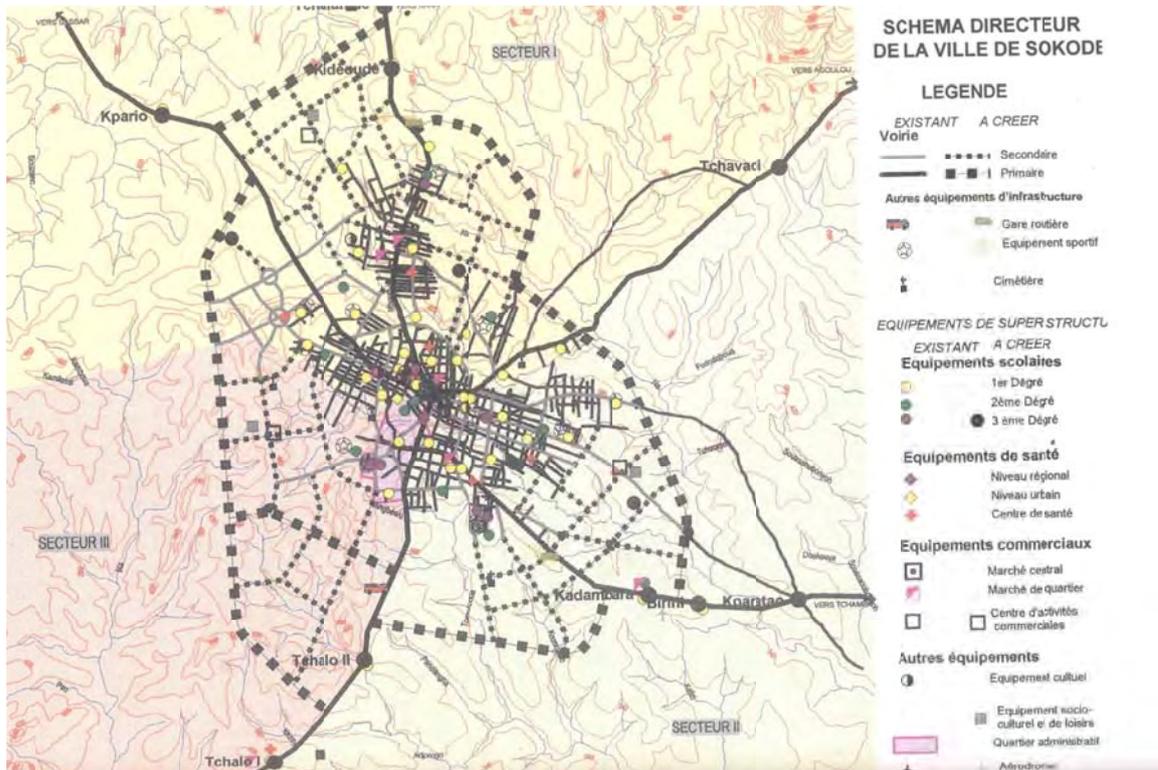
Sokodé est la troisième plus grande ville du Togo et est le siège de la Région Centrale et de Tchaoudjo au centre du pays, à 339 kilomètres au nord de Lomé. Récemment, la ville a connu une expansion urbaine accélérée avec un étalement urbain marqué soutenu par une croissance démographique continue.

(2) Démographie de Sokodé

En 2015, la population de la ville était estimée à 101.900 habitants.

(3) Plan directeur urbain existant

Le Schéma Directeur de Sokodé propose de développer la ville d'une manière concentrique autour du principal centre-ville en désignant trois grands secteurs de développement dans lesquels un réseau de rocades est aménagé définissant les futures limites de croissance. Ce réseau est encore densifié par une trame de routes secondaires desservant les zones d'extension interne et fournissant également l'épine dorsale pour le développement futur de la ville. En outre, le schéma directeur identifie la nécessité de construire différents bâtiments et services publics, y compris une gare de bus, des installations sportives, un cimetière, des écoles, des écoles secondaires en plus d'un collège, des établissements de santé aux niveaux local et régional, des marchés et centres commerciaux, ainsi qu'un centre administratif.



Source : SDAU de Sokodé

Figure 30.5.1 Schéma directeur de Sokodé (2015)

30.5.2 Perspectives d'avenir pour Sokodé

La ville s'est développée à l'époque précoloniale comme un carrefour commercial sur la route des noix de kola entre le Ghana et le Bénin. Aujourd'hui Sokodé joue un rôle majeur en tant que centre administratif et commercial de la région centrale et plus particulièrement pour les zones environnantes. En conséquence, et en raison de son emplacement central stratégique le long du corridor Lomé-Ouagadougou, et aussi en raison de sa route déjà établie et les réseaux relationnels avec les pays voisins du Bénin et du Ghana, Sokodé peut être préparé à jouer un rôle majeur à la fois aux niveaux national et sous-régionales en tant que centre commercial et industriel important.

30.5.3 Questions sur le développement urbain de Sokodé

- Accélération de la faible densité de l'étalement urbain
- Centre urbain sous-dimensionnée
- Economie sous développée et non diversifiée reposant principalement sur le commerce des produits agricoles
- Trafic de transit des véhicules lourds dans le centre-ville troublant les activités de la ville

30.5.4 Objectifs pour le développement urbain de Sokodé

Les principaux objectifs de développement urbain de Sokodé sont énumérés ci-dessous :

- Mieux relier la ville aux pays voisins du Bénin et du Ghana
- Gérer la croissance urbaine

30.5.5 Stratégies de développement urbain de Sokodé

- Diversifier les activités économiques de Sokodé
- Restructurer et rehausser le centre de la ville

- Rattacher les quartiers périphériques à la principale structure urbaine de la ville
- Construire une rocade ou route de contournement pour accueillir le trafic de transit
- Construire et gérer des zones industrielles (notamment les zones franches) le long de la rocade prévisionnelle ou de la route de contournement.

30.5.6 Programmes et projets pour le développement urbain liés au développement du corridor à Sokodé

Voici une liste supplémentaire de projets prioritaires qui devraient être développés au sein de Sokodé.

- Construction d'un périphérique extérieur pour Sokodé
- Mise à jour du SDAU de Sokodé, pour aider à développer ses potentialités intrinsèques en tant que grande ville carrefour. Construction de zones industrielles (notamment les zones franches) le long de la rocade prévisionnelle ou route de contournement
- Mise à niveau du réseau de drainage de Sokodé
- Formulation d'un schéma directeur pour la collecte et le traitement des déchets solides pour Sokodé

(1) Construction d'un périphérique extérieur pour Sokodé

1) Justification

Sokodé est déjà encombrée de vastes agglomérations urbaines qui s'étalent vers le sud-est où les conditions géographiques sont propices à la construction. On s'attend donc à ce que la ville attire des activités économiques supplémentaires et un volume important de demande de trafic routier. En prévision, il est important de construire un périphérique extérieur qui définisse les limites de croissance de la ville et, surtout, de dévier le trafic de transit le long du corridor de international Lomé-Ouagadougou.

2) Objectifs

- Éviter tout trafic de transit inutile qui entraîne une congestion aggravée
- Faciliter l'accès aux principaux secteurs de la ville et éviter les embouteillages
- Définir et développer les limites de croissance urbaine de la ville
- Permettre le déplacement à grande vitesse de voitures et de camions sur le corridor de international

3) Description et Phasage du projet

La description et le phasage du projet sont fournis ci-dessous.

- Examiner les emprises existantes des routes de contournement et du périphérique proposés dans le schéma directeur de Sokodé qui sont devenus obsolètes et proposer les meilleures liaisons au corridor Lomé-Ouagadougou
- Assurer les terrains nécessaires à la mise en œuvre future
- Remodeler la structure spatiale le long du périphérique extérieur.

Afin de réduire les coûts tout en obtenant des effets rapides en desservant le Corridor International Lomé-Ouagadougou passant par Sokodé, une partie spécifique du périphérique extérieure devrait être désignée comme une priorité. La partie est de la ville est plus facile à mettre en œuvre en raison des conditions géographiques existantes. Cependant, la route nationale qui sépare la RN 1 au centre de Sokodé au Nord-Ouest peut accéder aux zones agricoles et minières potentielles du Togo. Par conséquent, le phasage de la rocade extérieure devrait être déterminé en fonction d'une étude plus détaillée. Dans les deux cas, la route de contournement sélectionnée contribuera à la réalisation des différents objectifs stratégiques énoncés ci-dessus et pourrait être planifiée pour l'achèvement en 2025.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

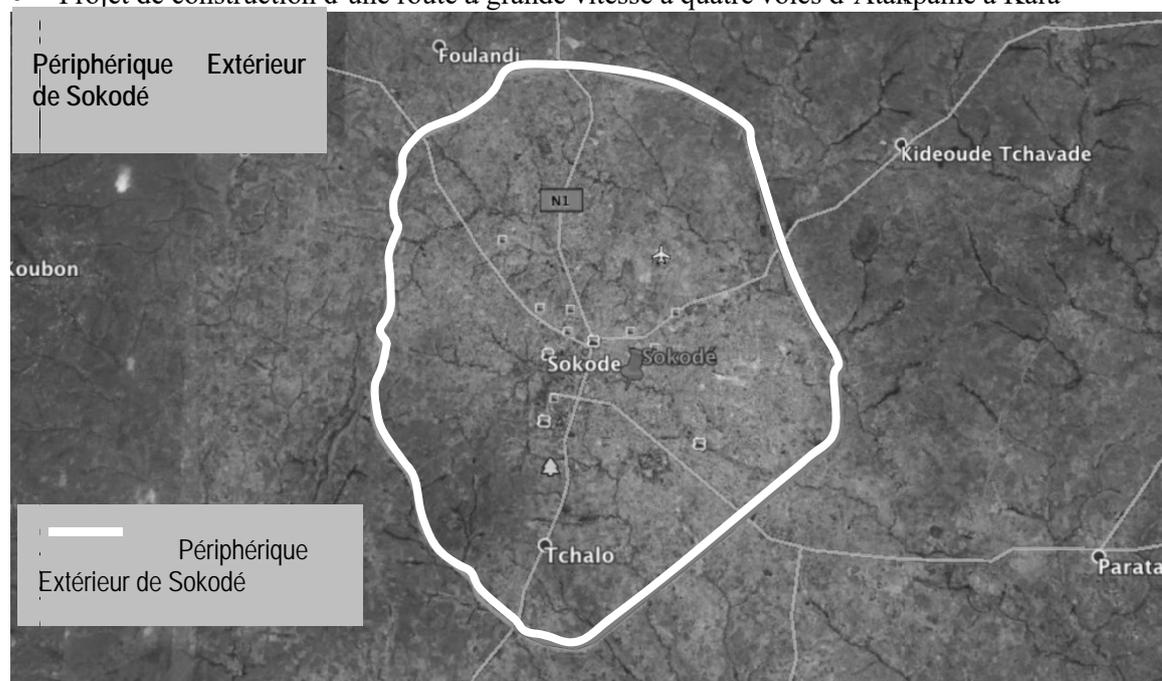
- Développement et déploiement efficaces et efficients des activités du secteur économique le long du périphérique extérieur
- Gestion efficace des flux du trafic routier le long du corridor Lomé-Ouagadougou et à l'intérieur de Sokodé
- Facilitation du transport des personnes et des marchandises
- Limiter l'étalement urbain en définissant les limites de croissance urbaine

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Le Ministère des Travaux publics et des Transports
- Le Ministère de la planification, de l'Habitat et du Cadre de Vie représenté par AGETUR en coopération avec les administrations régionales et locales.

6) Projets connexes

- Projets d'amélioration de la route Nord-Sud entre Sokodé et Bassar
- Projet de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies d'Atakpamé à Kara



Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base des conditions existantes sur le terrain et de routes des contournements proposées dans le SDAU de Sokodé

Figure 30.5.2 Site proposé pour la route périphérique extérieure de Sokodé

30.6 Stratégies de développement urbain de Kara

30.6.1 Situation actuelle de Kara

(1) Expansion urbaine de Kara

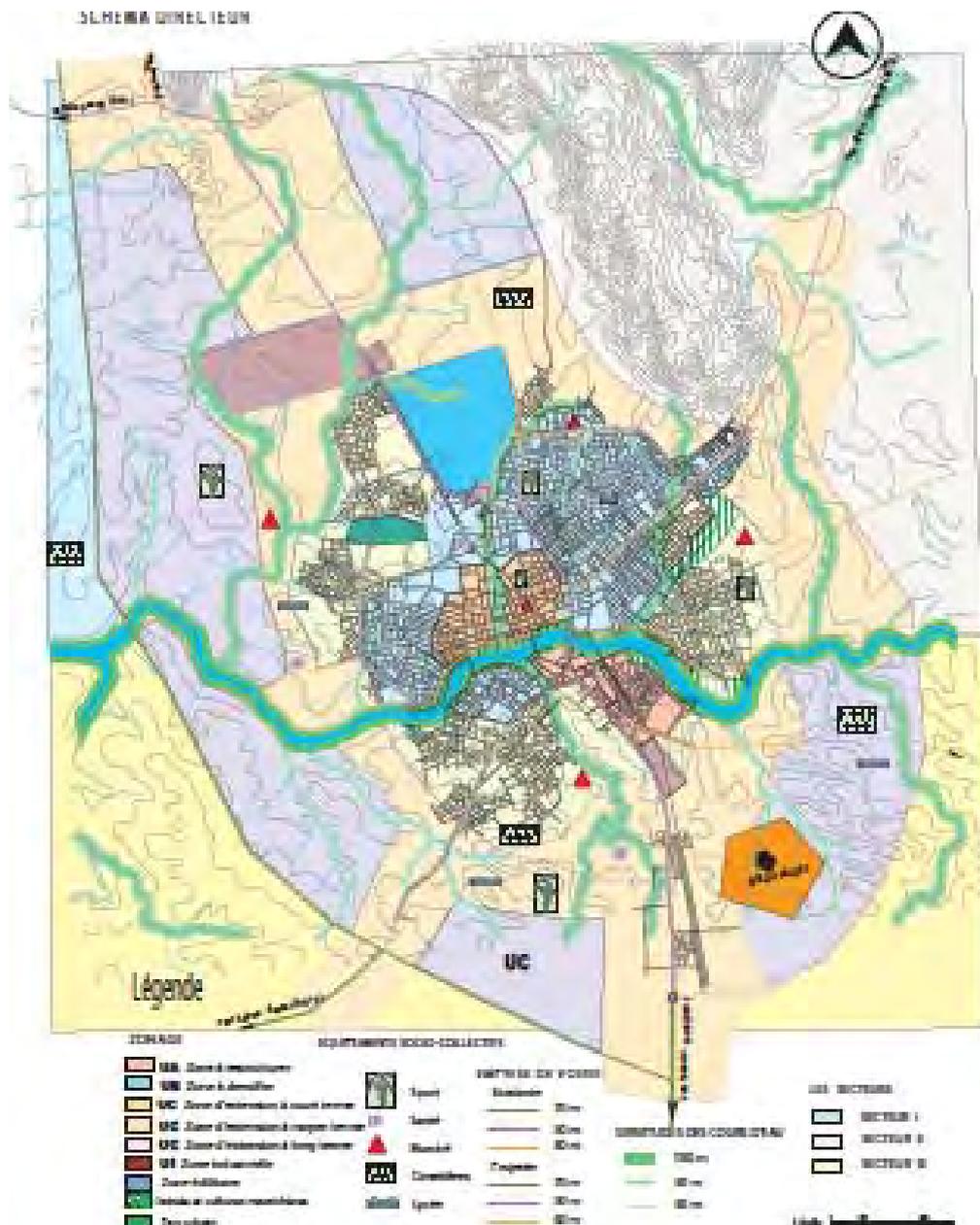
Kara est la capitale de la région de Kara et la deuxième ville administrative du Togo située 413 km au nord de la capitale Lomé. Comme la plupart des villes de deuxième niveau au Togo, Kara a connu une croissance urbaine accélérée caractérisée par un développement tentaculaire de faible densité le long des routes principales et secondaires.

(2) Démographie de Kara

En 2010, Kara avait une population de 94.900 habitants et a augmenté depuis pour atteindre 104.400 habitants en 2015.

(3) Plan directeur urbain existant

Le Schéma directeur de Kara a pris en compte les caractéristiques géographiques et physiques de la ville et a tout aussi essayé de composer avec ces éléments naturels en proposant des parcs linéaires dans les servitudes du fleuve et des cours d'eau.



Source : SDAU de Kara

Figure 30.6.1 Schéma directeur de Kara

De même, le schéma directeur a orienté le développement de la ville loin de la chaîne de montagnes. L'extension urbaine est structurée par une rocade extérieure de 70 mètres de large en contournant la ville par l'Ouest, reflété à l'Est par une rocade large de 50 mètres qui constitue la limite de croissance urbaine de la ville dans cette direction. Le réseau routier est structuré le long de la RN1, et complétée par une série de routes secondaires semi-elliptiques passant le long des abords de l'expansion urbaine actuelle et relié transversalement dans la direction Est-Ouest aux rocades

extérieures formant un large réseau irrégulier qui est censé guider la future extension urbaine de la ville. En termes d'utilisation des terres, le schéma directeur a prévu des zones d'extension urbaine pour le court, le moyen et le long terme. Il a également suggéré la restructuration urbaine et la densification de la zone centrale, désignant également une grande zone industrielle au nord de la ville en plus de deux zones industrielles plus petites le long de la RN1 des deux côtés du fleuve. En outre, le schéma directeur a réservé une grande zone pour les activités fonctionnelles, et a également proposé des sites pour la construction de marchés, de terrains de sport et des installations, un parc urbain et un hôpital régional.

30.6.2 Perspectives d'avenir pour Kara

Kara est stratégiquement située le long de la route nationale RN1 reliant Lomé à Ouagadougou. De même, et en plus de son rôle administratif, la ville s'est développée pour être un important centre commercial et a également développé des liens étroits avec les pays voisins du Bénin et du Ghana tissant un réseau commercial dense avec les deux pays. De plus, la ville est le foyer de la deuxième université du pays. Tous ces facteurs ont contribué au développement de la ville et constituent aujourd'hui le tremplin pour projeter le futur rôle de Kara à la fois aux niveaux sous-régional que national. En ce sens, il est imaginable que Kara pourrait être développé sur le moyen et long terme en tant que deuxième capitale nationale et le principal centre métropolitain régional et centre commercial dans un effort pour équilibrer la structure géographique nationale et freiner la surconcentration des activités et de la polarisation extrême actuellement vécue dans la région métropolitaine de Lomé.

30.6.3 Questions sur le développement urbain de Kara

Les questions suivantes sont définies en ce qui concerne le développement urbain de Kara :

- Kara a une série de cours d'eau dans la ville coulant du nord au sud, et est géographiquement limitée au nord et au nord-est par une chaîne de montagnes, ce qui limite en quelque sorte l'extension urbaine dans ces directions.
- Croissance démographique soutenue provoquant une faible densité de l'étalement urbain
- Vision et rôle définis par rapport aux perspectives de développement futur.
- Trafic de transit des véhicules lourds dans le centre-ville troublant les activités de la ville

30.6.4 Objectifs pour le développement urbain de Kara

Les objectifs suivants doivent être pris en compte pour le développement urbain de Kara :

- Envisager un nouveau rôle pour Kara comme deuxième capitale nationale et pôle de croissance régional
- Utiliser au maximum le potentiel de développement du corridor Lomé-Ouagadougou
- S'appuyer sur les réseaux déjà établis entre Kara et les pays voisins du Bénin et du Ghana
- Gérer la croissance urbaine et répondre à la pression de croissance démographique et la perte des réserves de terres stratégiques autour de la ville.

30.6.5 Stratégies de développement urbain de Kara

Ci-dessous les stratégies de développement urbain de Kara :

- Développer un pôle de croissance régional pour équilibrer la répartition géographique et pour accueillir la croissance démographique et activités économiques par la formulation d'un schéma directeur pour Kara
- Mettre à niveau les connexions existantes entre Kara et le Bénin et Kara et le Ghana.
- Construire une rocade ou une route de contournement pour la gestion urbaine de la circulation et

le trafic de transit

- Construire et gérer des zones industrielles (notamment les zones franches) le long de la rocade prévisionnelle ou route de contournement
- Mettre en œuvre l'amélioration et la modernisation du transport en commun pour assurer une grande mobilité urbaine, mais aussi une mobilité inter-ville pour les groupes de personnes pauvres et à revenu intermédiaire
- Fournir des zones résidentielles adéquates à la population future
- Préparer les installations, telles que des installations médicales de pointe et laboratoires, et les centres culturels et de loisirs sophistiqués pour attirer les gens d'affaires et les entreprises
- Préparer un schéma directeur pour le drainage et le traitement des déchets solides

30.6.6 Programmes et projets de développement urbain liés au développement du corridor à Kara

Voici une liste supplémentaire de projets prioritaires qui devraient être développés au sein de Kara dans le but de compléter le développement du projet WAGRIC-CACAO. D'autres projets prioritaires ont été mis en évidence et détaillés au début de ce chapitre et dans différentes sections de ce manuscrit concernant des secteurs spécifiques. En ce sens, seul le premier projet de la liste sera traité en détail car il n'a pas été préalablement spécifiquement abordé en termes de priorisation de la construction de sections spécifiques.

- Construction d'une route de contournement pour Kara
- Mise à jour du SDAU pour Kara, pour aider à développer ses potentialités intrinsèques en tant que pôle de croissance majeur.
- Construction et gestion des zones industrielles le long de la rocade prévisionnelle ou route de contournement
- Mise à niveau du réseau de drainage de Kara
- Formulation d'un schéma directeur pour la collecte et le traitement des déchets solides pour Kara

(1) Construction d'une route de contournement pour Kara

1) Justification

En tant que deuxième capitale administrative du Togo avec la deuxième plus grande population, Kara a été préparée à jouer un rôle majeur dans l'équilibrage de la structure territoriale au niveau national. On s'attend donc à ce que la ville attire des activités économiques supplémentaires et un volume important de demande de trafic routier. Par anticipation, il est important de construire une route de contournement qui permet de dévier le trafic de transit le long du corridor de transport international Lomé-Ouagadougou, ce qui permettra de réduire la congestion dans la ville et en même temps de faciliter le déplacement à grande vitesse des voitures et des camions.

2) Objectifs

- Éviter tout trafic de transit inutile qui entraîne une congestion aggravée
- Faciliter l'accès aux principaux secteurs de la ville et éviter les embouteillages
- Définir et développer les limites de croissance urbaine de la ville
- Permettre le déplacement à grande vitesse de voitures et de camions sur le corridor de transport international

3) Description et phasage du projet

La description et le phasage du projet sont fournis ci-dessous.

- Examiner les emprises existantes des routes de contournement proposées dans le schéma directeur de Kara qui sont devenues obsolètes et proposer les meilleures connections au corridor

Lomé-Ouagadougou

- Assurer les terrains nécessaires à la mise en œuvre future de tels projets d'infrastructure
- Remodeler la structure spatiale le long de la route de contournement.

Afin de réduire les coûts tout en obtenant des effets rapides en desservant le Corridor International Lomé-Ouagadougou passant par Sokodé, une partie spécifique du périphérique extérieure a été désignée comme une priorité qui devrait être construite au premier stade de la mise en œuvre du projet - Figure 30.6.2. Cette section spécifique située dans la partie ouest de la ville devrait donc être considérée comme prioritaire car elle est plus facile à mettre en œuvre en raison de sa plus courte longueur et surtout et surtout grâce aux conditions géographiques relativement plus faciles d'accès.

4) Avantages escomptés

Les impacts et avantages suivants sont attendus dans ce projet :

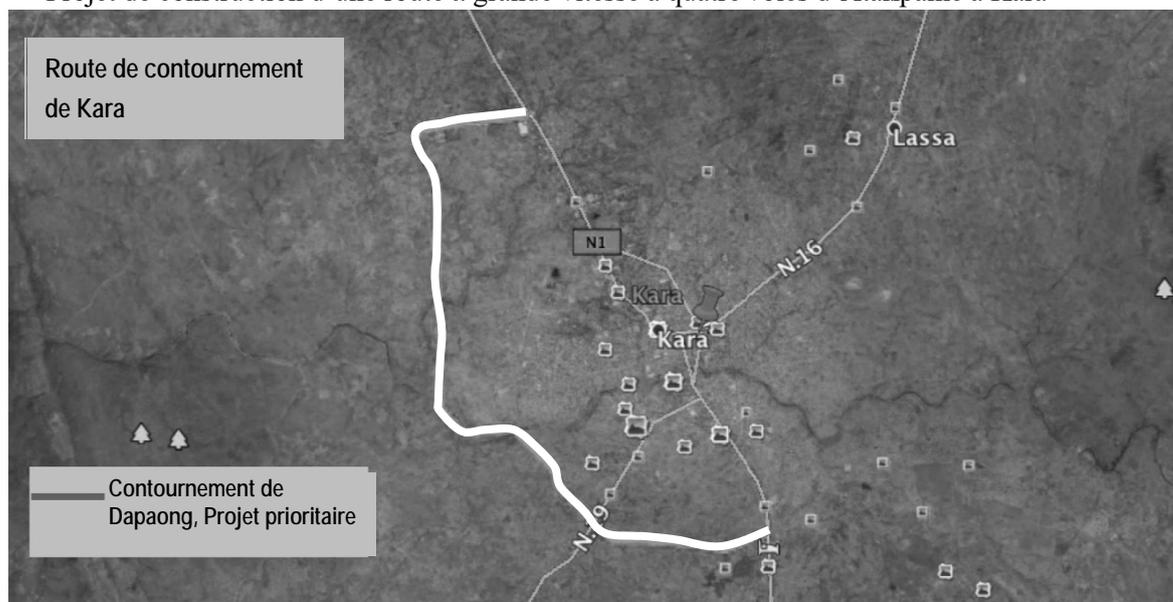
- Développement et déploiement efficaces et efficients des activités du secteur économique le long de la route de contournement
- Gestion efficace des flux du trafic routier le long du corridor de transport Lomé-Ouagadougou et à l'intérieur de Kara
- Facilitation du transport des personnes et des marchandises
- Limiter l'étalement urbain en définissant les limites de croissance urbaine

5) Agence d'exécution et institutions connexes

- Le Ministère des Travaux publics et des Transports
- Le Ministère de la planification, de l'Habitat et du Cadre de Vie représenté par AGETUR en coopération avec les administrations régionales et locales.

6) Projets connexes

- Projet de mise à niveau de la route est-ouest reliant Kara à Kétao à la frontière est et à la frontière ouest
- Projet de construction d'une route à grande vitesse à quatre voies d'Atakpamé à Kara



Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base des conditions existantes sur le terrain et des routes des contournements proposées dans le SDAU de Kara

Figure 30.6.2 Site proposé pour la route de contournement de Kara

30.7 Stratégies de développement urbain de Dapaong

30.7.1 Situation actuelle de Dapaong

(1) Expansion urbaine de Dapaong

Dapaong est la capitale régionale des Savanes qui comprend quatre préfectures (Tone, Oti, Tandjoaré et Kpendjal) en plus de la sous-préfecture de Cinkassé. La ville est située plus au nord du pays près de la frontière avec le Burkina Faso, à 638 km de Lomé la capitale et a une superficie de 91,59 km².

La ville se développe le long des routes principales qui la traversent, et s'étend sur 12 km de long du sud au nord après la RN1, et 7,6 km d'est en ouest. L'expansion morphologique de la ville a été irrégulière et sporadique depuis 1983 en raison de la croissance démographique soutenue et la nature relativement marécageuse du terrain, ce qui crée certaines difficultés en termes de développement. Aujourd'hui, la ville a une superficie d'environ 2.000 ha.

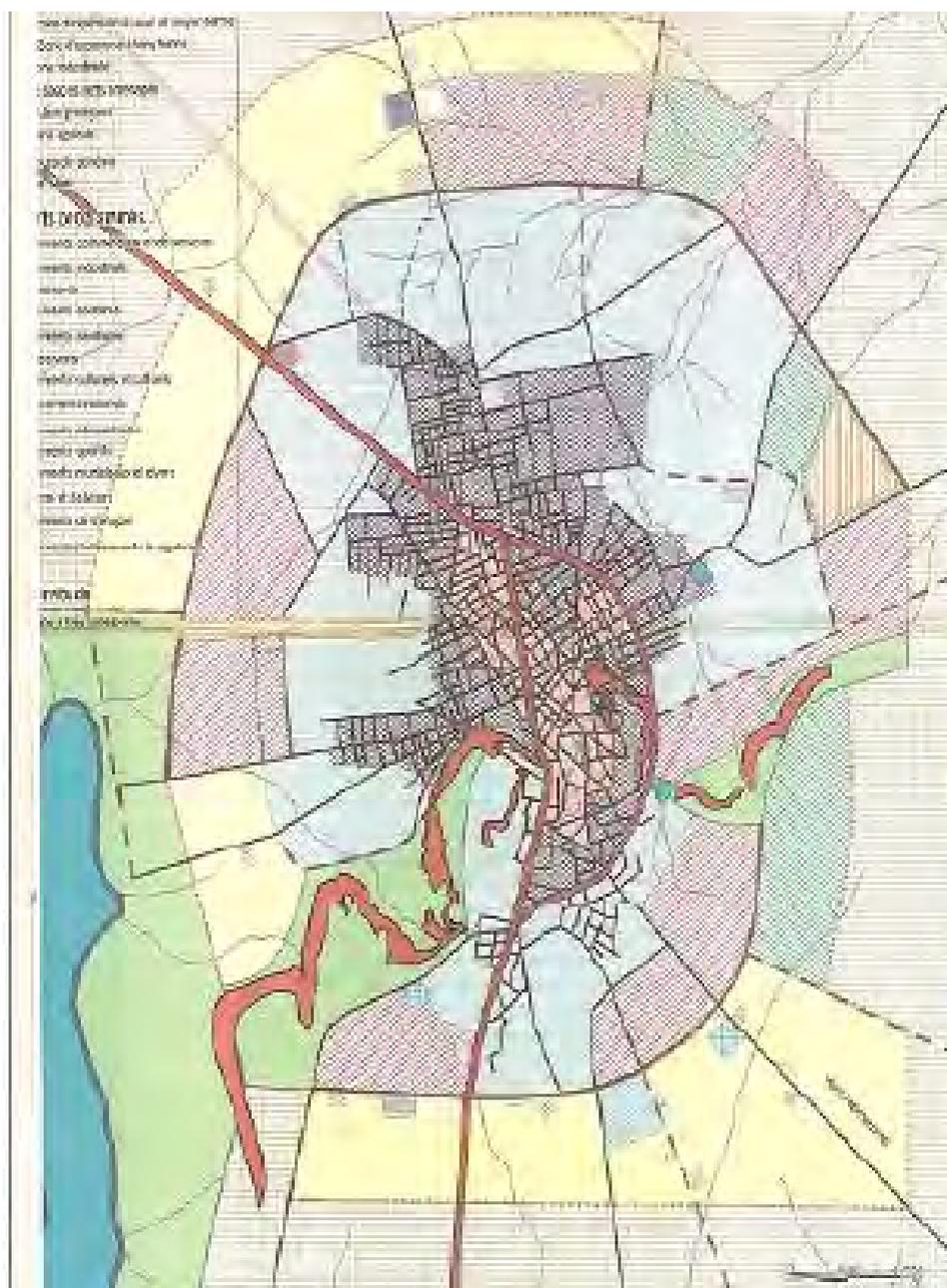
(2) Démographie de Dapaong

La population de la ville a grandi rapidement de 17.475 habitants en 1981 pour atteindre 58.100 en 2010.

(3) Plan directeur urbain existant

Le schéma directeur de 1983 de Dapaong a été révisé en Février 2002. Le projet a été financé par le service de coopération et d'action culturelle de l'ambassade française au Togo dans le cadre du projet sur l'intégration urbaine et de la coopération de proximité (PIUCP).

En termes d'infrastructures routières, le schéma directeur propose un concept de rocade extérieure, qui encercle la ville et qui cependant reste peu précis et déconnectés en raison des nombreux obstacles géographiques du terrain. L'idée principale est de définir les futures limites de croissance de la ville et faciliter son développement en traçant un réseau de routes secondaires tenant compte des spécificités du site. La ville est donc divisée en plusieurs zones distinctes conçues pour une expansion urbaine, des activités industrielles, sur le court, le moyen et le long terme en plus des zones agricoles protégées et verts, ainsi que les zones protégées des montagnes et des plans d'eau. Le schéma directeur prévoit également des équipements publics et sociaux, des zones commerciales et des marchés, des bâtiments administratifs, des établissements régionaux d'éducation et de santé, des centres de sports et de loisirs, et les installations municipales et de transport, notamment une gare de bus régionale.



Source : SDAU de Dapaong 2002

Figure 30.7.1 Schéma directeur de Dapaong (SDAU 2002)

30.7.2 Perspectives d'avenir pour Dapaong

En tant que ville-porte du nord du Togo, l'avenir de la ville doit être soigneusement envisagé dans une tentative d'équilibrer le déséquilibre géographique au niveau national et en même temps de tirer pleinement parti de l'emplacement stratégique de Dapaong le long du corridor Lomé-Ouagadougou.

30.7.3 Questions sur le développement urbain de Dapaong

Les questions suivantes sont définies en ce qui concerne le développement urbain de Dapaong :

- Terrain marécageux
- Croissance démographique soutenue provoquant une faible densité de l'étalement urbain
- Vision et rôle définis par rapport aux perspectives de développement futur.
- Trafic de transit des véhicules lourds dans le centre-ville troublant les activités de la ville

30.7.4 Objectifs pour le développement urbain de Dapaong

Les objectifs suivants doivent être pris en considération pour le développement urbain de Dapaong :

- Envisager un nouveau rôle pour Dapaong comme une ville passerelle vers le Togo
- Utiliser au maximum le potentiel de développement du corridor Lomé-Ouagadougou
- S'appuyer sur les réseaux déjà établis entre Dapaong et le Burkina Faso voisin
- Gérer la croissance urbaine et répondre à la pression de croissance démographique et la perte des réserves de terres stratégiques autour de la ville.

30.7.5 Stratégies de développement urbain de Dapaong

Ci-dessous les stratégies de développement urbain de Dapaong :

- Développer la ville en tant que passerelle nord du Togo, dans un effort pour équilibrer la distribution géographique par la formulation d'un schéma directeur pour Dapaong
- Mettre à niveau les connexions existantes entre Dapaong et la frontière internationale avec le Burkina Faso et entre Dapaong et Kara.
- Construire une rocade extérieure pour la gestion urbaine de la circulation et le trafic de transit
- Fournir des zones résidentielles adéquates à la population future
- Mettre à niveau la fourniture de services publics et les infrastructures de Dapaong
- Préparer un schéma directeur pour le drainage et le traitement des déchets solides de Dapaong

30.7.6 Programmes et projets de développement urbain liés au développement du corridor de Dapaong

Voici une liste supplémentaire de projets prioritaires qui devraient être développés au sein de Dapaong.

- Construction d'une route de contournement pour Dapaong
- Mise à jour du Cadre de développement du territoire et du Plan de la structure de Dapaong, pour aider à développer ses potentialités intrinsèques en tant que pôle de croissance majeur.
- Mise à niveau du réseau de drainage de Dapaong
- Formulation d'un schéma directeur pour la collecte et le traitement des déchets solides



Source : Equipe d'étude de la JICA sur la base des conditions existantes sur le terrain et des routes de contournements proposées dans le schéma directeur de Dapaong

Figure 30.7.2 Site proposé pour la route de contournement de Dapaong

Chapitre 31 Stratégies du Développement Social du Togo

31.1 Situation Sociale Actuelle au Togo

31.1.1 Situation Actuelle de la Structure Sociale au Togo

(1) Ethnicité

Le Togo compte plus de 30 groupes ethniques. Les groupes les plus importants sont le groupe Adja-Ewe/Mina, le groupe Kabiye/Tem et le groupe Gourma. Le groupe Ewe et Mina représente plus de 40 % de l'ensemble de la population. Ils sont basés dans le sud du pays. Leur principale occupation est agriculture pour l'exportation. Ils sont pour la plupart chrétiens. Les femmes Ewe sont actives dans le commerce local à travers la région.

Le groupe Kabiye-Tem représente approximativement 25 % de la population basée dans le nord du pays. Ils sont pour la plupart les agriculteurs de subsistance et en grande partie chrétiens.

Le groupe Gourma représente approximativement 15 % de la population et sont basés dans le grand nord.

(2) Religion

D'après l'enquête par sondage menée dans le cadre de la Troisième Enquête Démographique et de Santé (EDST-III) en 2013-14, la religion catholique présente le plus grand pourcentage au niveau des groupes d'appartenances religieuses quel que soit le sexe (26 % chez les femmes contre 27 % chez les hommes) au Togo. La religion musulmane vient en deuxième position (avec respectivement 17 % et 19 %) ; suivie des animistes avec 14% des femmes et 18 % des hommes. Les pentecôtistes représentent également un grand groupe avec 17 % des femmes contre 15 % des hommes.

La plupart des musulmans vivent dans les zones centre et nord, tandis que les chrétiens se concentrent principalement dans le sud du pays. L'Union Musulmane au Togo enregistre de forts taux d'immigrants en provenance des pays musulmans tous les ans, mais le gouvernement ne collecte pas de statistiques qui puissent faciliter la vérification de tels rapports.

(3) Population Rurale

En 2010, environ 50 % de la population vivait en milieu urbain, et le reste en milieu rural. La grande partie de ces populations rurales est dispersée dans les petits villages à travers le pays. Elles vivent dans un système de lignage et de hiérarchie patrilinéaire. Les hommes âgés représentent les chefs et les leaders de la communauté.

Le groupe Kabiye est principalement composé d'agriculteurs. La division du travail est basée sur le genre. Les hommes mènent des activités agricoles, tandis que les femmes sont plus présentes dans la transformation des produits agricoles et leur commercialisation sur les marchés. Le groupe Kabiye vit également dans une société hiérarchisée.

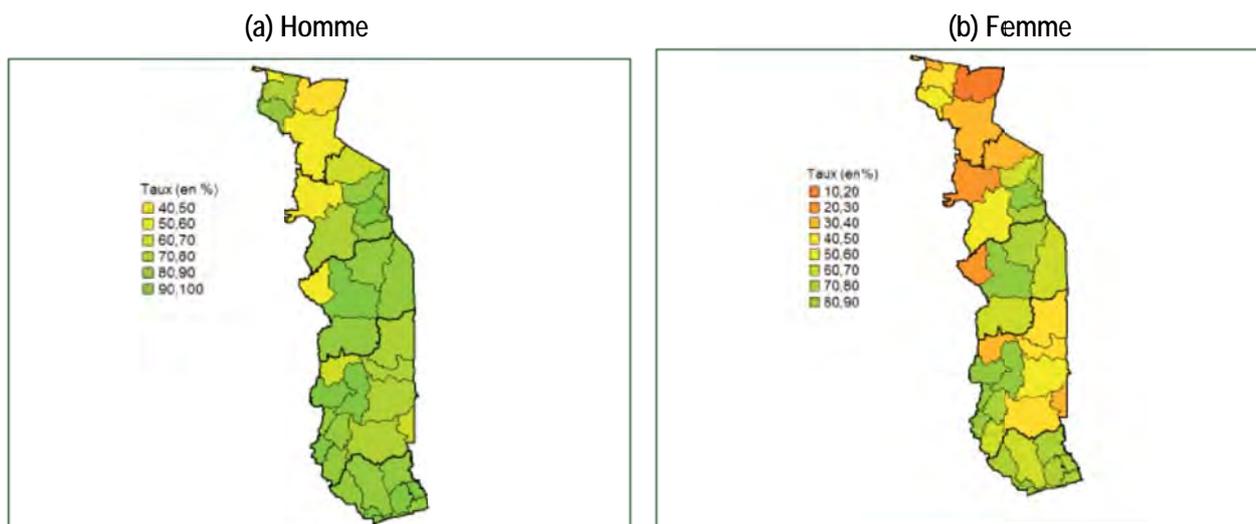
Le groupe Gourma est également majoritairement constitué d'agriculteurs. Leur mode de vie est essentiellement basé sur des activités de tissage, teinture, de poterie et de vannerie qui restent importantes pour la communauté. Le groupe Gourma est caractérisé par un système patrilinéaire incrusté dans une tradition de chefferie. Bon nombre des hommes et des femmes Gourma ont tendance à migrer vers les zones côtières en quête d'emploi.

31.1.2 Situation Actuelle du Système Social au Togo

(1) Éducation et questions du genre

L'Article 15 de la Constitution togolaise stipule que l'enseignement est obligatoire pour tous les enfants jusqu'à l'âge de 15 ans. Toutefois, en 2010, 96,1 % de garçons ont achevé le cycle primaire contre seulement 71,6 % de filles. Le facteur principal du faible taux d'alphabétisation des femmes au Togo est dû au temps qu'elle consacre à la recherche de l'eau pour les besoins domestiques.

Les figures suivantes montrent que le taux d'alphabétisation est faible dans la Région de Savanes aussi bien pour les hommes que pour les femmes. Ce faible taux concerne uniquement les femmes dans l'Ouest de la Région de la Kara et dans l'Est de la Région des Plateaux.



Source: Togo Cartographie de la Pauvreté 2011, PNUD

Figure 31.1.1 Taux d'Alphabétisation par Genre et par Préfecture (l'Age Variant de 15 à 24 ans)

En dehors de la situation susmentionnée, l'on peut également souligner le faible taux de manuels d'éducation. Selon la Stratégie de Croissance Accélérée et de Promotion de l'Emploi (SCAPE), seulement 33,1 % des élèves en moyenne possèdent un manuel de lecture et 46,5 % des élèves disposent de manuels exploitables.

(2) Santé

Il existe une disparité au niveau de la répartition du personnel de santé au Togo. En effet, 82 % des médecins travaillent dans la Région Maritime (77 % à Lomé), contre 18 % dans le reste du pays. D'autre part, 48 % des infirmiers sont basés dans la Région Maritime (31 % à Lomé), contre 52 % dans les autres régions. Selon la Banque Mondiale, la part de la population rurale fréquentant les établissements de santé améliorés a diminué de 7,9 % à 2,5 % entre 1990 et 2012, contre une baisse de 26,3 % à 25,5 % sur la même période pour la population urbaine.

31.1.3 Situation Actuelle des Activités Economiques et de l'Occupation du Sol

(1) Activités économiques

Plus de 40 % de la population économiquement active au Togo est engagée dans les secteurs primaire et tertiaire. La population masculine est plus présente dans le secteur primaire, tandis que la population féminine est plus active dans le secteur tertiaire.

Tableau 31.1.1 Population Economiquement Active par Secteur et par Sexe au Togo (2010)

		Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur tertiaire	Total
Homme	Nombre	520.470	215.005	405.282	1.140.757
	Ratio	45,6%	18,8%	35,5%	100,0%
Femme	Nombre	487.868	170.143	573.021	1.231.032
	Ratio	39,6%	13,8%	46,5%	100,0%
Total	Nombre	1.008.338	385.148	978.303	2.371.789
	Ratio	42,5%	16,2%	41,2%	100,0%

Source: Bureau Central du Recensement, 2010, Quatrième Recensement Général de la Population et de l'Habitat, Publication des Résultats Définitifs Volume I: Résultats Prioritaires

La part de la population économiquement active au niveau du secteur tertiaire dans la Commune de Lomé est extrêmement élevée. Celle-ci est estimée à plus de 75 %, alors que celle de la Région des savanes située près du Burkina Faso est faible avec un pourcentage estimé à seulement 19 %. L'on notera d'autre part que la part de la population économiquement active engagée dans le secteur primaire dans la Région des Savanes est supérieure à 70 %.

Tableau 31.1.2 Population Economiquement Active par Acteur et par Région au Togo (2010)

Région		Secteur primaire	Secteur secondaire	Secteur tertiaire	Total
Commune de Lomé	Nombre	4.223	86.188	275.803	366.214
	Ratio	1,2%	23,5%	75,3%	100,0%
Maritime	Nombre	218.877	148.421	339.917	707.215
	Ratio	30,9%	21,0%	48,1%	100,0%
Plateaux	Nombre	323.966	66.119	137.922	528.007
	Ratio	61,4%	12,5%	26,1%	100,0%
Centrale	Nombre	101.131	28.106	79.824	209.061
	Ratio	48,4%	13,4%	38,2%	100,0%
Kara	Nombre	147.515	29.145	88.650	265.310
	Ratio	55,6%	11,0%	33,4%	100,0%
Savanes	Nombre	212.626	27.169	56.187	295.982
	Ratio	71,8%	9,2%	19,0%	100,0%

Source: Bureau Central du Recensement, 2010, Quatrième Recensement Général de la Population et de l'Habitat, Publication des Résultats Définitifs Volume I: Résultats Prioritaires

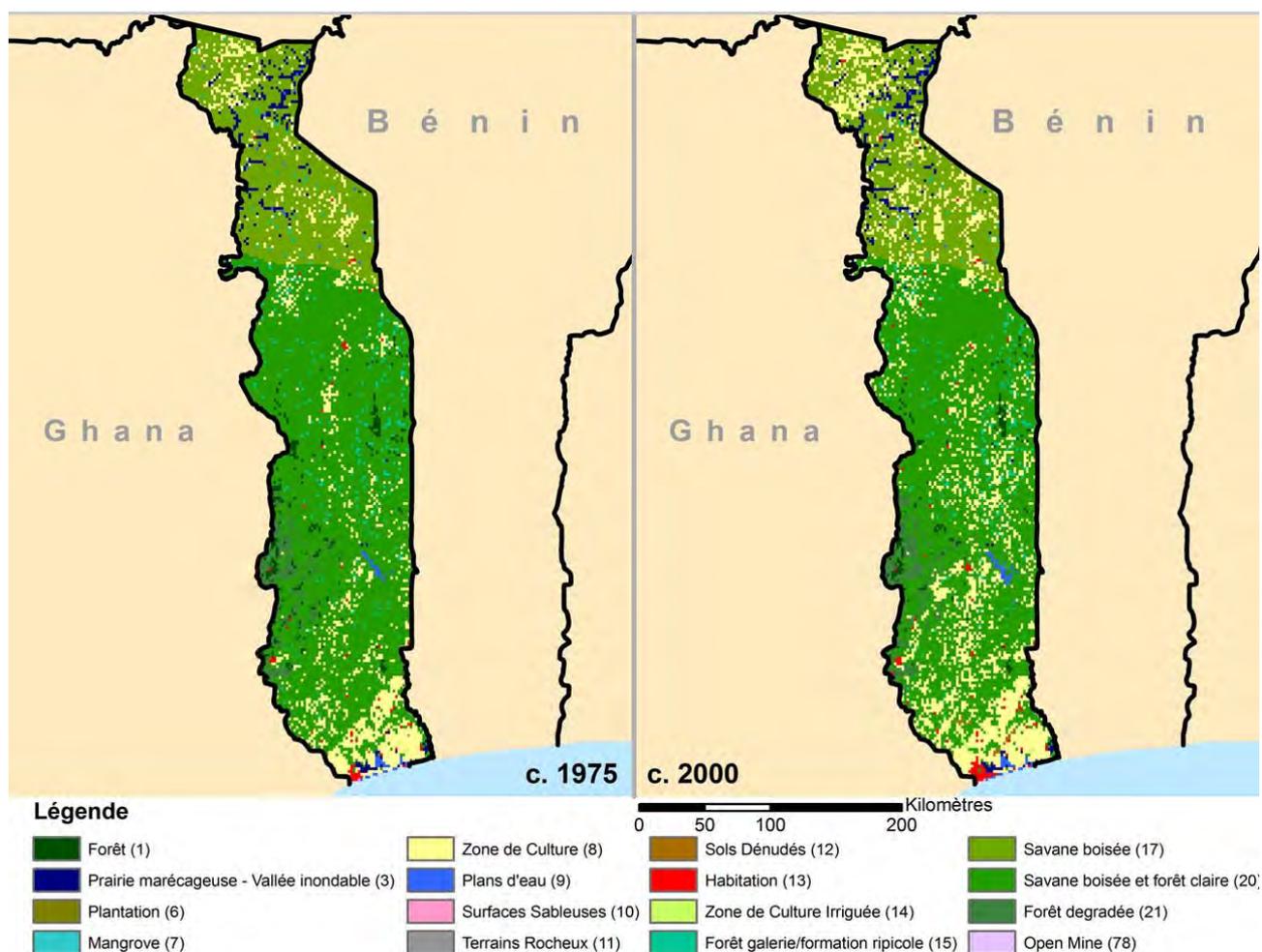
Le taux de pauvreté au Togo en 2011 était de 58,7 %, avec une réduction de 3 %, comparativement au taux de 61,7 % enregistré en 2006. Toutefois, la Commune de Lomé, les Régions Maritimes et de la Kara ont connu une réduction de leur taux de pauvreté, tandis que les Régions des Plateaux, Centrale et de Savanes sont enclin à une augmentation de leur taux de pauvreté.

L'inégalité au niveau national ainsi que dans toutes les régions s'est accrue entre 2006 et 2011. Par conséquent, les Régions des plateaux et de la Kara présentent les indicateurs d'inégalité les plus élevés (0,354), suivies de la Région des Savanes (0,342), de la commune de Lomé (0,337) et des Régions Maritimes (0,33) et Centrale (0,31). En termes de taux de croissance dans la période allant de 2006 à 2011, le ratio dans la Région Maritime s'est largement accru à hauteur de 0,041 points. Quant au taux de pauvreté et à l'indice de Gini, la Région des Savanes, située au nord du Togo est caractérisée par une condition de pauvreté extrême tout en affichant un écart de revenu considérable comparativement au niveau national.

(2) Occupation du sol

Selon le FAOSTAT, 68 % de la superficie du pays est constitué de terres agricoles avec 67 % de terres arables selon les estimations de 2011. Les prairies et pâturages permanents occupent 27 % des surfaces agricoles au Togo selon les mêmes estimations de la même année.

La Figure 31.1.2 montre l'évolution de l'occupation du sol au Togo entre 1975 et 2000. L'augmentation des surfaces agricoles dans toutes les régions du pays y est parfaitement illustrée.



Source: USGS, Projet des Tendances de l'Occupation du sol et de la Couverture des Terrains en l'Afrique de l'Ouest

Figure 31.1.2 Evolution de l'Occupation du Sol au Togo

(3) Conflits fonciers

Les conflits fonciers au Togo sont pour la plupart causés par les contrats verbaux sur les terres agricoles. Les procédures bureaucratiques et le coût élevé des transactions foncières constituent deux principales raisons freinant les élans des populations locales quant au respect des démarches et des procédures requises pour l'enregistrement au titre foncier. D'autre part, seuls les citoyens togolais et français peuvent posséder directement des biens fonciers sans adresser une demande de permis préalable au Premier Ministre.

L'érosion côtière constitue également l'une des préoccupations majeures du domaine foncier au Togo le long de la côte. Dans l'est du Togo par exemple, certains villages de pêcheurs sont confrontés à des pertes de leurs surfaces dédiées aux activités de pêche du fait de l'érosion des côtes.

31.2 Stratégies du Développement Social au Togo

31.2.1 Questions Relatives au Développement Social au Togo

(1) Conflits fonciers

Suite à l'augmentation des terres agricoles, l'on observe une diminution des terres vacantes. Étant donné que la plupart des terres rurales ne sont pas enregistrées, les conflits fonciers pourraient se produire de plus en plus.

(2) Inégalité au niveau de l'enseignement de base

Il existe une inégalité entre les genres dans le secteur de l'éducation, car l'importance de la scolarisation des filles n'est pas bien perçue, si bien que leurs familles les préfèrent à la maison pour aider dans les tâches ménagères. Le taux d'alphabétisation au Togo, en particulier chez les femmes de la Région des savanes est extrêmement faible.

(3) Faible niveau d'employabilité chez les Jeunes

Avec l'augmentation des investissements étrangers, les possibilités d'emploi devrait connaître une croissance. Cependant, il est rapporté que les diplômés des universités togolaises peinent à trouver des emplois typiques à leur domaine de formation étant donné qu'ils sont généralement jugés inaptes à occuper de tels postes.

Les écoles de formation professionnelle qui fournissent les compétences nécessaires répondant à la demande du marché de l'emploi tel que la construction ou la fabrication devraient être largement promues.

(4) Érosions côtières et impacts sur les villages de pêcheurs

Les populations vivant des activités liées à la pêche perdent leur travail.

(5) Insuffisance des établissements de santé et des ressources humaines

Au Togo, il existe une plus forte concentration de médecins dans la ville de Lomé et dans la Région Maritime, tandis que la répartition de l'effectif des infirmiers connaît une disparité. Cependant, l'on note une insuffisance au niveau des établissements de santé à Lomé en raison de la croissance démographique.

Il serait également essentiel d'améliorer les conditions des routes d'accès depuis les villages ruraux jusqu'aux structures sanitaires.

31.2.2 Objectifs du Développement Social au Togo

Pour résoudre les problèmes existants liés au développement social au Togo, les objectifs suivants sont définis:

- Promouvoir l'enregistrement des terres pour leur usage agricole et pour l'élevage au moyen de la loi foncière et du suivi du système de propriété foncière.
- Améliorer l'employabilité et créer des opportunités d'emploi, et promouvoir les industries locales
- Améliorer l'éducation de base et promouvoir les services de soins de santé satisfaisants

31.2.3 Stratégies Axées sur le Développement Social au Togo

Les stratégies suivantes sont élaborées relativement au développement social du Togo :

- Sensibiliser et améliorer la compréhension des communautés et des populations locales quant à leurs droits fonciers et valeurs foncières
- Développer la capacité des institutions liées à la propriété foncière
- Renforcer les communautés urbaines en apportant un appui aux populations locales, en particulier les jeunes, dans les initiatives d'entrepreneuriat et dans la recherche d'emploi
- Créer des activités économiques pour les pêcheurs le long de la zone côtière qui seront affectés par l'érosion côtière et la délocalisation
- Sensibiliser les parents et enseignants sur l'importance de l'éducation, plus particulièrement pour les filles, à travers la promotion de la gestion participative et communautaire des écoles
- Améliorer l'employabilité des diplômés des écoles par la promotion de la scolarisation des

enfants dans l'enseignement secondaire et l'enseignement professionnel

31.2.4 Programmes et Projets pour le Développement Social au Togo

Les projets et mesures ci-dessous indiqués sont proposés pour le développement social au Togo :

- Projet de Renforcement du Mécanisme de l'Application de la Loi Foncière
- Projet de Renforcement de la Capacité de la Base de Données de la Propriété Foncière
- Projet de Planification du Développement des Infrastructures de Santé
- Projets de Gestion Scolaire Basée sur les Communautés
- Projet de Renforcement de l'Enseignement Secondaire et l'Enseignement Professionnel
- Projet de Création de Moyens de Subsistance pour les Pêcheurs et Femmes qui sont Engagés dans l'Industrie de Pêche

PARTIE VIII

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATEGIQUE (EES)

Chapitre 32 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Burkina Faso

32.1 Base Légale de l'EES du Burkina Faso

Au Burkina Faso, l'évaluation environnementale stratégique (EES) s'effectue conformément aux exigences du Code de l'environnement du Burkina Faso (loi N° 006-2013).

Dans cette loi, l'EES est définie comme le processus d'évaluation et d'examen des impacts que pourraient causer les politiques, les plans et les programmes ou toute autre initiative (article 4). Toutes les activités susceptibles d'avoir des impacts considérables sur l'environnement sont soumises à l'avis préalable du ministère chargé de l'environnement. L'avis devrait être élaboré sur la base de l'évaluation environnementale stratégique (EES), de l'étude d'impact sur l'environnement (EIE) ou du dossier d'impact sur l'environnement (EIS) (article 25). Par conséquent, les projets, plans, programmes et politiques susceptibles d'avoir des effets significatifs sur l'environnement font l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (article 28).

Conformément à cette loi, des lignes directrices pour l'EES sont en cours d'élaboration.

32.2 Méthodologie de l'EES du Projet CACAO

32.2.1 Objectifs de l'EES du Projet CACAO

Les objectifs de l'EES du Projet CACAO sont comme suit:

- Intégrer les questions environnementales /de durabilité dans la prise de décision pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO
- Améliorer le Plan Directeur du CACAO en le rendant plus clair et plus cohérent à l'interne;
- Impliquer les parties prenantes, y compris les représentants du secteur privé et les organisations de la société civile, dans le processus de prise de décisions
- Eduquer les décideurs sur les impacts environnementaux de leurs décisions;
- Prévoir les impacts environnementaux du Plan Directeur du CACAO; et
- Utiliser ces prédictions dans la prise de décisions pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO.

32.2.2 Processus de l'EES

L'EES n'est pas simplement une étude, mais aussi un processus parallèle à la formulation du Plan.

Pour que le projet formule le Plan Directeur du CACAO, les étapes suivantes ont été observées pour l'EES:

- 1) Conception d'un processus global de l'EES appliqué au projet CACAO
- 2) Collecte et analyse d'informations de base et de données sur les situations sociales et environnementales actuelles (utilisation des terres, environnement naturel, situations sociales et économiques)
- 3) Définition de la portée (identification des impacts possibles causés par la mise en œuvre du Plan Directeur du CACAO et identification des outils d'évaluation) selon la compréhension des concepts et des approches pour la formulation du Plan Directeur Stratégique

- 4) Evaluation comparative des scénarios de développement de corridors alternatifs au niveau des politiques, plans et programmes (PPP)
- 5) Évaluation de l'impact des plans de développement des corridors conformément à un scénario sélectionné au niveau des PPP
- 6) Préparation des notes de conseil pour le Plan Directeur du CACAO

Cette série d'étapes a été menée pour les quatre pays. L'Equipe d'Etude de la JICA a mené des études d'EES dans les quatre pays en sous-traitant les étapes de l'EES (étapes 2 à 6 mentionnées ci-dessus) avec des sociétés nationales de consultants dans chaque pays des Zones d'Etude. Par conséquent, il existe quatre Etudes d'EES et quatre équipes d'EES.

La consultation des parties prenantes a été menée pour les étapes importantes de l'EES, y compris détermination de la portée, l'évaluation comparative des alternatives de scénarios et l'évaluation de l'impact des plans de développement des corridors. Les parties prenantes ont été sélectionnées, y compris non seulement les responsables gouvernementaux des domaines concernés, mais aussi les représentants des organisations non gouvernementales de l'environnement et des organisation d'entreprises privées.

Les mesures concrètes prises et les réunions des parties prenantes organisées pour le Burkina Faso dans le cadre du projet CACAO ont été décrites à l'annexe F.

32.3 Considérations Sociales pour le Burkina Faso

Le développement de corridor et l'intégration régionale pourraient apporter des avantages et des impacts négatifs au Burkina Faso. Le Tableau 32.3.1 montre des effets sociaux du développement de corridor au Burkina Faso.

Tableau 32.3.1 Effets Sociaux Escomptés du Développement de Corridor en Burkina Faso

	Avantages sociaux	Impacts sociaux
1) Mise en place de PCJ	<ul style="list-style-type: none"> • Processus douaniers et d'immigration aux frontières nationales plus rapides, ce qui entraîne la réduction du temps de transport et de livraison des produits, ce qui contribuerait au développement économique 	<ul style="list-style-type: none"> • Les vendeurs informels et les fournisseurs de services pourraient perdre leurs emplois aux frontières étant donné que moins de temps sera nécessaire lors du passage au poste frontalier. • L'industrie des services aux frontières pourrait décliner vu que les frontières actuelles pourraient ne plus être les principales frontières une fois les PCJ¹ établis
2) Augmentation du volume de personnes et de marchandises franchissant les frontières	<ul style="list-style-type: none"> • Si la demande de voyages au sein de la sous-région s'accroît, de meilleures liaisons aériennes pourraient être établies entre les grands centres urbains, ainsi qu'avec les pays de la sous-région, ce qui crée un environnement plus favorable aux entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> • La prévalence des risques de criminalité et les maladies infectieuses pourraient augmenter dans les grandes zones à cause de l'augmentation de la mobilité des personnes et biens en raison de l'expansion des réEESux de corridors.
3) Augmentation de la concurrence entre les corridors de transport internationaux	<ul style="list-style-type: none"> • Le coût du transport diminuerait • De meilleurs services seraient fournis aux clients 	<ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de la concurrence pourrait aggraver les conditions de travail des conducteurs de camions parcourant de longues distances, en termes de salaires et de temps de travail
4) Développement Rapide du Corridor Abidjan-Lagos	<ul style="list-style-type: none"> • La demande en produits agricoles augmenterait en raison d'une plus grande population urbaine de classe moyenne, ce qui profiterait plus aux agriculteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perte du personnel spécialisé désirant travailler dans les centres urbains côtiers
5) Des réEESux de corridors de transport améliorés	<ul style="list-style-type: none"> • Les petits agriculteurs auraient la possibilité de vendre leurs produits grâce à un meilleur accès aux marchés • Les opportunités d'affaires se développeraient en raison de l'expansion géographique des zones de développement. • Non seulement les grandes entreprises mais aussi les petites et moyennes entreprises (PME) seraient en mesure de participer aux opportunités de 	<ul style="list-style-type: none"> • L'Augmentation du trafic pourrait accroître le nombre d'accidents de voitures. • L'amélioration des routes permettra de réduire la durée de voyage. Par conséquent, il sera possible d'aller plus loin avec moins d'arrêt de repos jusqu'à la destination. En vertu de cette situation, certains centres urbains le long du corridor seraient victimes de ce survol, ce qui pourrait provoquer le déclin de leur économie • La construction de la route de contournement déplacera

¹ Postes de Contrôle Juxtaposés

	développement qui augmenteraient en raison de l'amélioration des corridors de transport.	l'emplacement des zones d'arrêt de repos pour les conducteurs, ce qui pourrait avoir un impact pour les commerçants
6) Des projets de développement des infrastructures à grande échelle	<ul style="list-style-type: none"> • Les opportunités d'emploi dans le secteur de la construction augmenteraient 	<ul style="list-style-type: none"> • L'on serait confronté à la relocalisation des communautés et au dédommagement des agriculteurs • Le nombre de travailleurs non-résidents engagés dans des travaux de construction augmenterait, ce qui pourrait provoquer des conflits avec les résidents actuels

Source : Equipe d'étude de la JICA

32.4 Suggestion d'EES du Burkina Faso au Plan Directeur du CACAO

(1) Suggestions de l'EES au Burkina Faso

Le Plan Directeur du CACAO a mis l'accent sur le potentiel de développement des secteurs économiques, en particulier celui du secteur agricole dans le sud du Burkina Faso en améliorant les corridors routiers en direction de la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Togo et les infrastructures d'irrigation pour l'agriculture. En conséquence, l'effort de développement dans la partie nord du pays a tendance à être ignoré ou moins souligné.

Par conséquent, il a été suggéré dans l'étude EES qu'une attention particulière soit accordée aux régions du nord du Burkina Faso dans le développement des corridors. En réponse à cette suggestion, le Plan Directeur du CACAO comprenait les stratégies et projets prioritaires suivants :

- Accroître la production et l'offre de bovins vivants et de petits ruminants à l'endroit des marchés côtiers
 - Projet d'amélioration du service de base pour les bovins et les petits ruminants
 - Projet de développement technique pour la production de fourrage et les méthodes d'alimentation
- Faciliter le transport du bétail vivant et des petits ruminants vers les zones côtières
 - Projets de développement d'infrastructures de chargement et de déchargement du bétail et d'enclos d'attente pour le bétail dans les gares ferroviaires (Banlieue de Ouagadougou, Kaya et Bobo-Dioulasso)

(2) Suggestion de l'EES du Burkina Faso

Au Burkina Faso, la promotion du développement des secteurs économiques à travers le développement des corridors nécessite toujours le développement des barrages (développement des ressources en eau). En conséquence, un tel développement de corridor augmenterait la consommation d'eau, ce qui pourrait avoir un impact sur les rivières ou les ressources d'eau en aval (des pays côtiers).

Par conséquent, il a été suggéré dans l'EES que la gestion intégrée des ressources en eau soit promue, couvrant le Burkina Faso et les pays côtiers voisins. En réponse à cette suggestion, le Plan Directeur du CACAO recommande une étude intégrée sur la gestion de l'eau au niveau des pays du CACAO.

Chapitre 33 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) de la Côte d'Ivoire

33.1 Base Légale de l'EES en Côte d'Ivoire

Le cadre juridique relatif à l'EES en Côte d'Ivoire est défini par le Code de l'environnement (loi n° 96-766, 1996) considéré comme la principale loi en dehors de la constitution. Le Code de l'environnement comporte six parties: I) les définitions des termes, l'objet et la portée, II) les définitions environnementales, III) les principes généraux, IV) l'obligation de l'Etat et des collectivités locales, V) les dispositions pénales et celles liées aux interdictions VI) les dispositions finales et celles relatives à l'application du code de l'environnement. Plus particulièrement, la partie III stipule le droit égal d'assurer un environnement sûr pour toutes les personnes et donne la philosophie principale de la protection de l'environnement. La partie IV susmentionnée énonce l'obligation de l'Etat et des autorités locales en matière de protection de l'environnement de même que les lignes directrices générales, qui définissent le pouvoir conféré aux autorités désignées pour l'évaluation et le contrôle des activités susceptibles de générer des impacts négatifs et les exigences minimales de l'évaluation de l'impact environnemental. En vertu de l'article 74, l'Agence Nationale de l'Environnement (ANDE) est créée et habilitée à faire respecter le Code de l'Environnement.

Relativement au code de l'environnement, le décret présidentiel n° 2013-41 du 30 janvier 2013 sur "l'évaluation environnementale stratégique (EES) des politiques, plans et programmes" a été appliqué en Côte d'Ivoire. Bien que la définition des exigences détaillées et des lignes directrices relatives à ces activités soit projetée à l'avenir, le décret n°2013-41 établit principalement les exigences de l'EES pour toute politique, tout plan ou programme élaboré par les autorités, à quelques exceptions près telles que les questions de sécurité nationale après la date d'exécution.

Dans ce décret, l'EES est définie comme l'approche analytique et participative qui vise la prise en compte des considérations environnementales dans l'élaboration des politiques, plans et programmes et l'évaluation de leurs interactions avec les considérations économiques et sociales avant leur mise en œuvre (article 1). Le promoteur des politiques, plans et programmes susceptibles d'avoir un impact sur les zones dangereuses ou les zones écologiquement sensibles est tenu d'élaborer et soumettre un rapport d'évaluation environnementale pour examen par une commission nationale et recevoir une signature d'ordonnance d'approbation du Ministre de l'environnement (article 3,7, 8 et 10).

L'annexe du décret 2013-41 donne les orientations générales relatives au rapport d'EES.

- Présentation de la politique, du plan ou du programme, de ses objectifs et de ses liens avec d'autres politiques, plans et programmes de même qu'avec le Programme National de Développement
- Description du porteur de projet ou du demandeur et du consultant en charge de l'EES
- L'environnement institutionnel et réglementaire affecté par la politique, le plan ou le programme
- Caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être affectées de manière significative ou les paramètres environnementaux génériques
- Principales questions environnementales identifiées à partir des effets significatifs probables sur l'environnement, incluant des questions telles que la biodiversité, la population, les activités humaines, la santé humaine, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, les facteurs climatiques, les actifs matériels, le patrimoine culturel (patrimoine archéologique, le paysage), et l'interrelation entre ces facteurs

- Rapport sommaire de la consultation publique et des avis émis par les populations
- Recommandations et mesures visant à prévenir, réduire ou compenser tout impact environnemental négatif émanant de la mise en œuvre de la politique, du plan ou du programme
- Exposé sommaire des raisons sous-tendant le choix d'autres alternatives et une description de la méthode d'évaluation incluant les difficultés rencontrées, les lacunes techniques ou le manque de savoir-faire dans la collecte des informations requises
- Description du plan de surveillance environnementale

33.2 Méthodologie de l'EES du Projet CACAO

33.2.1 Objectifs de l'EES du Projet CACAO

Les objectifs de l'EES du Projet CACAO sont comme suit:

- Intégrer les questions environnementales /de durabilité dans la prise de décision pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO
- Améliorer le Plan Directeur du CACAO en le rendant plus clair et plus cohérent à l'interne;
- Impliquer les parties prenantes, y compris les représentants du secteur privé et les organisations de la société civile, dans le processus de prise de décisions
- Eduquer les décideurs sur les impacts environnementaux de leurs décisions;
- Prévoir les impacts environnementaux du Plan Directeur du CACAO; et
- Utiliser ces prédictions dans la prise de décisions pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO.

33.2.2 Processus de l'EES

L'EES n'est pas simplement une étude, mais aussi un processus parallèle à la formulation du Plan.

Pour que le projet formule le Plan Directeur du CACAO, les étapes suivantes ont été observées pour l'EES:

- 1) Conception d'un processus global de l'EES appliqué au projet CACAO
- 2) Collecte et analyse d'informations de base et de données sur les situations sociales et environnementales actuelles (utilisation des terres, environnement naturel, situations sociales et économiques)
- 3) Définition de la portée (identification des impacts possibles causés par la mise en œuvre du Plan Directeur du CACAO et identification des outils d'évaluation) selon la compréhension des concepts et des approches pour la formulation du Plan Directeur Stratégique
- 4) Evaluation comparative des scénarios de développement de corridors alternatifs au niveau des politiques, plans et programmes (PPP)
- 5) Évaluation de l'impact des plans de développement des corridors conformément à un scénario sélectionné au niveau des PPP
- 6) Préparation des notes de conseil pour le Plan Directeur du CACAO

Cette série d'étapes a été menée pour les quatre pays. L'Equipe d'Etude de la JICA a mené des études d'EES dans les quatre pays en sous-traitant les étapes de l'EES (étapes 2 à 6 mentionnées ci-dessus) avec des sociétés nationales de consultants dans chaque pays des Zones d'Etude. Par conséquent, il existe quatre Etudes d'EES et quatre équipes d'EES.

La consultation des parties prenantes a été menée pour les étapes importantes de l'EES, y compris détermination de la portée, l'évaluation comparative des alternatives de scénarios et l'évaluation de l'impact des plans de développement des corridors. Les parties prenantes ont été sélectionnées, y compris non seulement les responsables gouvernementaux des domaines concernés, mais aussi les

représentants des organisations non gouvernementales de l'environnement et des organisation d'entreprises privées.

Les mesures concrètes prises et les réunions des parties prenantes organisées pour le Côte d'Ivoire dans le cadre du projet CACAO ont été décrites à l'annexe F.

33.3 Considérations Sociales de la Côte d'Ivoire

Le Développement de corridor et l'intégration régionale pourraient provoquer des impacts positifs et négatifs pour la Côte d'Ivoire. Le Tableau 33.3.1 montre les effets sociaux du développement de corridor en Côte d'Ivoire.

Tableau 33.3.1 Effets Sociaux Attendus du Développement du Corridor en Côte d'Ivoire

	Bénéfices Sociaux	Impacts Sociaux
1) Installation de PCJ	<ul style="list-style-type: none"> Processus plus rapide des douanes et de l'immigration aux frontières nationales, ce qui entrainera la réduction du temps de transport et de livraison des produits contribuant ainsi au développement économique. 	<ul style="list-style-type: none"> Les vendeurs informels et les fournisseurs de services pourraient perdre leurs emplois aux frontières étant donné que le passage aux postes frontaliers prendrait moins de temps.
2) Augmentation du nombre de personnes et du volume de marchandises franchissant les frontières nationales	<ul style="list-style-type: none"> Il y aura de meilleures liaisons aériennes entre les grands centres urbains, ainsi qu'avec les pays de la sous-région, ce qui créera un environnement plus favorable aux entreprises. 	<ul style="list-style-type: none"> La prévalence des risques de criminalité et les maladies infectieuses pourraient augmenter dans les grandes zones à cause des échanges plus faciles entre les personnes en raison de l'expansion des réseaux de corridors.
3) Augmentation de la concurrence entre les corridors de transport internationaux	<ul style="list-style-type: none"> Le coût du transport diminuerait. De meilleurs services seraient fournis aux clients. 	<ul style="list-style-type: none"> Le renforcement de la concurrence pourrait aggraver les conditions de travail des conducteurs de camions parcourant de longues distances, en termes de salaires et de temps de travail.
4) Le Développement rapide du Corridor Abidjan-Lagos	<ul style="list-style-type: none"> Des routes nationales élargies, des autoroutes avec plusieurs voies, des chemins de fer à grande vitesse, des aéroports internationaux et les ports maritimes internationaux seront développés, ce qui améliorera l'efficacité socio-économique. Le développement industriel le long du corridor accélèra aussi la modernisation du commerce et des services. La concentration à Abidjan pourra être réduite, et aussi celle d'autres villes telle que San-Pédro. La demande en produits agricoles augmentera en raison d'une plus grande population urbaine de classe moyenne, ce qui sera plus profitable aux agriculteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Les établissements informels pourraient augmenter en raison de l'augmentation rapide de la population urbaine.
5) Des réseaux de corridors de transport améliorés	<ul style="list-style-type: none"> Les petits agriculteurs auront la possibilité de vendre leurs produits grâce à un meilleur accès aux marchés. Les opportunités d'affaires se développeront en raison de l'expansion géographique des zones de développement. Non seulement les grandes entreprises mais aussi les petites et moyennes entreprises (PME) seront en mesure de participer aux opportunités de développement qui émergeront de l'amélioration des corridors de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> L'augmentation du trafic pourrait accroître le nombre d'accidents de voiture. L'amélioration des routes permettra de réduire la durée de voyage. Par conséquent, il sera possible de parcourir de grandes distances avec moins d'arrêt et de temps de repos jusqu'à la destination. Relativement à cette situation, certains centres urbains le long du corridor pourraient être affectés par cette traversée rapide de leurs localités entraînant une baisse au niveau de leur économie La construction de route de contournement déplacera l'emplacement des zones d'arrêt et de repos des conducteurs, ce qui pourrait avoir un impact sur les activités des commerçants
6) Le développement à grande échelle des infrastructures et des projets	<ul style="list-style-type: none"> Les opportunités d'emploi dans le secteur de la construction augmenteront 	<ul style="list-style-type: none"> L'on serait confronté à la relocalisation des communautés et au dédommagement des agriculteurs Le nombre de résidents non permanents engagés dans des travaux de construction augmenterait, ce qui pourrait provoquer des conflits avec les résidents actuels
7) L'augmentation des investissements privés dans les zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre d'emplois formels augmenterait dans les grands centres urbains, comme Abidjan, Bouaké, Korhogo et San-Pédro 	<ul style="list-style-type: none"> La disparité dans les zones urbaines, ainsi que celle existant entre les zones urbaines et rurales pourraient se renforcer.

Source: Équipe d'Étude de la JICA

33.4 Suggestions de l'ESS de la Côte d'Ivoire au Plan Directeur du CACAO

(1) Suggestions de l'EES de la Côte d'Ivoire: Un développement Plus Concentré sur le Corridor Central

En Côte d'Ivoire, le Plan Directeur du CACAO recommande d'améliorer les transports et de promouvoir les secteurs économiques dans le corridor central Nord-Sud (Corridor Abidjan-Ouagadougou) afin que le corridor central devienne plus efficace et attractif afin d'encourager davantage de cargaisons, de personnes et d'informations à l'utiliser. Le Corridor Abidjan-Ouagadougou deviendrait un corridor économique fort attirant des investissements dans les secteurs économiques. En conséquence, les zones situées le long des autres corridors nord-sud auraient moins de possibilités de développer les secteurs économiques, alors qu'elles devraient être améliorées pour devenir des corridors de transport.

Par conséquent, l'EES a suggéré que des opportunités de développement soient créées pour les autres corridors nord-sud. En réponse à cette suggestion, ce point a été inclus comme recommandation dans le Plan Directeur du CACAO.

(2) Suggestions de l'EES de Côte d'Ivoire: Ressources en eau

Le Plan Directeur du CACAO souligne l'importance des grandes villes régionales le long du corridor central (Yamoussoukro, Bouaké et Korhogo), ainsi que le Grand Abidjan pour attirer les investissements dans les secteurs économiques, en particulier les industries agroalimentaires ciblant les marchés côtiers. Le développement le long du corridor central de la Côte d'Ivoire devrait dépendre fortement des ressources en eau qui devraient être développées à partir d'un grand bassin versant du fleuve Bandama. En conséquence, le développement concentré le long du corridor central pourrait avoir un impact négatif sur les ressources en eau du bassin du fleuve Bandama.

Par conséquent, l'EES a jugé que la coordination de l'utilisation de l'eau du fleuve Bandama est nécessaire pour le développement durable du corridor central en Côte d'Ivoire. En réponse à cette suggestion, le Plan Directeur du CACAO recommande la mise en œuvre de la gestion intégrée des ressources en eau du bassin du fleuve Bandama en Côte d'Ivoire.

(3) Suggestions de l'EES de Côte d'Ivoire: Zones Côtières

Dans les zones côtières de la Côte d'Ivoire où se trouvent de nombreuses lagunes, il est prévu de construire une autoroute à 6 voies sur le Corridor Abidjan-Lagos et divers secteurs économiques, y compris les industries manufacturières, seraient développés. Alors que les activités de développement dans les zones situées le long de ces lagunes sont limitées conformément à la réglementation gouvernementale, l'impact du développement du corridor économique côtier (développement du corridor industriel et urbain) proposé par le Plan Directeur du CACAO ne serait pas minime.

Par conséquent, l'EES suggère que le développement du corridor côtier soit surveillé en tenant compte de l'environnement des lagunes dans les zones côtières. En réponse à cette suggestion, pour faire un suivi environnemental des lagunes, il est recommandé de formuler un plan d'utilisation des terres qui guiderait l'utilisation des terres.

(4) Suggestions de l'EES en Côte d'Ivoire: Les Zones Métropolitaines Côtières

En Côte d'Ivoire, comme dans d'autres pays côtiers de la sous-région du CACAO, les migrations à partir des régions intérieures et l'afflux de populations vers les zones côtières, en particulier vers les zones urbaines se poursuivront indéfiniment si des mesures efficaces ne sont pas prises. En conséquence, il est prévu que les populations citadines pauvres augmentent de manière excessive dans les zones métropolitaines côtières.

L'EES a suggéré que des mesures énergiques soient prises pour s'attaquer à ce problème. En réponse à cette suggestion, le Plan Directeur du CACAO recommande de mettre l'accent sur la promotion des secteurs économiques des zones intérieures ciblant les marchés de consommation sous-régionaux en fonction de leurs potentiels de développement.

Chapitre 34 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Ghana

34.1 Base Légale de l'EES au Ghana

Au Ghana, l'Evaluation Environnementale Stratégique (EES) s'effectue selon les exigences de trois Lois, à savoir la Loi sur la Commission de planification du développement national (1994, Loi 479), la Loi sur la planification du développement national (système) et la Loi sur l'Agence de la protection de l'environnement (1994, Loi 490).

La Loi 479 sur la Commission nationale de planification du développement (NDPC : *National Development Planning Commission*) habilite la Commission à faire des propositions pour la protection de l'environnement naturel et physique en vue de s'assurer que les stratégies et programmes de développement sont conformes à des principes environnementaux sains (Section 2. (2) c) . La Loi n° 480 sur la Planification du développement national veille à ce que le système décentralisé de planification du développement national soit régi par les instruments législatifs et les lignes directrices émis par la Commission (section 1. (3)). La Loi 490 sur l'Agence de protection de l'environnement (EPA : *Environmental Protection Agency*) confère à l'Agence le pouvoir de prescrire des normes et des lignes directrices relatives à la pollution de l'air, l'eau, des terres et de toute autre forme de pollution environnementale, y compris le déversement de déchets et le contrôle des substances toxiques qui pourrait être le résultat d'un développement existant ou nouveau (Section 2. (h)).

Par ailleurs, l'Agenda de croissance et de développement partagés du Ghana (GSGDA I) (2010-2013) a indiqué que l'un des principaux objectifs du Secteur de l'environnement et des ressources naturelles pour l'avenir est d'appliquer le EES pour informer les décideurs et intégrer l'environnement dans tous les secteurs, notamment en ce qui concerne le coût de la dégradation de l'environnement. En outre, il est recommandé de veiller à ce que les principes de développement durable soient institutionnalisés et intégrés en exigeant l'utilisation obligatoire de l'EES dans les processus de politiques publiques. Le GSGDA II (2014-2017) veille également à ce que l'EES soit intégrée dans les processus de politique publique.

Au Ghana, le NDPC et l'EPA considèrent que la mise en œuvre obligatoire de l'EES pour les politiques publiques et les plans de développement est stipulée en interprétant la Loi, le document de politique et les lignes directrices ci-dessus d'une manière combinée.

34.2 Méthodologie de l'EES du Projet CACAO

34.2.1 Objectifs de l'EES du Projet CACAO

Les objectifs de l'EES du Projet CACAO sont comme suit:

- Intégrer les questions environnementales /de durabilité dans la prise de décision pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO
- Améliorer le Plan Directeur du CACAO en le rendant plus clair et plus cohérent à l'interne;
- Impliquer les parties prenantes, y compris les représentants du secteur privé et les organisations de la société civile, dans le processus de prise de décisions
- Eduquer les décideurs sur les impacts environnementaux de leurs décisions;
- Prévoir les impacts environnementaux du Plan Directeur du CACAO; et

- Utiliser ces prédictions dans la prise de décisions pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO.

34.2.2 Processus de l'EES

L'EES n'est pas simplement une étude, mais aussi un processus parallèle à la formulation du Plan.

Pour que le projet formule le Plan Directeur du CACAO, les étapes suivantes ont été observées pour l'EES:

- 1) Conception d'un processus global de l'EES appliqué au projet CACAO
- 2) Collecte et analyse d'informations de base et de données sur les situations sociales et environnementales actuelles (utilisation des terres, environnement naturel, situations sociales et économiques)
- 3) Définition de la portée (identification des impacts possibles causés par la mise en œuvre du Plan Directeur du CACAO et identification des outils d'évaluation) selon la compréhension des concepts et des approches pour la formulation du Plan Directeur Stratégique
- 4) Evaluation comparative des scénarios de développement de corridors alternatifs au niveau des politiques, plans et programmes (PPP)
- 5) Évaluation de l'impact des plans de développement des corridors conformément à un scénario sélectionné au niveau des PPP
- 6) Préparation des notes de conseil pour le Plan Directeur du CACAO

Cette série d'étapes a été menée pour les quatre pays. L'Equipe d'Etude de la JICA a mené des études d'EES dans les quatre pays en sous-traitant les étapes de l'EES (étapes 2 à 6 mentionnées ci-dessus) avec des sociétés nationales de consultants dans chaque pays des Zones d'Etude. Par conséquent, il existe quatre Etudes d'EES et quatre équipes d'EES.

La consultation des parties prenantes a été menée pour les étapes importantes de l'EES, y compris détermination de la portée, l'évaluation comparative des alternatives de scénarios et l'évaluation de l'impact des plans de développement des corridors. Les parties prenantes ont été sélectionnées, y compris non seulement les responsables gouvernementaux des domaines concernés, mais aussi les représentants des organisations non gouvernementales de l'environnement et des organisation d'entreprises privées.

Les mesures concrètes prises et les réunions des parties prenantes organisées pour le Ghana dans le cadre du projet CACAO ont été décrites à l'annexe F.

34.3 Considérations Sociales du Ghana

Le développement de corridor et l'intégration régionale pourraient apporter des avantages et des impacts négatifs au Ghana. Le Tableau 34.3.1 montre des effets sociaux du développement de corridor au Ghana.

Tableau 34.3.1 Effets sociaux escomptés du Développement de corridor au Ghana

	Avantages sociaux	Impacts sociaux
1) Mise en place de PCJ	<ul style="list-style-type: none"> • Processus plus rapide des douanes et de l'immigration aux frontières nationales, ce qui entraîne la réduction du temps de transport et de livraison des produits, ce qui contribuerait au développement économique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les vendeurs informels et les fournisseurs de services pourraient perdre leurs emplois aux frontières étant donné que moins de temps sera nécessaire lors du passage à un poste frontalier.
2) Augmentation du volume de personnes et de marchandises franchissant les frontières	<ul style="list-style-type: none"> • On pourrait établir de meilleures liaisons aériennes entre les grands centres urbains, ainsi qu'avec les pays de la sous-région, toute chose qui crée un environnement plus favorable aux entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> • Les risques de criminalité et la prévalence des maladies infectieuses peuvent croître dans les grandes zones en raison du volume important de migration..
3) Augmentation de la concurrence entre les corridors de transport internationaux	<ul style="list-style-type: none"> • Le coût du transport diminuerait • De meilleurs services seraient fournis aux clients 	<ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de la concurrence pourrait aggraver les conditions de travail des conducteurs de camions parcourant de longues distances, en termes de salaires et de temps de travail

4) Le Développement Rapide du Corridor Abidjan-Lagos	<ul style="list-style-type: none"> Des routes nationales élargies, des autoroutes avec plusieurs voies, des chemins de fer à grande vitesse, des aéroports internationaux et des ports maritimes internationaux seraient développés, ce qui améliorerait l'efficacité socio-économique. Le développement industriel le long du corridor accélérerait aussi la modernisation du commerce et des services On pourrait réduire la concentration dans le Grand Accra ainsi que dans d'autres villes, comme Sekondi-Takoradi et Cape Coast, qui se développent également rapidement La demande en produits agricoles augmenterait en raison d'une plus grande population urbaine de classe moyenne, ce qui profiterait plus aux agriculteurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Les installations informelles pourraient croître avec l'augmentation rapide de la population urbaine Insuffisance des infrastructures sociales (électricité, fourniture d'eau et drainage) dans le Grand Accra, Sekondi-Takoradi, et Cape Coast En raison du développement de grandes infrastructures, l'espace des vendeurs installés le long des rues serait limité le long du corridor
5) Des réseaux de corridors de transport améliorés	<ul style="list-style-type: none"> Les petits agriculteurs auraient la possibilité de vendre leurs produits grâce à un meilleur accès aux marchés Les opportunités d'affaires se développeraient en raison de l'expansion géographique des zones de développement. Non seulement les grandes entreprises mais aussi les petites et moyennes entreprises (PME) seraient en mesure de participer aux opportunités de développement qui augmenteraient en raison de l'amélioration des corridors de transport.. 	<ul style="list-style-type: none"> L'Augmentation du trafic pourrait accroître le nombre d'accidents de voitures.
6) Les projets de développement des infrastructures à grande échelle	<ul style="list-style-type: none"> Les opportunités d'emploi dans le secteur de la construction augmenteraient 	<ul style="list-style-type: none"> L'on serait confronté à la relocalisation des communautés et au dédommagement des agriculteurs Le nombre de travailleurs non résidents engagés dans des travaux de construction augmenterait, ce qui pourrait provoquer des conflits avec les résidents actuels
7) L'augmentation des investissements privés dans les zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> Le nombre d'emplois formels augmenterait dans le Grand Accra, Grand Kumasi, et Sekondi-Takoradi. 	<ul style="list-style-type: none"> La disparité dans les zones urbaines, ainsi que celle entre les zones urbaines et rurales pourraient augmenter.

Source: Equipe d'Etude de la JICA

34.4 Suggestions de l'EES du Ghana au Plan Directeur du CACAO

(1) Suggestions de l'EES du Ghana: Développement Très Concentré sur le Corridor Central

Au Ghana, le Plan Directeur du CACAO recommande d'améliorer les transports et de promouvoir les secteurs économiques dans son corridor central dans la direction nord-sud (Le Corridor Tema-Ouagadougou) afin qu'il devienne plus efficace et attractif pour encourager davantage de cargaisons, d'informations à l'utiliser. Le Corridor Tema-Ouagadougou deviendrait un corridor économique fort, attirant les investissements dans les secteurs économiques. En conséquence, les zones situées le long des autres corridors nord-sud auraient moins de possibilités de développer les secteurs économiques, alors qu'elles devraient être améliorées pour devenir des corridors de transport.

Par conséquent, l'EES a suggéré que des opportunités de développement soient créées pour les autres corridors nord-sud. En réponse à cette suggestion, ce point a été inclus comme recommandation dans le Plan Directeur du CACAO.

(1) Suggestions de l'EES au Ghana: zones côtières

Dans les zones côtières du Ghana où se trouvent de nombreuses lagunes, il est prévu de construire une autoroute à 6 voies dans le Corridor Abidjan - Lagos et de développer divers secteurs économiques, y compris les industries manufacturières. Alors que les activités de développement dans les zones situées le long de ces lagunes sont limitées conformément à la réglementation gouvernementale, l'impact du développement du corridor économique côtier (développement du corridor industriel et urbain) proposé par le Plan Directeur du CACAO ne serait pas minime.

Par conséquent, l'EES suggère que le développement du corridor côtier soit surveillé en tenant compte de l'environnement des lagunes dans les zones côtières. En réponse à cette suggestion, pour effectuer un suivi environnemental des lagunes, il est recommandé de formuler un plan d'utilisation des terres qui guiderait l'utilisation des terres.

(2) Suggestions de l'EES du Ghana : Les Zones Métropolitaines Côtières

Au Ghana, comme dans d'autres pays côtiers de la sous-région du CACAO, les migrations à partir des régions intérieures et l'afflux de populations vers les zones côtières, en particulier vers les zones urbaines se poursuivront indéfiniment si des mesures efficaces ne sont pas prises. En conséquence, il est prévu que les populations citadines pauvres augmentent de manière excessive dans les zones métropolitaines côtières.

L'EES a suggéré que des mesures énergiques soient prises pour s'attaquer à ce problème. En réponse à cette suggestion, le Plan Directeur du CACAO recommande de mettre l'accent sur la promotion des secteurs économiques des zones intérieures ciblant les marchés de consommation sous-régionaux en fonction de leurs potentiels de développement.

Chapitre 35 Evaluation Environnementale Stratégique (EES) du Togo

35.1 Base Légale de l'EES au Togo

L'Evaluation Environnementale Stratégique (EES) n'est pas encore fréquemment pratiquée au Togo. L'EES au niveau du Togo est encore à un stade embryonnaire. Actuellement, le Togo n'a pas établi de lois, de règlements ou de lignes directrices relatives à la conduite d'une EES. En conséquence, l'EES au Togo devrait être menée conformément à la loi-cadre sur l'environnement du Togo (loi n ° 2008-005) et à la politique nationale de l'environnement adoptée le 23 Décembre 1998.

La loi-cadre sur l'environnement est la loi de base relative à la préservation et la gestion de l'environnement au Togo. L'article 1 de cette loi vise son objectif et les buts suivants:

- préserver et gérer durablement l'environnement;
- Garantir un environnement sain et équilibré pour tous les citoyens;
- Créer les conditions d'une gestion rationnelle et durable des ressources naturelles pour les générations présentes et futures;
- Établir les principes fondamentaux pour la gestion, la préservation de l'environnement contre toutes les formes de dégradation afin d'exploiter les ressources naturelles, lutter contre toutes sortes de pollution et nuisances;
- Améliorer durablement les conditions de vie des populations tout en respectant l'équilibre avec l'environnement ambiant.

Conformément à cette loi, des lignes directrices pour la réalisation de l'EES sont actuellement en cours d'élaboration par le gouvernement

La politique nationale de l'environnement stipule que les principales orientations de la politique gouvernementale seront axées sur: i) l'examen des préoccupations environnementales dans le Plan National de Développement; ii) la suppression et/ou réduction des impacts environnementaux négatifs, dans les projets et programmes de développement publics ou privés; iii) le renforcement des capacités nationales en matière de gestion de l'environnement et de ressources naturelles; iv) l'amélioration des conditions de vie et de l'environnement de la population, afin de promouvoir une bonne gestion de l'environnement et des ressources naturelles, stimuler la durabilité économique, écologique et sociale des activités de développement.

35.2 Méthodologie de l'EES pour le Projet CACAO

35.2.1 Objectifs de l'EES du Projet CACAO

Les objectifs de l'EES du Projet CACAO sont comme suit:

- Intégrer les questions environnementales /de durabilité dans la prise de décision pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO
- Améliorer le Plan Directeur du CACAO en le rendant plus clair et plus cohérent à l'interne;
- Impliquer les parties prenantes, y compris les représentants du secteur privé et les organisations de la société civile, dans le processus de prise de décisions
- Eduquer les décideurs sur les impacts environnementaux de leurs décisions;

- Prévoir les impacts environnementaux du Plan Directeur du CACAO; et
- Utiliser ces prédictions dans la prise de décisions pour la formulation des stratégies et des projets prioritaires du Plan Directeur du CACAO.

35.2.2 Processus de l'EES

L'EES n'est pas simplement une étude, mais aussi un processus parallèle à la formulation du Plan.

Pour que le projet formule le Plan Directeur du CACAO, les étapes suivantes ont été observées pour l'EES:

- 1) Conception d'un processus global de l'EES appliqué au projet CACAO
- 2) Collecte et analyse d'informations de base et de données sur les situations sociales et environnementales actuelles (utilisation des terres, environnement naturel, situations sociales et économiques)
- 3) Définition de la portée (identification des impacts possibles causés par la mise en œuvre du Plan Directeur du CACAO et identification des outils d'évaluation) selon la compréhension des concepts et des approches pour la formulation du Plan Directeur Stratégique
- 4) Evaluation comparative des scénarios de développement de corridors alternatifs au niveau des politiques, plans et programmes (PPP)
- 5) Évaluation de l'impact des plans de développement des corridors conformément à un scénario sélectionné au niveau des PPP
- 6) Préparation des notes de conseil pour le Plan Directeur du CACAO

Cette série d'étapes a été menée pour les quatre pays. L'Equipe d'Etude de la JICA a mené des études d'EES dans les quatre pays en sous-traitant les étapes de l'EES (étapes 2 à 6 mentionnées ci-dessus) avec des sociétés nationales de consultants dans chaque pays des Zones d'Etude. Par conséquent, il existe quatre Etudes d'EES et quatre équipes d'EES.

La consultation des parties prenantes a été menée pour les étapes importantes de l'EES, y compris détermination de la portée, l'évaluation comparative des alternatives de scénarios et l'évaluation de l'impact des plans de développement des corridors. Les parties prenantes ont été sélectionnées, y compris non seulement les responsables gouvernementaux des domaines concernés, mais aussi les représentants des organisations non gouvernementales de l'environnement et des organisation d'entreprises privées.

Les mesures concrètes prises et les réunions des parties prenantes organisées pour le Togo dans le cadre du projet CACAO ont été décrites à l'annexe F.

35.3 Considérations Sociales du Togo

Le développement de corridor et l'intégration régionale pourraient engendrer des avantages et des impacts négatifs au Togo. Le Tableau 35.3.1 montre les effets sociaux du développement de corridor au Togo.

Tableau 35.3.1 Effets Sociaux Attendus du Développement de Corridor au Togo

	Avantages sociaux	Impacts sociaux
1) Mise en place de PCJ	<ul style="list-style-type: none"> • Processus plus rapide des douanes et de l'immigration aux frontières nationales réduisant le temps de voyage et de livraison des marchandises pourrait contribuer à élargir les zones d'attraction du Port de Lomé, contribuant ainsi au développement économique 	<ul style="list-style-type: none"> • Les vendeurs informels et les fournisseurs de services pourraient perdre leurs emplois aux frontières étant donné que le passage aux postes frontaliers prendrait moins de temps.
2) Augmentation du nombre de personnes et du volume de marchandises franchissant les frontières nationales	<ul style="list-style-type: none"> • Si le transport terrestre est développé pour une meilleure mobilité des biens et des personnes, des liaisons aériennes seraient établies entre les grands centres urbains et les pays de la sous-région, 	<ul style="list-style-type: none"> • La prévalence des risques de criminalité et les maladies infectieuses pourraient augmenter dans les grandes zones due à l'augmentation de la mobilité des personnes et biens en raison de l'expansion des réseaux de corridors.

3) Augmentation de la concurrence entre les corridors de transport internationaux	<ul style="list-style-type: none"> • Le coût du transport diminuerait • De meilleurs services seraient fournis aux clients 	<ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de la concurrence pourrait aggraver les conditions de travail des conducteurs de camions parcourant de longues distances, en termes de salaires et de temps de travail
4) Le Développement rapide du Corridor Abidjan-Lagos	<ul style="list-style-type: none"> • Des routes nationales élargies, des autoroutes avec plusieurs voies, des chemins de fer à grande vitesse, des aéroports internationaux et des ports maritimes internationaux seront développés, ce qui améliorera l'efficacité socio-économique. • Le développement industriel le long du corridor accélèrera aussi la modernisation du commerce et des services • La demande en produits agricoles augmentera en raison de l'émergence d'une plus grande population urbaine de classe moyenne, ce qui sera plus profitable aux agriculteurs. • L'économie du Togo sera capable de croître rapidement, entraînant développement des emplois formels étant donné que le Togo deviendra une destination de choix pour les investisseurs désirant tirer profit du développement du corridor côtier et de l'emplacement du pays situé à proximité de Lagos et Accra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les installations informelles pourraient croître avec l'augmentation rapide de la population urbaine • Insuffisance des infrastructures sociales (électricité, fourniture d'eau et drainage) dans le Grand Lomé. • La concentration dans le Grand Lomé pourrait s'accélérer.
5) Des réseaux de corridors de transport améliorés	<ul style="list-style-type: none"> • Les petits agriculteurs auront la possibilité de vendre leurs produits grâce à un meilleur accès aux marchés • Les opportunités d'affaires se développeront en raison de l'expansion géographique des zones de développement. • Non seulement les grandes entreprises mais aussi les petites et moyennes entreprises (PME) seront en mesure de participer aux opportunités de développement qui augmenteront en raison de l'amélioration des corridors de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation du trafic pourrait accroître le nombre d'accidents de voitures. • L'amélioration des routes permettra de réduire la durée de voyage. Par conséquent, il sera possible de parcourir de grandes distances avec moins d'arrêt et de temps de repos jusqu'à la destination. Relativement à cette situation, certains centres urbains situés le long du corridor pourraient être affectés par cette traversée rapide de leurs localités entraînant une baisse au niveau de leur économie • La construction de route de contournement déplacera l'emplacement des zones d'arrêt et de repos des conducteurs, ce qui pourrait avoir un impact sur les activités des commerçants
6) Les projets de développement des infrastructures à grande échelle	<ul style="list-style-type: none"> • Les opportunités d'emploi dans le secteur de la construction augmenteront 	<ul style="list-style-type: none"> • L'on serait confronté à la relocalisation des communautés et au dédommagement des agriculteurs • Le nombre de travailleurs non résidents engagés dans des travaux de construction augmentera, ce qui pourrait provoquer des conflits avec les résidents actuels
7) L'augmentation des investissements privés dans les zones urbaines	<ul style="list-style-type: none"> • Le nombre d'emplois formels augmentera dans le Grand Lomé; à Atakpamé, Sokodé et Kara. 	<ul style="list-style-type: none"> • La disparité dans les zones urbaines, ainsi que celle existant entre le Grand Lomé et les autres régions pourrait se renforcer.

Source: Équipe d'Étude de la JICA

35.4 Suggestions de l'EES du Togo au Plan Directeur du CAACO

(1) Suggestions de l'EES du Togo : Zones Côtières

Dans les zones côtières du Togo où se trouvent de nombreuses lagunes, il est prévu de construire une autoroute à 6 voies dans le Corridor Abidjan - Lagos et de développer divers secteurs économiques, y compris les industries manufacturières. Alors que les activités de développement dans les zones situées le long de ces lagunes sont limitées conformément à la réglementation gouvernementale, l'impact du développement du corridor économique côtier (développement du corridor industriel et urbain) proposé par le Plan Directeur du CAACO ne serait pas minime.

Par conséquent, l'EES suggère que le développement du corridor côtier soit surveillé en tenant compte de l'environnement des lagunes dans les zones côtières. En réponse à cette suggestion, pour effectuer un suivi environnemental des lagunes, il est recommandé de formuler un plan d'utilisation des terres qui guiderait l'utilisation des terres.

(2) Suggestions de l'EES du Togo : Les Zones Métropolitaines Côtières

Au Togo, comme dans d'autres pays côtiers de la sous-région du CACAO, les migrations à partir des régions intérieures et l'afflux de populations vers les zones côtières, en particulier vers les zones urbaines se poursuivront indéfiniment si des mesures efficaces ne sont pas prises. En conséquence, il est prévu que les populations citadines pauvres augmentent de manière excessive dans les zones métropolitaines côtières.

L'EES a suggéré que des mesures énergiques soient prises pour s'attaquer à ce problème. En réponse à cette suggestion, le Plan Directeur du CACAO recommande de mettre l'accent sur la promotion des secteurs économiques des zones intérieures ciblant les marchés de consommation sous-régionaux en fonction de leurs potentiels de développement.