

REPUBLIQUE TOGOLAISE

TRAVAIL - LIBERTE - PATRIE

PORT AUTONOME DE LOME

Plan Directeur du Port de Lomé

Tome I

E t u d e



Lindenstrasse 1a

28755 Brême

Allemagne

Table des Matières		<u>Page</u>
1.	INTRODUCTION	3
1.1	Motif et objectifs	3
1.2	Méthodologie	4
2.	EVOLUTION DU TRAFIC DANS LE PORT DE LOME	5
2.1	Analyse de la situation générale	5
2.1.1	Trafic général	5
2.1.2	Transit	6
2.1.3	Transbordement	7
2.2	Analyse du trafic	17
2.2.1	Importations du Togo	17
2.2.2	Exportations du Togo	21
2.2.3	Importation de marchandises en transit	24
2.2.4	Exportations de marchandises en transit	26
2.2.5	Transbordement	28
2.2.6	Avitaillement en eau douce et mazout de soute	28
2.3	Développement du nombre de navires ayant touche le port de Lomé	28
2.4	Degré de conteneurisation	30
3.	PREVISION DU TRAFIC JUSQU'A L'AN 2010	37
3.1	Prévision du trafic du Togo	37
3.1.1	Remarques préliminaires et méthodologiques	37
3.1.2	Prévision des importations du Togo	45
3.1.3	Prévision des exportations du Togo	48
3.1.4	Prévision des importations et exportations de marchandises en transit	51
3.1.5	Prévision pour le transbordement	57
3.2	Récapitulation des résultats calculés pour le développement de la manutention du port de Lomé jusqu'en 2020	58

1. INTRODUCTION

1.1 Motif et objectifs

Après l'achèvement de la crise de politique sociale en 1993, la manutention du port s'est développée de façon extraordinaire, ayant augmenté de 1 107 562 t en 1993 à 2 727 673 t en 1998. Le résultat obtenu en 1998 signifie un record dans l'histoire de plus de trente ans du port de Lomé. Sur la base de cette évolution positive, la Direction Générale du port a décidé d'étudier l'avenir du port par l'élaboration d'un Plan Directeur et en a chargé le bureau d'études Prof. Dr. Lackner & Partner.

Graphique 1.1-1 : Vue aerial du port de Lomé, 2006



L'objectif principal du Plan Directeur est l'élaboration d'un programme pour le futur développement du port de Lomé, permettant de réaliser les travaux et ouvrages portuaires le cas chant en plusieurs phases en tenant compte de révolution effective du trafic, et de réserver les terrains nécessaires à ces extensions.

Afin d'atteindre ce but, les prestations suivantes ont été à fournir:

- (1) L'analyse de la situation du trafic en 1998.
- (2) L'analyse des cadences actuelles de la manutention.
- (3) L'établissement d'une prévision du volume du trafic jusqu'à l'horizon 2010.
- (4) établissement d'une prévision des catégories de marchandises à manutentionner à l'avenir dans le port.
- (5) La comparaison de la capacité existante du port avec le besoin conformément à la prévision du trafic.
- (6) La détermination des mesures et travaux à réaliser y compris des coûts d'investissement y afférents.
- (7) L'élaboration des propositions pour l'amélioration des cadences.
- (8) établissement du Plan Directeur correspondant aux besoins.

1.2 Méthodologie

L'élaboration du Plan Directeur est basée sur les informations reçues sur place au cours des recherches et aux consultations réalisées au mois d'août 1999 à Lomé.

Dans le cadre de cette mission, les experts ont consulté entre autres

- La Direction du Port Autonome de Lomé
- Le Ministère du Plan et de l'Amenagement du Territoire
- La Direction de la Statistique
- Le Ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche
- Les bailleurs de fonds et organismes multi- et bilatéraux
- Les ambassades
- Les armateurs et sociétés de consignation et de manutention
- Les utilisateurs du port de Lomé.

2. EVOLUTION DU TRAFIC DANS LE PORT DE LOME

2.1 Analyse de la situation générale

2.1.1 Trafic général

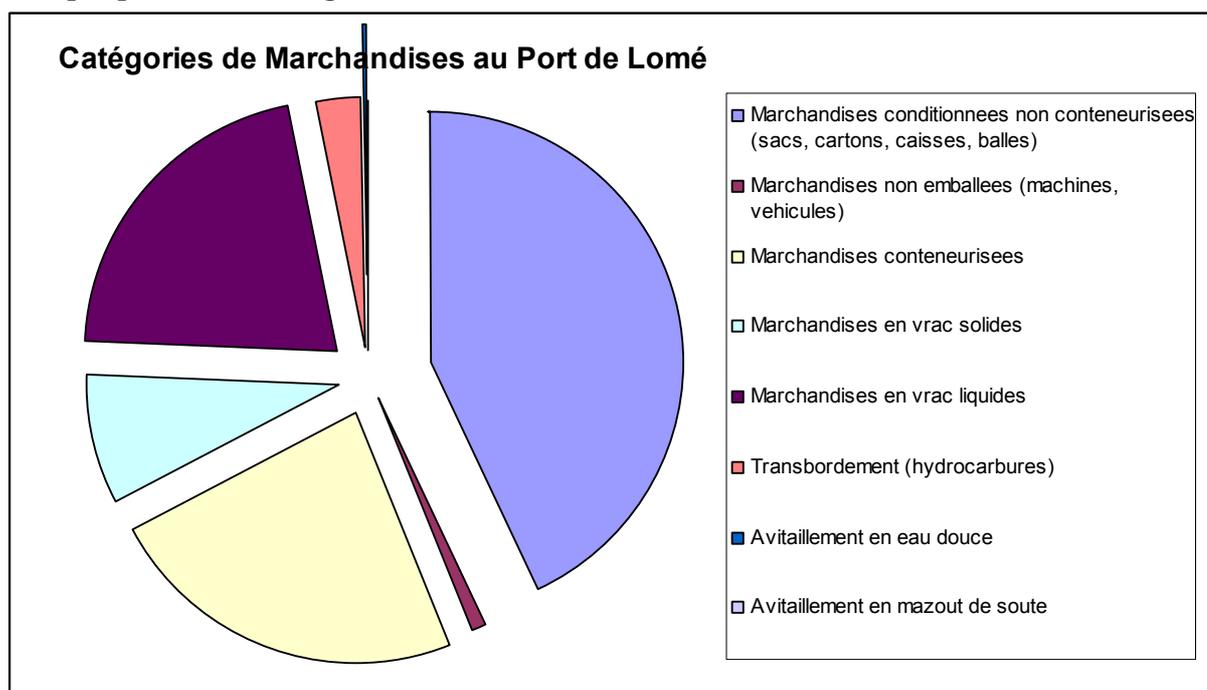
Quant au port de Lomé, il s'agit d'un port multifonction puisque non seulement des marchandises diverses conventionnelles (sacs, caisses, balles), des conteneurs et véhicules, mais aussi des marchandises en vrac solides (clinker, gypse, blé) et liquides (fuel, gas-oil, essence, kérosène) y sont manutentionnés.

En 2005, les marchandises manutentionnées dans le port se sont composées comme suit:

Tableau 2.1-1 : Composition de marchandises manutentionnées en 2005

Catégorie de marchandises	Tonnage [t]	En pour-cent de la manutention totale
Marchandises conditionnees non conteneurisees (sacs, cartons, caisses, balles)	3 398 798	42,9%
Marchandises non emballees (machines, vehicules)	73 461	0,9%
Marchandises conteneurisees	1 841 998	23,2%
Marchandises en vrac solides	676 632	8,5%
Marchandises en vrac liquides	1 686 157	21,3%
Transbordement	228 037	2,9%
Avitaillement en eau douce	10 067	0,2%
Avitaillement en mazout de soute	2 791	0,1%
Total	7 917 941	100.0%

Graphique 2.1-1 : Catégories de marchandises



2.1.2 Transit

Le port de Lomé n'est pas seulement le port de commerce unique du Togo, mais il joue également un rôle très important port de transit pour le commerce extérieur des pays de la région sahélienne sans propre accès à la mer comme le Burkina Faso, le Niger et le Mali. Le trafic de transit existe cependant également avec autres états comme la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Bénin, le Nigeria et le Tchad.

Durant la période de 1989 jusqu'à 2005, les importations à Togo se sont récupérées d'une baisse de 620 000 tonnes en 1993 pendant la crise jusqu'à une haute de presque 2 900 000 pendant l'année passée. Similairement, les exportations nationales se sont plus de doublées d'une baisse de 310 000 tonnes en 2001 jusqu'à presque 800 000 tonnes en 2005. Les importations transitaires se sont augmentées d'une baisse de 165 000 tonnes en 1993 jusqu'à presque 800 000 en 2005. Plus fortes, les exportations transitaires se sont multipliées dix fois entre l'année 1997 y l'année passée (voir tableau 2.1-3 et graphique 2.1-3 pour l'évolution de la manutention du port de Lomé au cours des 17 dernières années, subdivisée en importation, exportation, transit, ransbordement et avitaillement). Cette croissance de trafic donne une pression immense à la extension de facilités de manutention dans le port de Lomé.

En particulier le graphique 2.1-3 montre clairement le flechissement important de la manutention pendant la crise de politique sociale dans les années 1993 et 1994. Avec le rétablissement des conditions politiques stables, la manutention du port est montée en flèche depuis 1995 pour arriver en 2005 à un niveau six fois plus haute, ou presque trois fois comparée avec le volume manutentionné en 1990. Entre les années 2004 et 2005, le taux d'accroissement pour la manutention totale est monté plus de 15 %. Une appréciation des résultats de la manutention de l'année 2005 montre une duplication depuis l'année 2000.

Dans le tableau 2.1-4, les quantités de marchandises en transit manutentionnées pendant les 17 dernières années pour les différents pays sont indiquées.

Les pays les plus importants pour le Togo vu le trafic de transit ont été en 2005 :

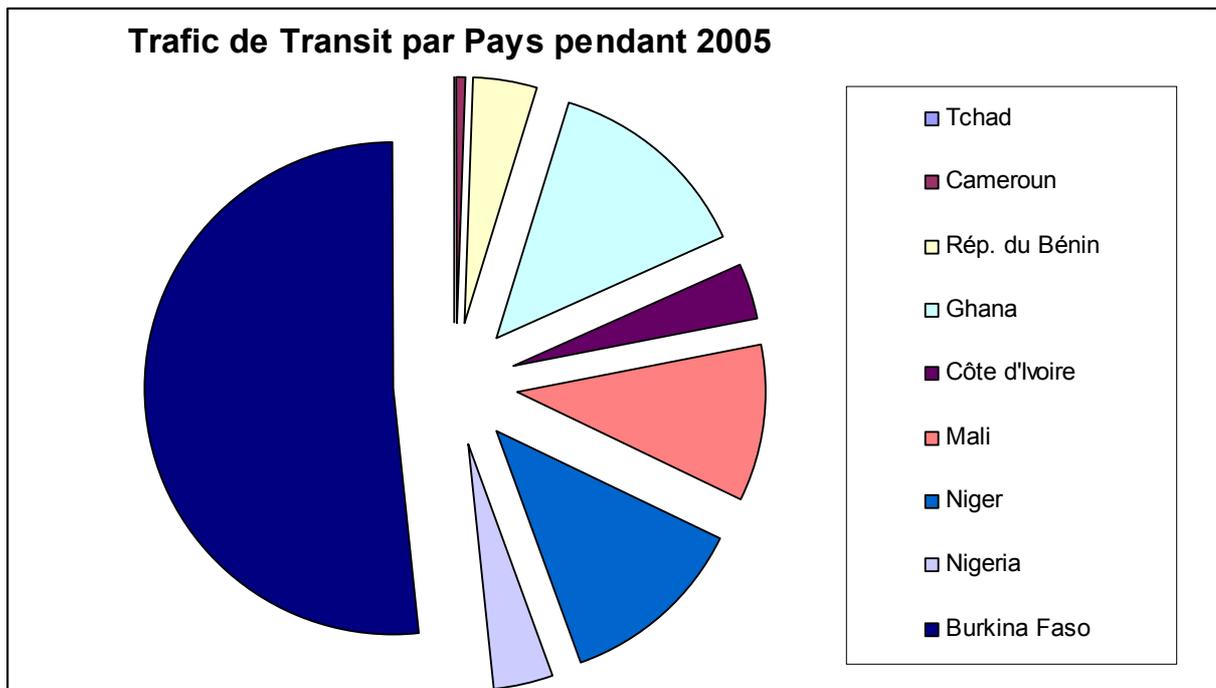
Tableau 2.1-2 : Trafic de transit par pays pendant 2005

Pays	Tonnes	Pourcentage
Burkina Faso	618 033	51,6%
Ghana	162 088	13,5%
Niger	143 872	12,0%
Mali	123 623	10,3%
Rép. du Bénin	50 498	4,2%
Nigeria	47 307	4,0%
Côte d'Ivoire	43 883	3,7%
Cameroun	6 588	0,6%
Tchad	293	0,1%
Total	1 196 185	100,0%

Egalement ici on reconnaît clairement le fléchissement considérable de la manutention pendant les années de crise 1993 et 1994. Les quantités manutentionnées en 1989 et 1990 de 682 000 tonnes (1989) respectivement de 574 000 tonnes (1990) ont été de nouveau atteintes en 2001 (728 000 tonnes) et ont été doublées par 2005 (1 196 000 tonnes). Comme causes il faut signaler: les influences spéciales pour l'importation de matériaux de construction et

de clinker et pour l'exportation de produits agricoles vers la Côte d'Ivoire et le Nigeria et les conditions de manutention et de transport améliorées dans les ports voisins (Abidjan, Tema et Cotonou). Par les aménagements des installations portuaires et particulièrement par l'amélioration des voies de transport (Abidjan - Bamako, Abidjan - Ouagadougou, Tema - Ouagadougou, Tema - Niamey et Cotonou - Niamey), la position préférée du port de Lomé a cause de l'offre importante de terrains à faible.

Graphique 2.1-2 : Trafic de transit par pays



Ce listage montre l'importance primordiale de Burkina Faso, suivi par les trois pays de Ghana, Niger et Mali pour la manutention de marchandises en transit dans le port de Lomé.

Il ressort clairement du graphique 2.1.4 représentant le trafic de transit pour les trois pays de la région sahélo-saharienne Burkina Faso, Niger et Mali, que les pertes du volume de la manutention de marchandises pour ces pays pendant les années de crise ont été compensées en l'année 1995, et qu'en 2005 de nouveaux records ont été atteints quant au Burkina Faso et au Mali. Depuis l'année 2003, beaucoup de trafic transitaire de Nigeria a été compensé par Ghana – les deux pays côtiers plus importants en termes de trafic transitaire pour le port de Lomé.

2.1.3 Transbordement

Depuis 2003, l'amplification du spectre de pays comme désignataires de marchandises transbordées est très significative. Avant cette année, il était seulement les pays de Côte d'Ivoire, Nigeria, Guinée et Cameroun comme désignataires. Après 2003, le port de Lomé a réussi d'ajouter plusieurs pays dans la région, à mentionner la République de Congo, République Démocratique de Congo, République de Bénin, Gambie, Ghana, Sénégal, Sierra Leone, Angola et Guinée Equatoriale. Comme résultat, le port a augmenté le trafic de transbordement de 13 748 tonnes en 2000 jusqu'à 228 037 tonnes en 2005.

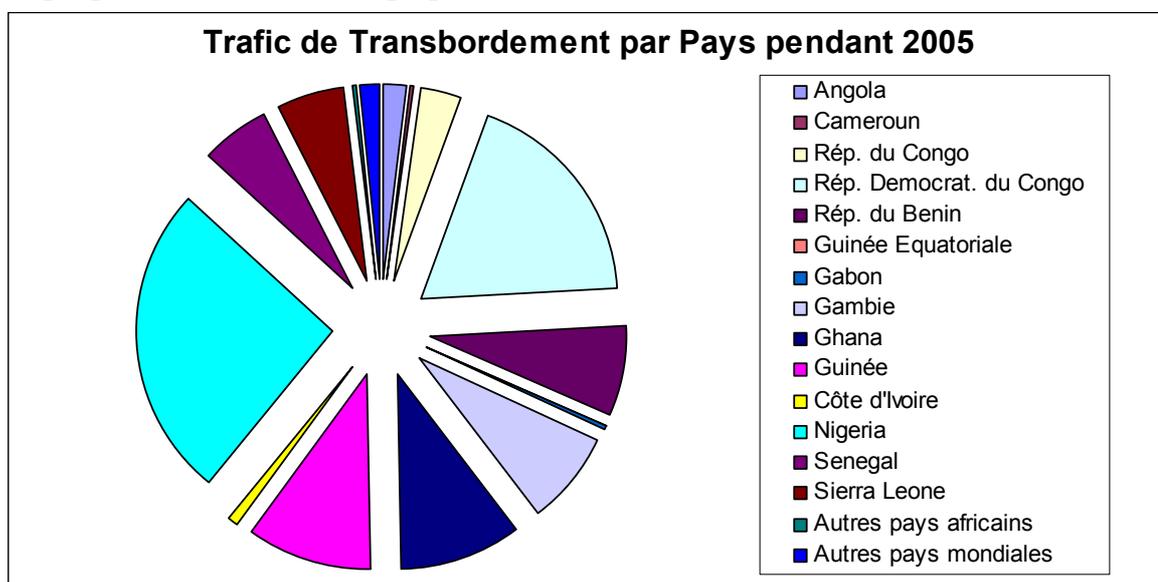
L'évolution globale du trafic de transbordement est montrée dans le graphique 2.2-7, et la décomposition détaillée de ces transbordements figure dans le tableau 2.2.5 ([Annexe 5](#)).

Le graphique suivant montre la distribution actuelle proportionnelle des marchandises transbordées sur les pays africains individuels.

Tableau 2.1-3 : Trafic de transbordement par pays pendant 2005

Désignation	Tonnes	Pourcentage
Angola	4 464	2,0%
Cameroun	288	0,1%
Rép. du Congo	8 094	3,5%
Rép. Democrat. du Congo	42 150	18,5%
Rép. du Benin	17 056	7,5%
Guinée Equatoriale	442	0,2%
Gabon	657	0,3%
Gambie	17 664	7,7%
Ghana	22 288	9,8%
Guinée	23 541	10,3%
Côte d'Ivoire	2 104	0,9%
Nigeria	59 660	26,2%
Senegal	12 622	5,5%
Sierra Leone	12 599	5,5%
Autres pays africains	636	0,3%
Autres pays mondiales	3 772	1,7%
<i>Total Transbordement</i>	<i>228 037</i>	<i>100,0%</i>

Graphique 2.1-3 : Distributions proportional de marchandises transbordées, 2005



Dans l'année passée, c'étaient Nigeria et la République Démocratique du Congo comme les designataires les plus importants, suivi par les pays de Guinée, Ghana, Gambie et la République du Benin.

Avec des facilités améliorées, le port de Lomé pourrait élargir sa sphère d'influence au-delà des pays régionaux et augmenter la quantité des marchandises transbordées sur ses quais.

Tableau 2.1-4 : Evolution globale du trafic du port de Lomé pendant la période de 1989 à 2005 (en tonnes)

Désignation	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Importation Togo	1 005 810	1 157 244	1 050 279	1 113 791	619 851	685 818	1 133 118	1 171 320	1 273 748	1 380 294	1 291 376	1 734 858	1 891 516	2 535 467	2 551 980	2 548 524	2 863 821
Importation Transit	559 455	393 242	292 417	270 014	165 229	245 007	361 493	366 493	472 021	501 931	424 581	552 115	552 115	637 620	964 393	772 859	784 990
<i>Total Importation</i>	<i>1 565 265</i>	<i>1 550 486</i>	<i>1 342 696</i>	<i>1 383 805</i>	<i>785 080</i>	<i>930 825</i>	<i>1 494 611</i>	<i>1 537 813</i>	<i>1 745 769</i>	<i>1 882 225</i>	<i>1 715 957</i>	<i>2 286 973</i>	<i>2 443 631</i>	<i>3 173 087</i>	<i>3 516 373</i>	<i>3 321 383</i>	<i>3 648 811</i>
Exportation Togo	181 064	179 933	161 802	178 410	113 328	148 292	172 144	176 965	391 045	745 515	959 467	345 464	310 716	390 811	445 003	616 167	791 960
Exportation Transit	123 135	180 905	88 748	213 999	191 084	46 304	117 075	173 765	41 314	49 071	61 946	105 078	175 167	326 035	385 066	304 902	411 222
<i>Total Exportation</i>	<i>304 199</i>	<i>360 839</i>	<i>250 551</i>	<i>392 410</i>	<i>304 413</i>	<i>194 597</i>	<i>289 200</i>	<i>350 730</i>	<i>432 362</i>	<i>794 586</i>	<i>1 021 413</i>	<i>450 543</i>	<i>485 883</i>	<i>716 846</i>	<i>830 070</i>	<i>921 069</i>	<i>1 203 183</i>
Total Transit	682 590	574 147	381 165	484 013	356 313	291 311	478 568	540 258	513 335	551 002	486 527	657 193	727 282	963 655	1 349 459	1 077 761	1 196 212
<i>Total Importation + Exportation</i>	<i>1 290 988</i>	<i>1 295 824</i>	<i>882 266</i>	<i>1 268 832</i>	<i>965 138</i>	<i>680 504</i>	<i>1 056 987</i>	<i>1 241 718</i>	<i>1 378 056</i>	<i>2 140 174</i>	<i>2 529 353</i>	<i>1 558 278</i>	<i>1 699 048</i>	<i>2 397 347</i>	<i>3 009 598</i>	<i>2 919 899</i>	<i>3 602 577</i>
Transbordement	88 480	52 900	38 284	35 608	673	38 081	43 039	136 555	168 151	30 702	96 482	13 748	42 910	86 121	220 957	186 892	228 037
Avitaillement Eau Douce	27 071	23 775	23 834	19 809	15 040	16 383	23 152	21 317	18 004	17 385	15 109	14 701	16 220	16 693	16 687	13 730	10 067
Avitaillement Soute	18 836	10 331	7 748	2 476	2 355	4 937	2 940	5 407	2 863	2 775	2 809	3 344	2 697	5 072	4 536	4 364	2 791
<i>Totaux Généraux</i>	<i>1 425 375</i>	<i>1 382 830</i>	<i>952 132</i>	<i>1 326 725</i>	<i>983 206</i>	<i>739 905</i>	<i>1 126 118</i>	<i>1 404 997</i>	<i>1 567 074</i>	<i>2 191 036</i>	<i>2 643 753</i>	<i>1 590 071</i>	<i>1 760 875</i>	<i>2 505 233</i>	<i>3 251 778</i>	<i>3 124 885</i>	<i>3 843 472</i>
<i>Variation par rapport à l'année précédente</i>	-	-3,0%	-31,1%	39,3%	-25,9%	-24,7%	52,2%	24,8%	11,5%	39,8%	20,7%	-39,9%	10,7%	42,3%	29,8%	-3,9%	23,0%

Graphique 2.1-4 : Evolution globale du trafic du port de Lomé

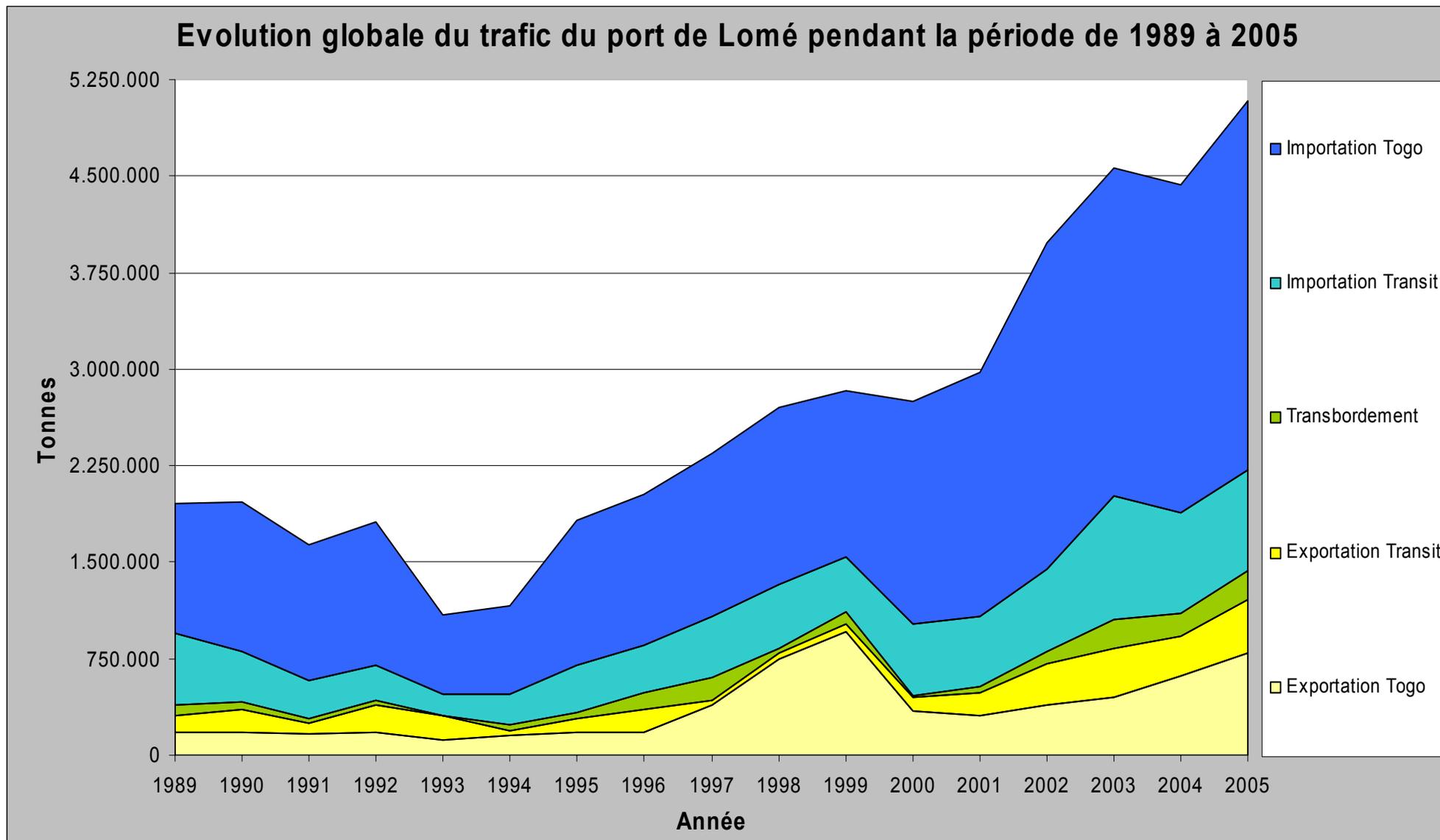


Tableau 2.1-5 : Evolution globale du trafic de transit par pays pendant la période de 1989 à 2005 (en tonnes)

Désignation	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Importations																	
Rép. Centrafricaine	50	3 108	724	405	36	1	-	-	4	-	-	-	-	15	11	-	-
Tchad	677	971	15 284	61	6	34	144	170	46	31	-	-	54	86	315	172	293
Rép. du Bénin	6 014	7 182	19 196	11 840	9732	4 728	9 446	7 880	17 769	10 690	17 545	38 723	79 789	37 852	41 122	39 990	39 697
Ghana	12 132	40 677	14 916	13 391	15840	9 560	20 569	12 075	10 112	7 966	7 805	4 805	5 538	9 184	35 992	48 542	161 997
Côte d'Ivoire	-	-	1 128	763	738	1 265	2 245	1254	843	8 662	14 550	17 446	19 462	16 702	26 472	32 596	16 436
Mali	29 283	21 612	26 691	7 615	6277	6556	8 196	13 910	13 856	16 289	13 131	11 665	16 771	52 901	127 345	63 920	54 824
Niger	89 247	91 549	43 313	44 110	35025	62 594	103 699	101 920	141 670	168 239	107 056	110 731	134 593	170 509	174 972	180 223	143 872
Nigeria	4 016	2 780	11 935	42 025	10609	10 628	12 472	15 777	13 804	4 524	4 525	14 149	51 779	24 093	10 125	18 514	26 067
Burkina Faso	188 762	224 226	159 230	149 804	86966	149 641	204 666	213 507	273 917	285 530	259 970	258 764	244 121	326 280	548 039	388 900	341 804
Autres	229 274	1 137	-	-	-	-	56	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Importation Transit	559 455	393 242	292 417	270 014	165 229	245 007	361 493	366 493	472 021	501 931	424 582	456 283	552 107	637 622	964 393	772 857	784 990
Exportations																	
Cameroun	-	5 212	20 013	69 533	-	-	12 123	45 020	249	-	-	-	-	4 793	-	-	6 588
Rép. du Bénin	366	-	-	158	-	2 467	5 541	738	56	-	63	1 501	12 101	2 633	89	24	10 801
France	2 807	-	-	-	-	-	-	2 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guinée	-	-	-	-	-	-	-	3 995	-	-	-	-	2 698	26 667	4 736	-	-
Ghana	20	63	18	-	-	-	5 483	-	51	12	-	-	65	9 653	-	-	91
Côte d'Ivoire	3 151	67 361	37 856	57 138	-	12 071	3 596	49 539	8 962	18 418	33 863	48 743	41 509	101 708	98 178	35 428	27 447
Mali	7	-	-	-	18	-	-	-	-	-	-	-	276	8 636	80 241	74 157	68 799
Niger	283	418	27	-	12	57	15	43	128	-	-	-	-	-	14	25	-
Nigeria	93 674	91 685	2	73 469	188 001	31 536	89 086	68 387	23 856	18 098	14 596	30 205	86 274	122 315	24 236	6 758	21 240
Burkina Faso	12 693	14 872	30 51	13 571	3 026	173	1 231	3 743	8 012	12 543	13 422	24 628	32 239	48 627	120 194	188 508	276 229
Autres	10 134	1 294	481	130	27	-	-	-	-	-	-	-	-	998	-	-	23
Total Exportation Transit	123 135	180 905	88 448	213 999	191 084	46 304	117 075	173 765	41 314	49 071	61 944	105 077	175 162	326 030	327 688	304 900	411 218
Total Import. + Export. Transit																	
Rép. Centrafricaine	50	3 108	724	405	36	1	-	-	4	-	-	-	-	15	11	-	-
Tchad	677	971	15 284	61	6	34	144	170	46	31	-	-	54	86	315	172	293
Cameroun	-	5 212	20 013	69 533	-	-	12 123	45 020	249	-	-	-	-	4 793	0	0	6 588
Rép. du Bénin	6 380	7 182	19 196	11 998	11 998	7 195	14 987	8 618	17 825	10 690	17 608	40 224	91 890	40 485	41 211	40 014	50 498
France	2 807	-	-	-	-	-	-	2 300	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guinée	-	-	-	-	-	-	-	3 995	-	-	-	-	2 698	26 667	4 736	-	-
Ghana	12 152	40 740	14 934	13 391	15 840	9 560	26 052	12 075	10 163	7 978	7 805	4 805	5 603	18 837	35 992	48 542	162 088
Côte d'Ivoire	3 151	67 361	38 984	57 901	738	13 336	5 841	50 793	9 805	27 080	48 413	66 189	60 971	118 410	124 650	68 024	43 883
Mali	29 290	21 612	26 691	7 615	6 295	6 556	8 196	13 856	13 856	16 289	13 131	11 665	17 047	61 537	207 586	138 077	123 623
Niger	89 530	91 967	43 340	44 110	35 037	62 651	103 714	101 963	141 798	168 239	107 056	110 731	134 593	170 509	174 986	180 248	143 872
Nigeria	97 690	94 465	11 937	115 494	198 610	42 164	101 558	84 164	37 660	22 622	19 121	44 354	138 053	146 408	34 361	25 272	47 307
Burkina Faso	201 455	239 098	189 581	163 375	89 992	149 814	205 897	217 250	281 929	298 073	273 392	283 392	276 360	374 907	668 233	577 408	618 033
Autres	239 408	2 431	481	130	27	-	56	-	-	-	-	-	998	-	-	23	-
Total Transit	682 590	571 039	381 165	484 013	358 579	291 311	478 568	540 204	513 335	551 002	486 526	561 360	728 267	962 654	1 292 081	1 077 780	1 196 185

Graphique 2.1-5 : Evolution du trafic de transit

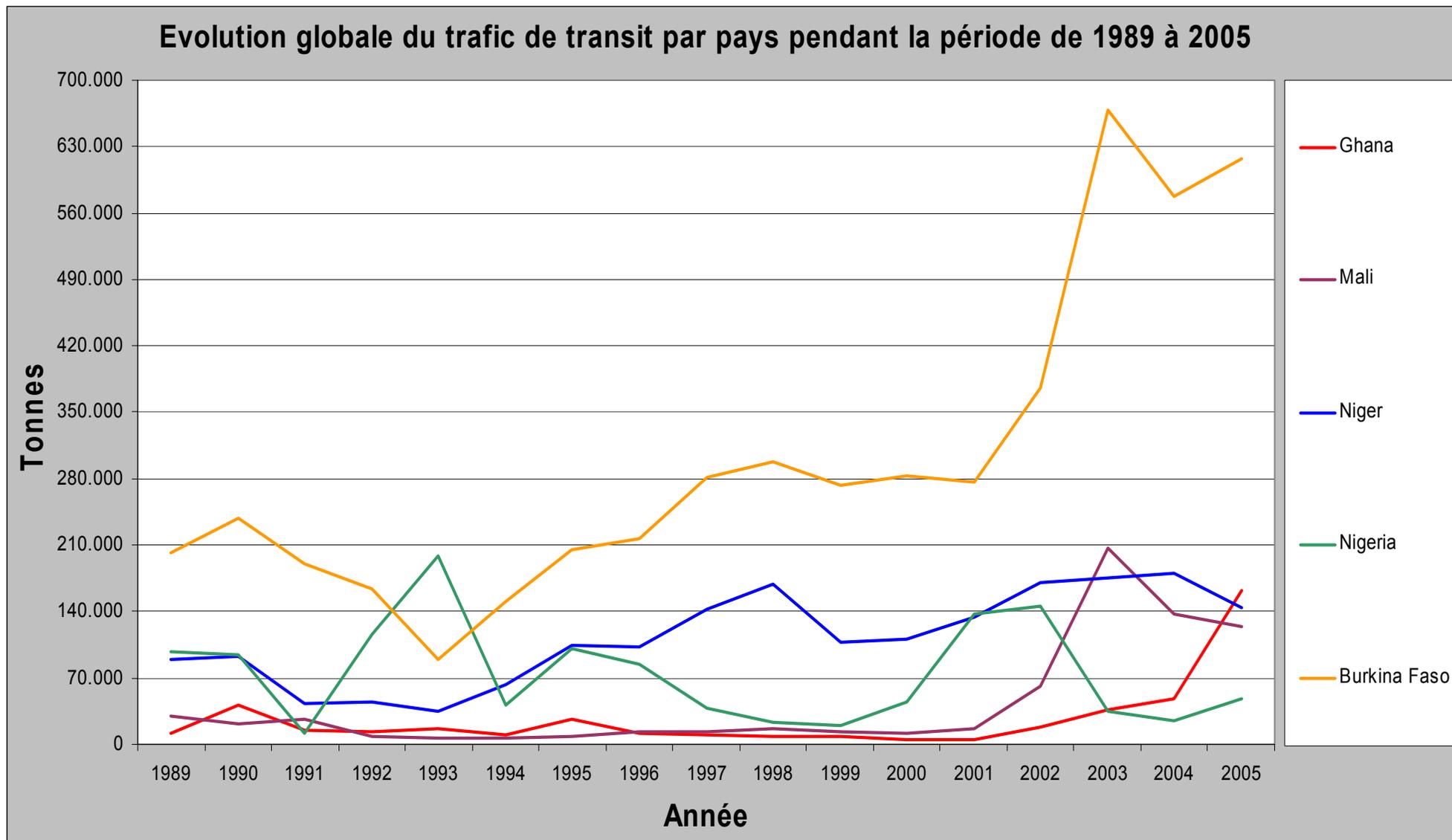
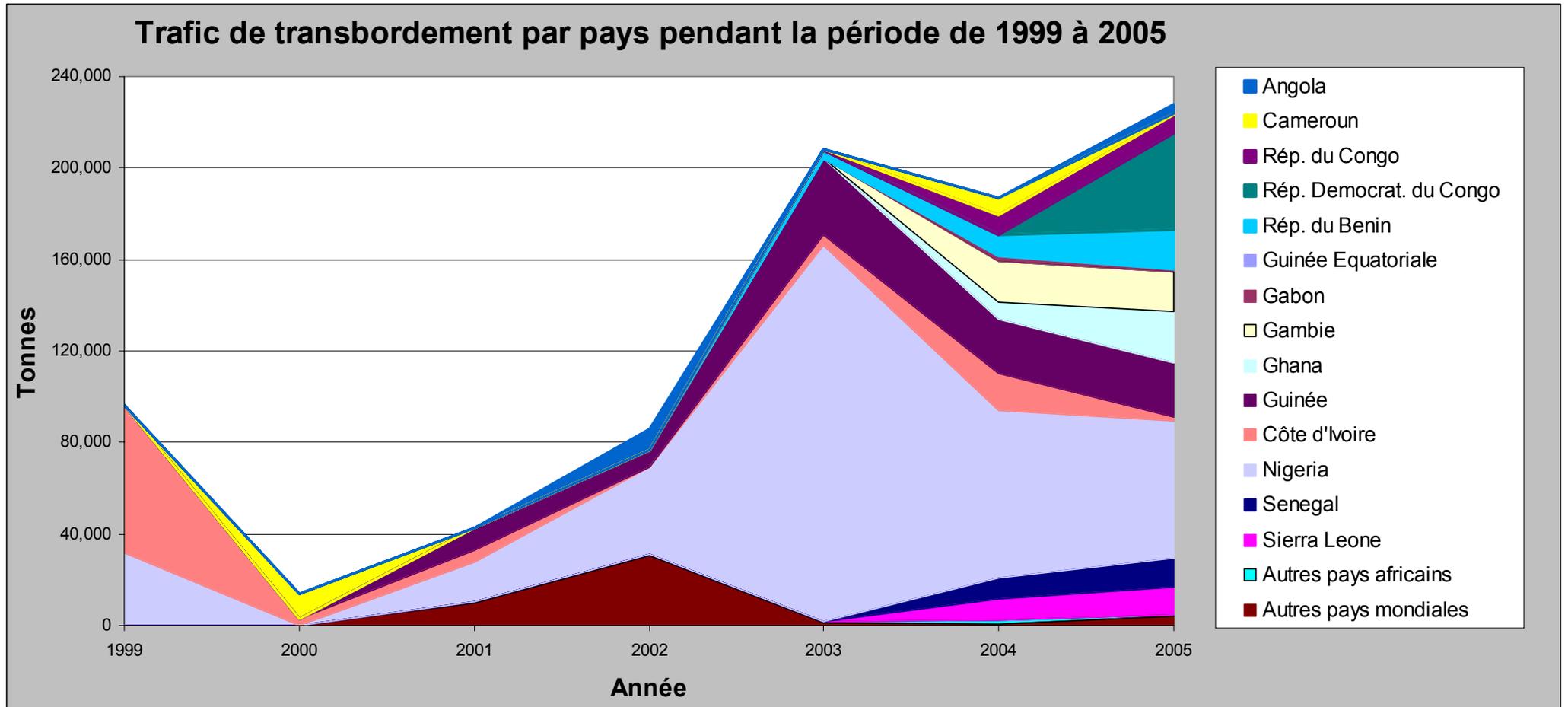


Tableau 2.1-6 : Evolution globale du trafic de transbordement par pays pendant la période de 1989 à 2005 (en tonnes)

Désignation	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Angola											-	18	-	9,390	-	-	4 464
Cameroun											159	11 047	66	43	270	7 472	288
Rép. du Congo											12	16	33	70	390	8 409	8 094
Rép. Democrat. du Congo											-	-	-	-	-	230	42 150
Rép. du Benin											-	-	-	133	3 396	9 293	17 056
Guinée Equatoriale											-	-	-	25	-	-	442
Gabon											90	43	1	64	84	2 286	657
Gambie											-	-	279	104	63	17 744	17 664
Ghana											-	-	-	-	115	7 639	22 288
Guinée											43	2	9 622	7 089	33 161	23 387	23 541
Côte d'Ivoire											64 684	2 500	5 196	35	4 700	16 674	2 104
Nigeria											31 411	-	17 418	37 789	164 640	73 257	59 660
Senegal											48	66	129	476	125	9 068	12 622
Sierra Leone											-	-	-	-	-	9 328	12 599
Autres pays africains											25	51	85	332	213	1 772	636
Autres pays mondiales											10	5	10 081	30 571	1 291	333	3 772
<i>Total Transbordement</i>											<i>96 482</i>	<i>13 748</i>	<i>42 910</i>	<i>86 121</i>	<i>208 448</i>	<i>186 892</i>	<i>228 037</i>

Graphique 2.1-6 : Manipulations de marchandises transbordées pour la période de 1999 à 2005



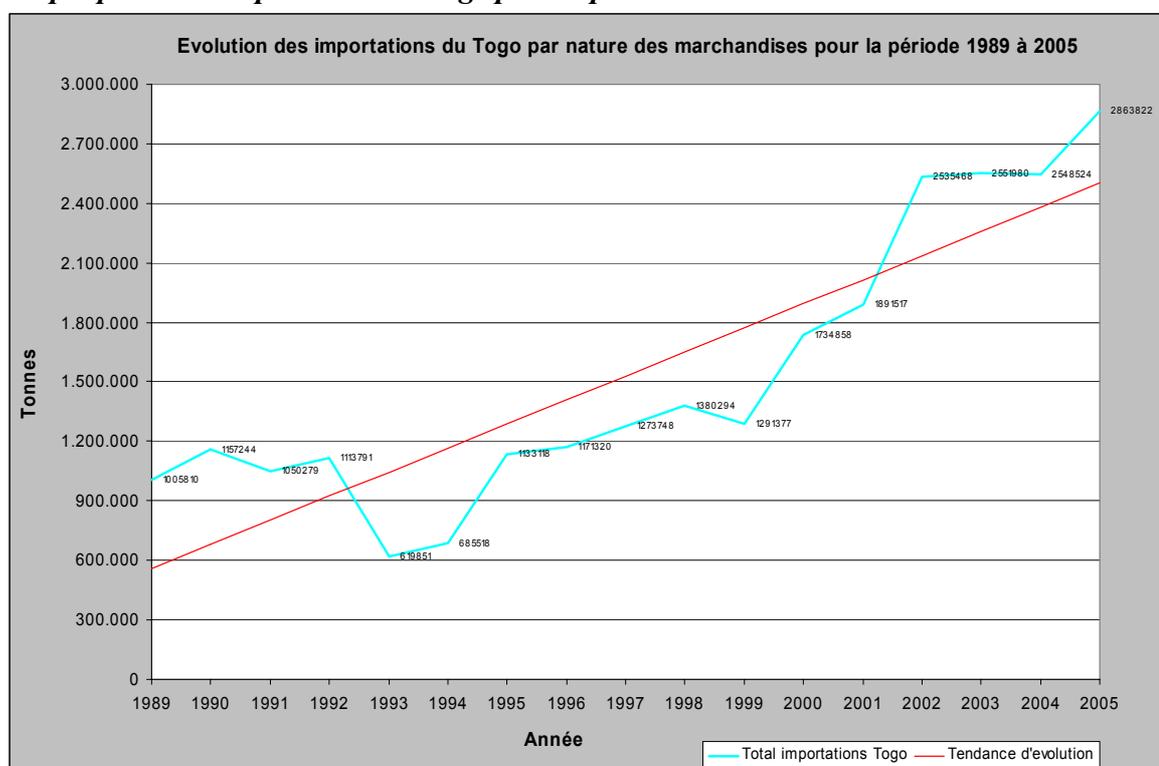
2.2 Analyse du trafic

2.2.1 Importations du Togo

Les quantités de marchandises importées au cours des 18 dernières années ressortent du tableau 2.2-1 (Annexe 3), montrant le développement suivant: L'importation de marchandises a augmenté de 1 380 294 t en 1998 à 2 863 822 en 2005, une augmentation moyenne de 25 % par an étant à constater entre les années de 1999 et 2002. L'évolution de l'importation est aussi démontrée dans le graphique 2.2-2.

Le graphique 2.2-1 qui suit montre les repercussions de la crise dans les années 1993 et 1994, la recuperation qui suivit du volume initial de la manutention entre 1995 et 1999, et la croissance phénoménale depuis cette année.

Graphique 2.2-1: Importations du Togo pour la période de 1989 à 2005



Les importations se composent des categories de marchandises suivantes.

Tableau 2.2-2 : Distribution de l'importation sur les marchandises diverses, 2005

Marchandises	Volume en tonnes	Importations du Togo (%)
Produits de luxe	2 582	0,1 %
Textiles	72 804	2,5 %
Matériaux de construction	93 357	3,3 %
Ciment	406	0,0 %
Clinker	471 849	16,5 %
Calcaire	88 450	3,1 %
Gypse et marbre	161 785	5,6 %
Boissons	18 447	0,6 %
Poissons	39 850	1,4 %

Blé	107 346	3,7 %
Riz	319 139	11,1 %
Sucre	136 250	4,8 %
Malt	4 820	0,2 %
Conteneurs vides	453 550	15,8 %
Véhicules	119 860	4,2 %
Divers non repris	50 388	1,8 %
Fuel –oil	143 303	5,0 %
Gas-oil	320 039	11,2 %
Essence ordinaire	32 934	1,2 %
Essence super	153 113	5,3 %
Kérosène	111 519	3,9 %
Diesel-oil	58	0,0 %
Total	2 863 822	100,0 %

Il en ressort que chaque catégorie de marchandises les plus importantes (clinker et autres matériaux de construction, produits alimentaires, divers, hydrocarbures) a constitué en 2005 quelques 25 % de la quantité totale importée.

Dans la suite, le développement des différents groupes de marchandises au cours des six dernières années est étudié.

(1) Produits de luxe et textiles

Pour ces deux produits, de fortes augmentations (presque trois fois) sont à enregistrer depuis 2000, se situant en dessus du cadre de la croissance économique normale.

(2) Matériaux de construction

Depuis 2000 jusqu'à 2003, le volume importé de ces matériaux avait doublé, mettant en évidence la reprise économique du Togo, avant de diminuer par 20 % jusqu'à 2005. Il faut s'attendre à un autre accroissement de ces importations.

(3) Ciment

Quant au ciment importé, il s'agit exclusivement d'un ciment spécial n'étant pas fabriqué par l'entreprise locale CIMTOGO. Comme la quantité importée est insignifiante, celle-ci est sans importance pour la manutention portuaire.

(4) Clinker, calcaire, gypse et marbre

Ces produits sont nécessaires à la fabrication du ciment et sont importés pour le moment exclusivement par l'entreprise CIMTOGO. Les quantités importées dépendent de la capacité de production de cette entreprise, qui avait été étendue en 1999. Par conséquent, l'importation du clinker et du gypse – les deux en vrac – avait plus que doublé entre 1999 et 2000, et avait avoué à une haute en 2001 avant de s'établir à un niveau relativement stable au-dessous de 600 000 tonnes/an. Les quantités importées de marbre sont très minimes et par conséquent sans importance. À l'avenir il y a cependant des modifications à escompter, qui sont décrites à l'article 4.1.2 (3).

(5) Boissons

Après de varier entre 5 000 tonnes/an et 8 000 tonnes/an jusqu'à 2000, la quantité importée de boissons a augmenté trois fois avec une tendance encore positive.

(6) Poissons

Le Togo importe une quantité relativement grande de poissons congelés à cause du manque d'une propre industrie de transformation des produits de la pêche. Bien que ces importations soient été légèrement régressives entre 1997 et 2002, il faut s'attendre que les importations de poissons congelés continueront également à l'avenir à un niveau relativement stable au niveau de 40 000 tonnes/an. Les importations d'autres poissons sont faibles.

(7) Produits alimentaires

Les importations de ces produits ont augmenté trois fois depuis 2000 ce qui correspond à un accroissement annuel moyen de 25 %. Le riz a gagné bien d'importance comme marchandise importée principale avant du blé en vrac, avec une supériorité de trois fois en 2005. Similairement, l'importation du sucre a augmenté trois fois depuis 2001.

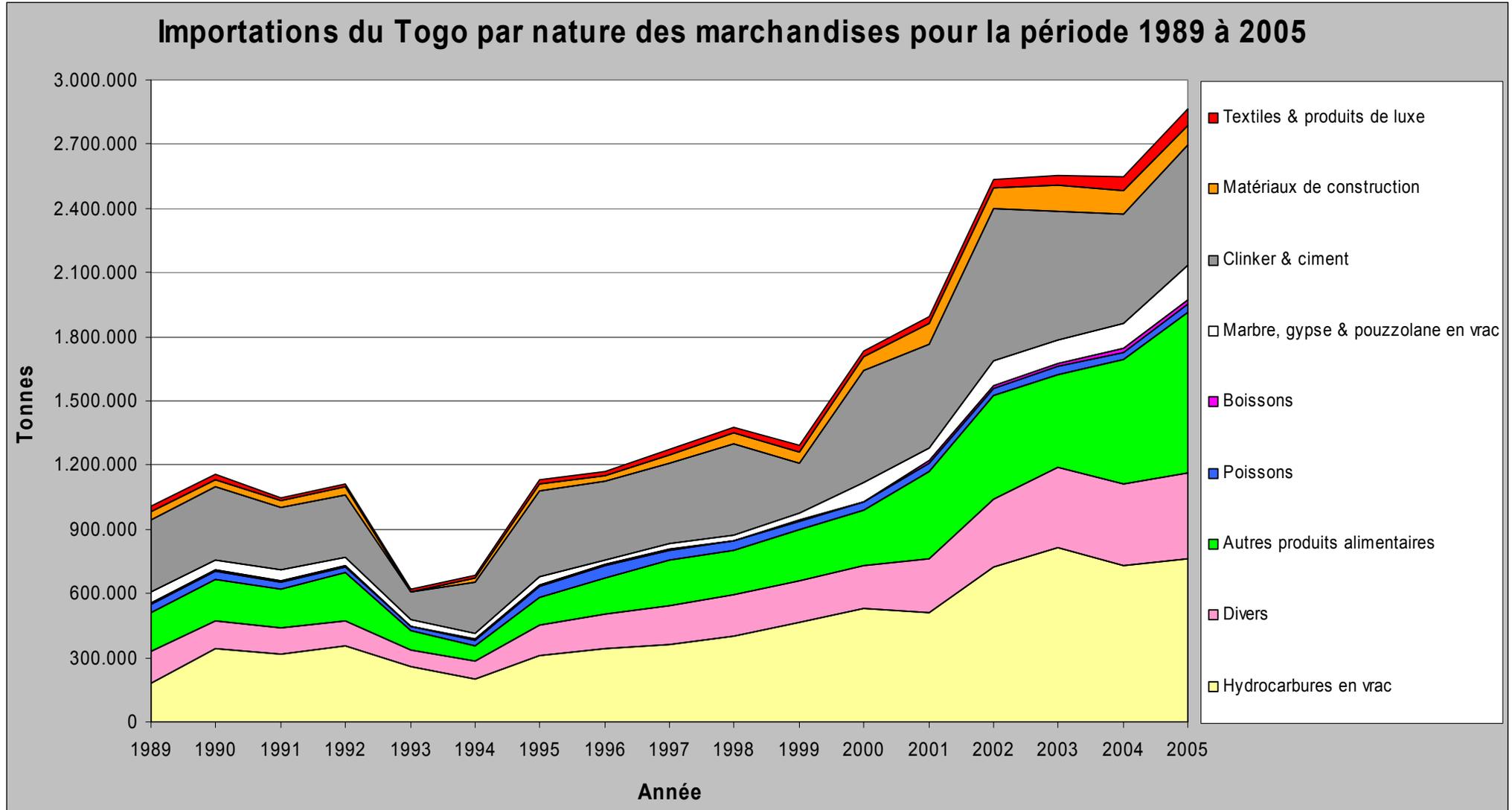
(8) Divers

Le groupe de produits "divers" importé a doublé depuis 2000, signifiant un accroissement d'environ 15 %/an. Pour cette croissance étaient responsables les importations de conteneurs vides – correspondant à l'exportation de produits divers – de véhicules et de produits divers non repris. Au contraire, l'importation d'engrais et de bitume/goudron s'est diminuée.

(9) Hydrocarbures

Similaire au clinker, l'importation d'hydrocarbures a culminé en 2003 avant de s'établir à un niveau relativement stable au-dessous de 800 000 tonnes/an, correspondant à un taux de la progression annuel moyen de 10 %.

Graphique 2.2-2 : Importations du Togo pour la période de 1989 à 2005



2.2.2 Exportations du Togo

Le volume exporté du Togo a été jusqu'en 1996 avec 177 000 tonnes/an relativement peu important et n'a connu un accroissement énorme qu'avec la reprise de la production de clinker à Tablibo entre 1997 et 2000 et son exportation via le port de Lomé, ce qui est mis en évidence par le graphique qui suit.

Sans le clinker, les exportations s'élèveraient:

- en 1997 à 254 221 tonnes
- en 2000 à 268 479 tonnes
- en 2005 à 791 961 tonnes

signifiant que sans l'exportation de clinker, seul un accroissement peu important est à enregistrer entre 1997 et 2000, mais que l'exportation a augmenté significativement depuis l'année 2001, particulièrement pendant les deux années passées 2004 et 2005.

Les exportations se composaient des catégories de marchandises suivantes.

Tableau 2.2-3 : Distribution de l'exportation sur les marchandises diverses, 2005

Marchandises	Volume en tonnes	Exportations du Togo (%)
Produits de luxe	1 721	0,2%
Textiles	5 311	0,7%
Matériaux de construction dont bois sciés ou en grumes	16 257 (1 751)	2,1 % (0,2 %)
Ciment	1 967	0,2%
Boissons	4 514	0,6%
Poissons	805	0,1%
Produits alimentaires	25 602	3,2%
Divers dont conteneurs vides	353 506 (163 225)	44,6% (20,6 %)
Produits agricoles	299 720	37,8%
Autres marchandises	82 531	10,4%
Total	791 961	100,0 %

L'évolution de l'exportation est démontrée dans le graphique 2.2-3, la décomposition détaillée des exportations ressort du tableau 2.2-4 ([Annexe 4](#)).

Il en ressort clairement que pendant les cinq années passées l'exportation a diversifié sortant le clinker en vrac et comprenant des produits agricoles et divers. Les produits divers d'un pourcentage de 44,6 % (aunque les conteneurs vides comprennent presque la moitié de la quantité) forment le premier grand groupe de marchandises, et les produits agricoles y compris le bois d'une quantité de $299\,720 + 1\,751 = 301\,471$ tonnes et d'un pourcentage de 38,0 % forment le deuxième grand groupe de marchandises. Les autres groupes ne présentant que des tonnages insignifiants, n'ayant pas d'importance pour la manutention portuaire.

Le développement de la manutention des produits divers depuis 1995 a été le suivant:

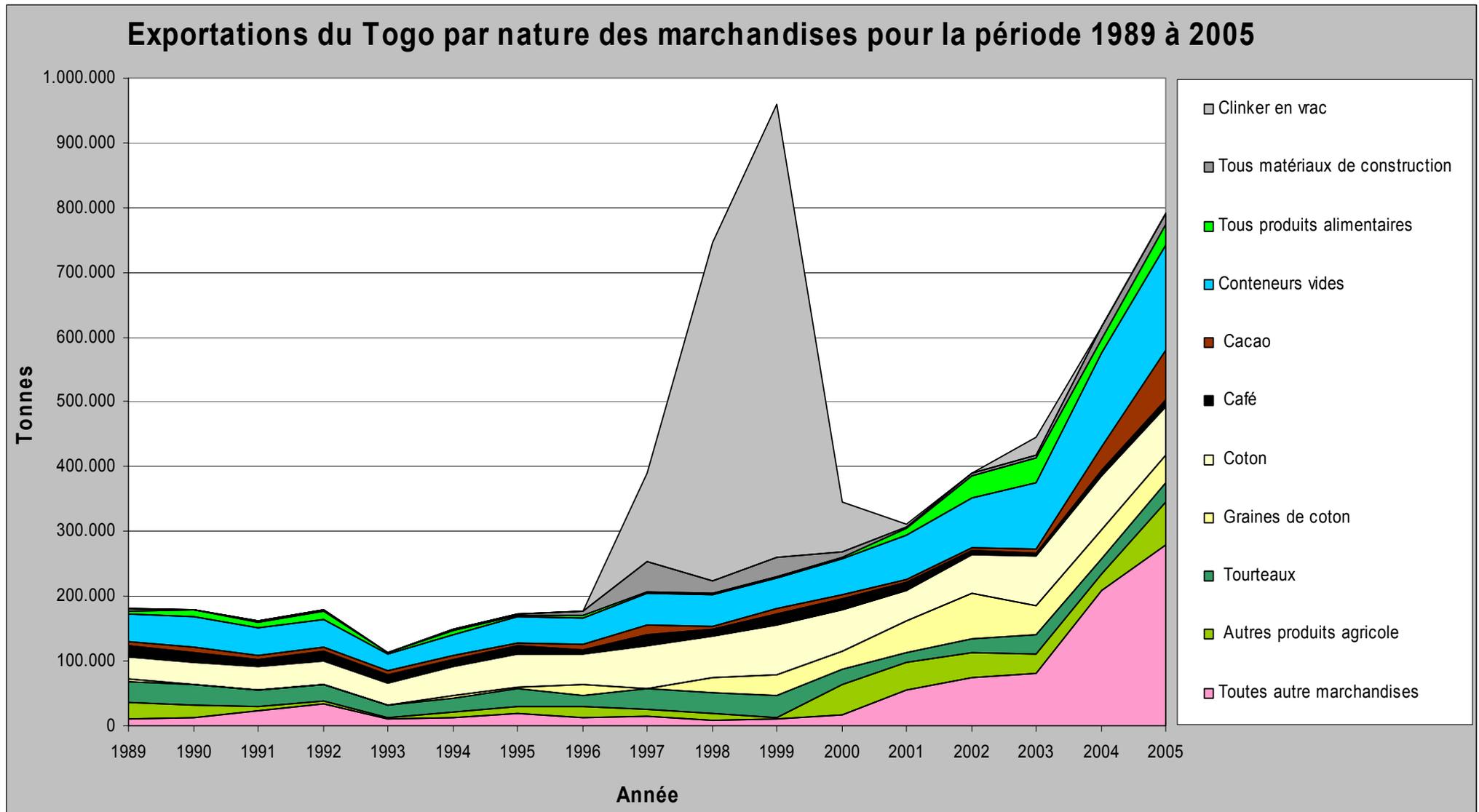
Tableau 2.2-5: Croissance de l'exportation de produits divers, 2000-2005

Année	Conteneurs vides		Autres produits divers	
	(nombre)	(croissance)	(nombre)	(croissance)
2000	55 137		11 073	
2001	67 721	22,8 %	46 967	324,2 %
2002	77 260	14,1 %	70 173	49,4 %
2003	102 647	32,9 %	69 040	-1,6 %
2004	144 652	40,9 %	131 706	90,8 %
2005	163 225	12,8 %	190 381	44,5 %

Il est significatif que l'exportation de produits divers autres que de conteneurs vides a superé 50 % du total en 2005 pour la première fois.

Les exportations de produits agricoles concernent principalement le cacao (depuis 2004), le coton, les graines de coton et les tourteaux. Les amandes, le cacao et le café sont moins significatifs.

Graphique 2.2-3 : Exportations du Togo pour la période de 1989 à 2005



2.2.3 Importation de marchandises en transit

Un flechissement considérable des importations de ces produits a eu lieu pendant l'année 2003. Responsable pour la croissance du trafic en transit pendant cette année étaient l'augmentation des importations de matériaux de construction, de produits alimentaires et divers, et de hydrocarbures,.

Les marchandises en transit importées en 2005 se composaient des produits indiqués ci-après.

Tableau 2.2-6 : Distribution de l'importation sur les marchandises diverses en transit, 2005

Marchandises	Volume en tonnes	Importations de marchandises en
Produits de luxe	6 545	0,8 %
Textiles	44 446	5,7 %
Matériaux de construction	65 828	8,4 %
Ciment	50	0,0 %
Clinker	92 232	11,7 %
Boissons	15 359	2,0 %
Produits alimentaires	176 110	22,5 %
Divers	283 725	36,1 %
Hydrocarbures	100 202	12,8 %
Total	784 991	100,0 %

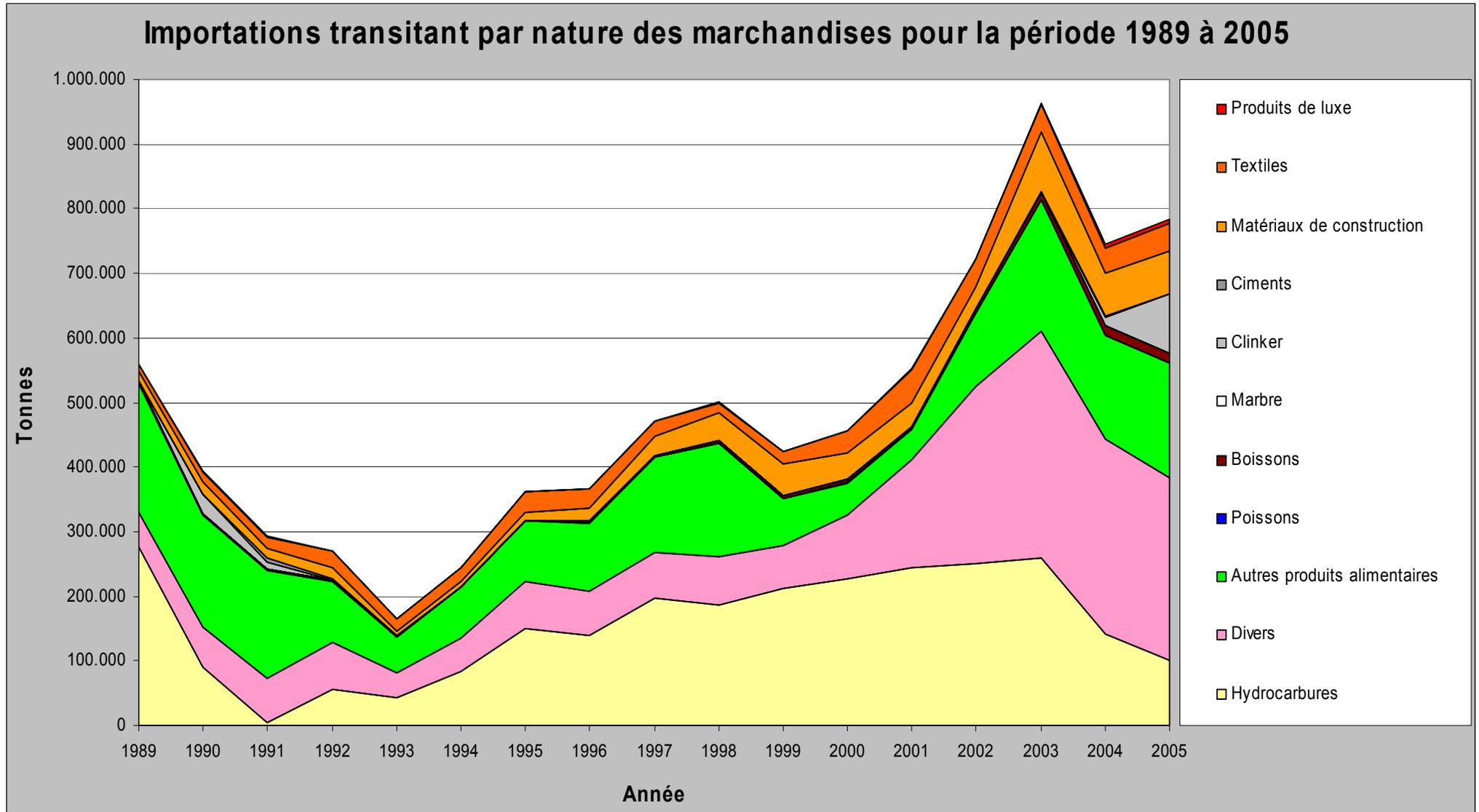
Le groupe principal des marchandises en transit importées a consisté en autres marchandises, produits alimentaires, hydrocarbures et clinker, la catégorie "Divers" ayant contenu principalement des conteneurs vides, machines et véhicules.

Depuis 2000, la tendance est la suivante:

- Des augmentations considérables pour les produits de luxe, clinker, matériaux de construction, boissons et produits divers, produits alimentaires et hydrocarbures.
- Stagnation pour le groupe de textiles.
- Chiffres décroissants pour l'importation en transit de poissons et de hydrocarbures.

L'évolution de l'importation en transit est démontrée dans le graphique 2.2-4, et le tableau 2.2-7 (Annexe 5) montre la décomposition détaillée des importations de marchandises en transit depuis 1989.

Graphique 2.2-4: Importations de marchandises en transit pour la période de 1989 à 2005



2.2.4 Exportations de marchandises en transit

Depuis l'année de 2000, les exportations ont stabilisé à une croissance soit légère mais constante, dependent principalement de l'exportation des produits agricoles.

Les groupes de hydrocarbures et de produits divers une tendance contribuent aux proportions moins significantes, puisque ces variations sont dues aux conditions actuelles du marche.

Les autres produits n'ont pas d'importance pour la manutention portuaire.

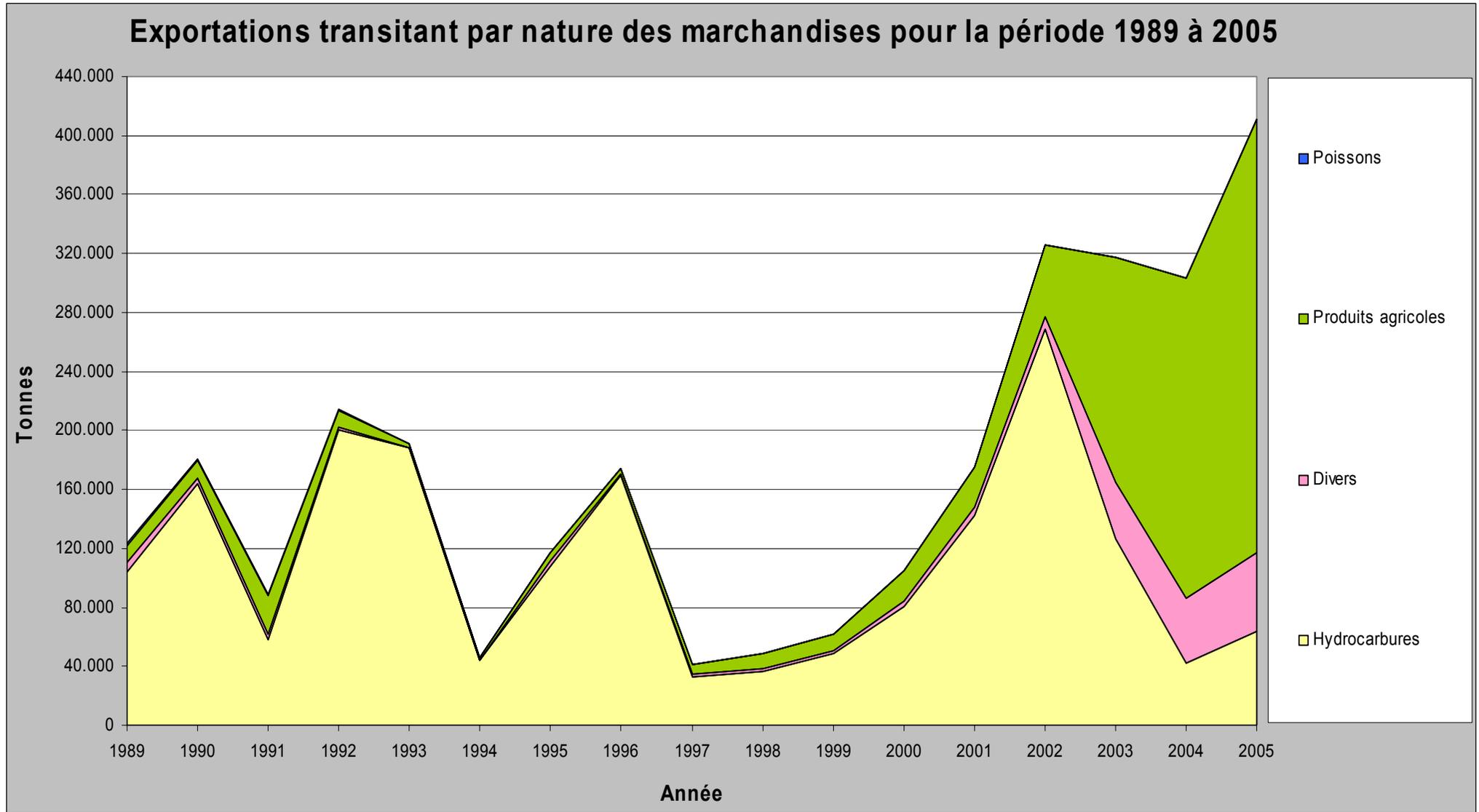
Les marchandises en transit exportées en 2005 se composaient des produits indiqués ci-après.

Tableau 2.2-8 : Distribution de l'exportation sur les marchandises diverses en transit, 2005

Marchandises	Volume en tonnes	Importations de marchandises en
Divers	52 921	12,9 %
Hydrocarbures	64 081	15,6 %
Produits agricoles	294 222	71,5 %
Total	271 697	100,0 %

L'évolution de L'exportation en transit est démontrée dans le graphique 2.2-5, et la decomposition détaillée de ces exportations figure dans le tableau 2.2-9 ([Annexe 5](#)). Il est remarquable que l'exportation en transit des produits agricoles et divers a gagné tant d'importance depuis l'année 2002.

Graphique 2.2-5: Exportations de marchandises en transit pour la période de 1989 à 2005



2.2.5 Transbordement

Quant au transbordement, il s'agit essentiellement de produits pétroliers. Également ici on constate de fortes variations dues probablement aux conditions variables du marché des produits pétroliers.

2.2.6 Avitaillement en eau douce et mazout de soute

Cette catégorie concerne une prestation de service du port dans le cadre de l'approvisionnement des navires. Comme ce service n'a pas d'influence directe sur la manutention portuaire, il ne sera plus traité en détail dans la présente Étude.

2.3 Développement du nombre de navires ayant touché le port de Lomé

Dans le tableau 2.3: Nombre de navires ayant fait escale dans le port de Lomé pendant la période de 1989 à 2005 ([Annexe 6](#)), les différents types de navire sont listés. Il en ressort que le nombre de navires s'est réduit de 1989 à 1993 de 1 070 unités à 528 unités et ceci pour un volume augmenté manutentionné. Une explication de cette réduction est la diminution du nombre de cargos conventionnels de 250 unités (1991) à 94 unités (1993). Depuis cette année le nombre de navires ayant fait escale dans le port de Lomé a augmenté dramatiquement jusqu'à l'année 2002. De ce point de culmination le nombre de navires a diminué constamment de 1 113 jusqu'à 1 015 navires l'année passée. L'explication se trouve dans la taille augmentée de navires. En outre une augmentation du nombre de navires porte-conteneurs de 90 unités (1993) à 468 unités (2004) et navires roll-on/roll-off de 47 unités (1993) à 201 unités (2004) et une réduction de celui de chalutiers de 394 unités (1989) à 37 unités (1999) sont à enregistrer ce qui s'explique par le mode modifié du transport de marchandises conditionnées: plus de conteneurs, moins de marchandises en sacs et en caisses.

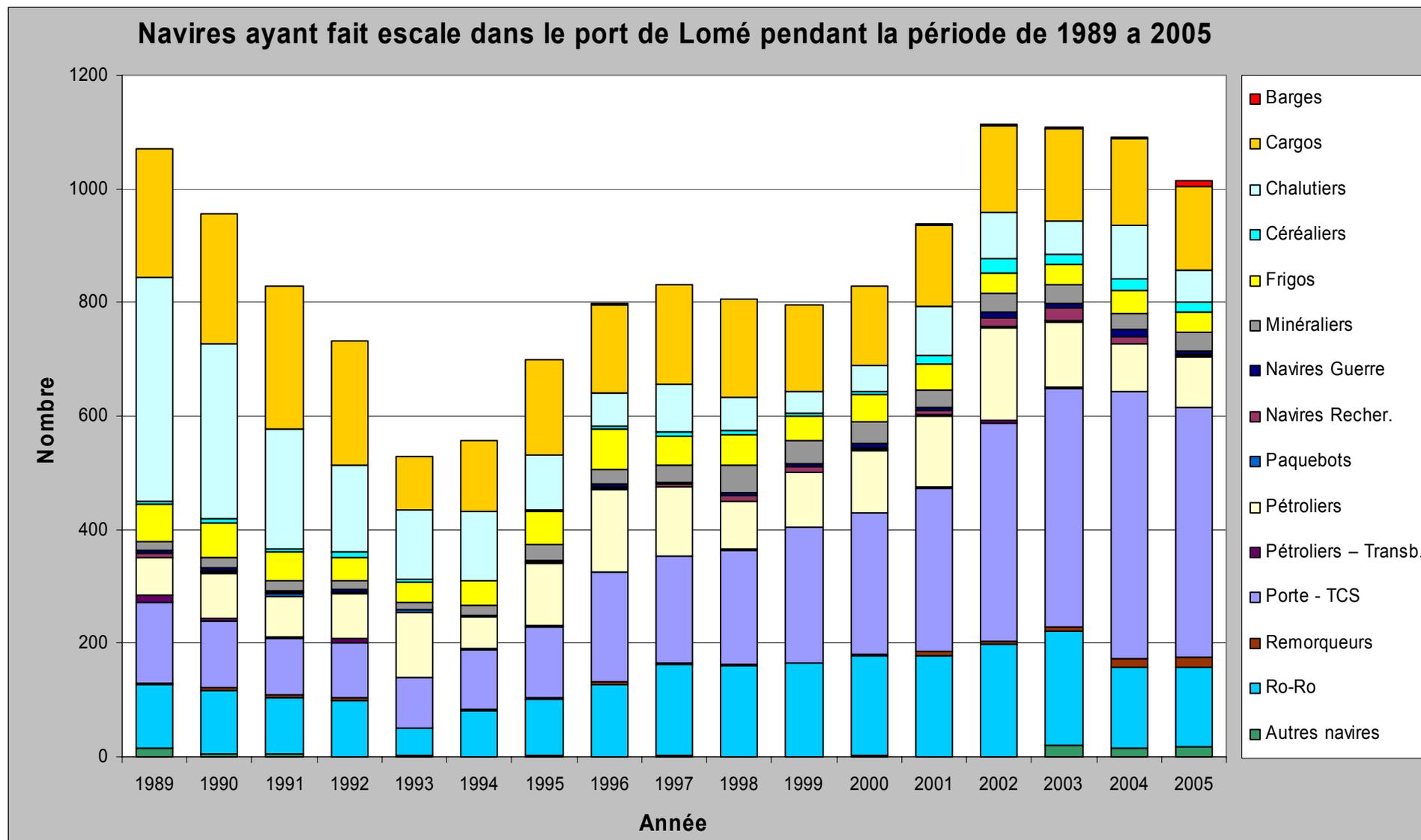
La comparaison qui suit montre le changement des nombres des différents navires les plus importants entre 1989 et 2005.

Tableau 2.3-1: Changement des nombres de navires, 1989-2005

Type de navire	Nombre de navires		Modification (%)
	1989	2005	
Cargos	225	148	-34,2 %
Chalutiers	394	56	-85,8 %
Céréaliers	7	19	171,4 %
Frigos	64	35	-45,3 %
Minéraliers	17	32	88,2 %
Pétroliers	67	91	35,8 %
Porte - TCS	143	438	206,3 %
Ro-Ro	110	138	25,5 %

La décomposition détaillée de ces types de navires figure dans le tableau 2.3-2 ([Annexe 5](#)).

Graphique 2.3-1 : Trafic de navires



2.4 Degré de conteneurisation

Le nombre de conteneurs manutentionnés figure dans les statistiques du port. Comme il est d'usage dans le monde entier d'indiquer les quantités de conteneurs en TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), cette méthode est également appliquée dans la présente Etude, un conteneur 40' correspondant ainsi à 2 TEU.

Dans les tableaux 2.5-1 à 2.5-3 suivants et le graphique 2.5-1, une subdivision en importations et exportations d'une part et en conteneurs pleins et vides d'autre part est indiquée pour les années 1996 à 2005.

Les relèves suivants montrent le développement de la manutention de conteneurs en TEU et le volume manutentionné en conteneurs en tonnes pour la période de 1996 à 2005.

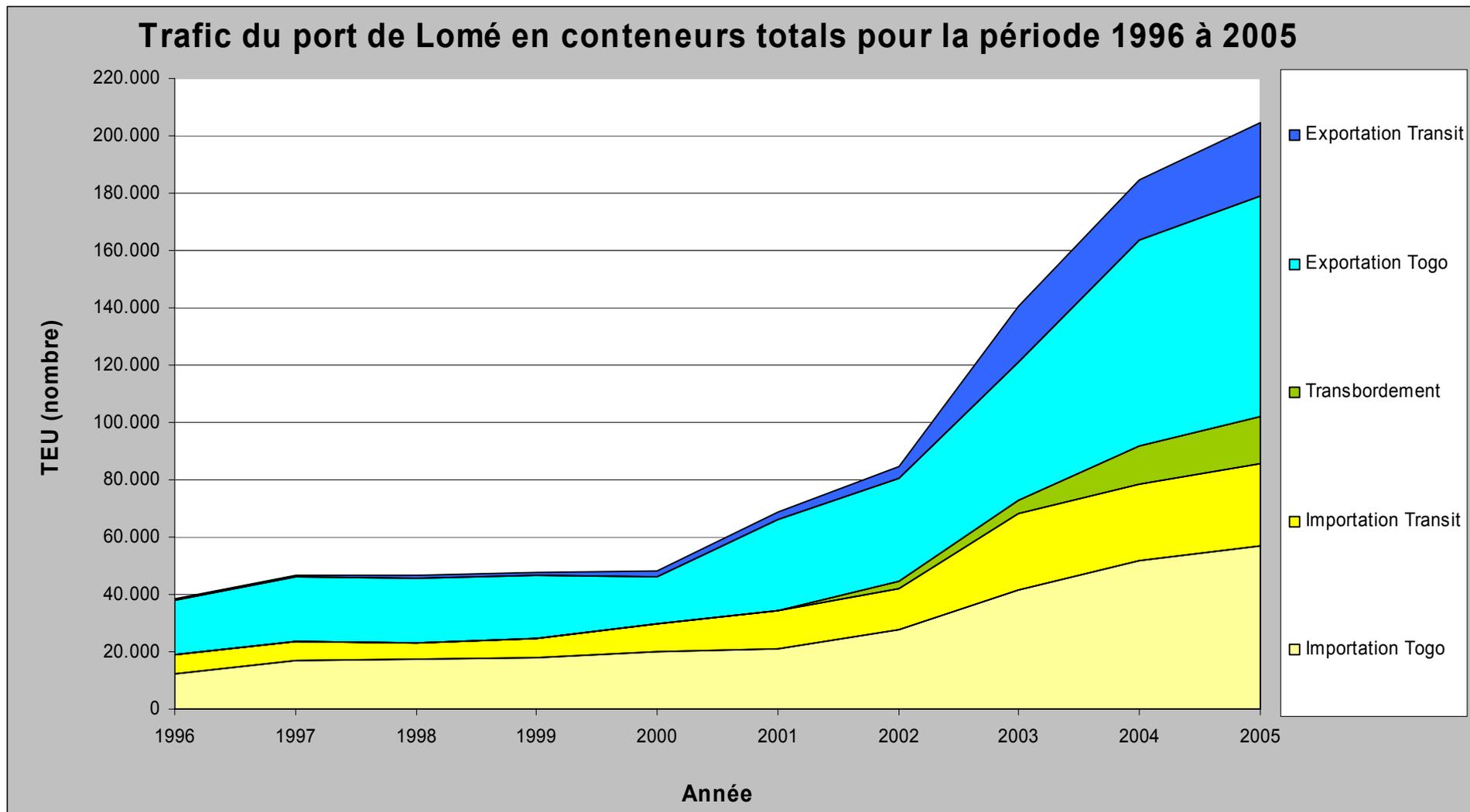
Tableau 2.5-1 : Evolution globale du trafic de conteneurs pleins par nombre pour la période 1996 à 2005

Année	Importation				Transbordement		Exportation				Total	
	Importation Togo		Importation Transit				Exportation Togo		Exportation Transit			
	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes
1996	11 282	136 375	6 725	74 693	39	436	5 474	62 604	180	1 888	23 700	275 996
1997	13 450	153 254	6 692	74 190	47	363	10 684	133 180	670	6 908	31 543	367 895
1998	13 470	144 125	5 722	65 324	44	398	9 248	102 928	1 051	10 368	29 535	323 143
1999	14 667	155 738	6 519	75 455	33	309	10 427	126 170	1 103	10 754	32 749	368 426
2000	15 432	167 203	9 393	115 147	13	143	11 093	131 743	2 073	20 794	38 004	435 030
2001	18 754	211 787	12 805	149 620	30	306	11 016	138 358	2 429	24 694	45 034	524 765
2002	22 300	263 626	14 569	191 045	2 121	32 247	13 450	170 566	4 096	41 695	56 536	699 179
2003	27 945	345 910	26 347	357 381	3 843	44 766	16 781	201 199	19 480	201 444	94 396	1 150 700
2004	36 573	469 904	26 920	356 564	11 456	159 051	30 915	393 165	21 113	222 527	126 977	1 601 211
2005	39 048	508 248	28 650	370 950	13 720	189 179	37 960	535 708	25 810	274 715	145 188	1 878 800

Tableau 2.5-2 : Evolution globale du trafic de conteneurs totals par nombre pour la période 1996 à 2005

Année	Importation				Transbordement		Exportation				Total	
	Importation Togo		Importation Transit				Exportation Togo		Exportation Transit			
	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes	Nombre TEU	Tonnage en tonnes
1996	12 268	136 375	6 725	74 693	39	436	19 013	62 604	180	1 888	38 225	275 996
1997	16 797	153 254	6 692	74 190	47	363	22 620	133 180	670	6 908	46 826	367 895
1998	17 263	144 125	5 728	65 324	44	398	22 371	102 928	1 051	10 368	46 457	323 143
1999	17 921	155 738	6 519	75 455	33	309	22 281	126 170	1 103	10 754	47 857	368 426
2000	20 150	167 203	9 393	115 147	13	143	16 724	131 743	2 073	20 794	48 353	435 030
2001	21 177	211 787	13 110	149 620	30	306	31 874	138 358	2 429	24 694	68 620	524 765
2002	27 576	263 626	14 663	191 045	2 157	32 247	36 256	170 566	4 096	41 695	84 748	699 179
2003	41 749	345 910	26 347	357 381	4 887	44 766	48 250	201 199	19 480	201 444	140 713	1 150 700
2004	51 756	469 904	26 920	356 564	12 879	159 051	71 803	393 165	21 113	222 527	184 471	1 601 211
2005	57 135	508 248	28 650	370 950	16 452	189 179	76 567	535 708	25 810	274 715	204 614	1 878 800

Graphique 2.5-1: Trafic de conteneurs



Entre 1996 et 2000, des augmentations essentielles de la manutention totale de conteneurs ne sont pas à constater non seulement quant à leur nombre mais également en ce qui concerne leur tonnage. Ceci est étonnant parce que dans les ports voisins sur la côte de l'Afrique Occidentale, des accroissements considérables ont eu lieu dans ce domaine. Mais depuis cette année, des manipulations individuelles ont augmenté rasamment : Depuis 2000, soit en terme de nombre de conteneurs ou en tonnage les importations – soit domestiques ou en transit – ont triplé, les exportations domestiques ont quadruplé et les exportations en transit ont augmenté dix fois. Mais le plus étonnant c'était l'augmentation de trafic de transbordement : initiant de presque zéro dans l'année 2001, le transbordement a achevé la moitié du trafic des exportation en transit.

Tableau 2.5-3 : Trafic de conteneurs vides par nombre TEU entre 1996 et 2005

Année	Importation		Transborde- ment	Exportation		Total
	Importation Togo	Importation Transit		Exportation Togo	Exportation Transit	
1996	986	-	-	13 539	-	14 525
1997	3 347	-	-	11 936	-	15 283
1998	3 793	-	-	13 123	-	16 922
1999	3 254	-	-	11 854	-	15 108
2000	4 718	-	-	5 631	-	10 349
2001	2 423	305	-	20 858	-	23 586
2002	5 276	94	36	22 806	-	28 212
2003	13 804	-	1 044	31 469	-	46 317
2004	15 183	-	1 423	40 888	-	57 494
2005	18 087	-	2 732	38 607	-	59 426

Les relèves montrent aussi que tous les conteneurs importés sont de nouveau exportés. Le rapport entre conteneurs pleins et vides manutentionnés est d'environ 64 % à 36 %. La part élevée de conteneurs vides résulte du fait qu'également des conteneurs vides sont importés à Lomé pour organiser un groupage pour une évacuation ultérieure parce que des capacités de stockage suffisantes sont à disposition.

Depuis 1999, le tonnage moyen de la cargaison s'est élevé d'environ de 11 tonnes par TEU jusqu'à presque 13 tonnes par TEU.

Le tableau suivant indique que, entre les années 2002 et 2005, le rapport entre les conteneurs 20' et 40' était à Lomé presque constamment d'environ 75 % (conteneurs 20') à 25 % (conteneurs 40').

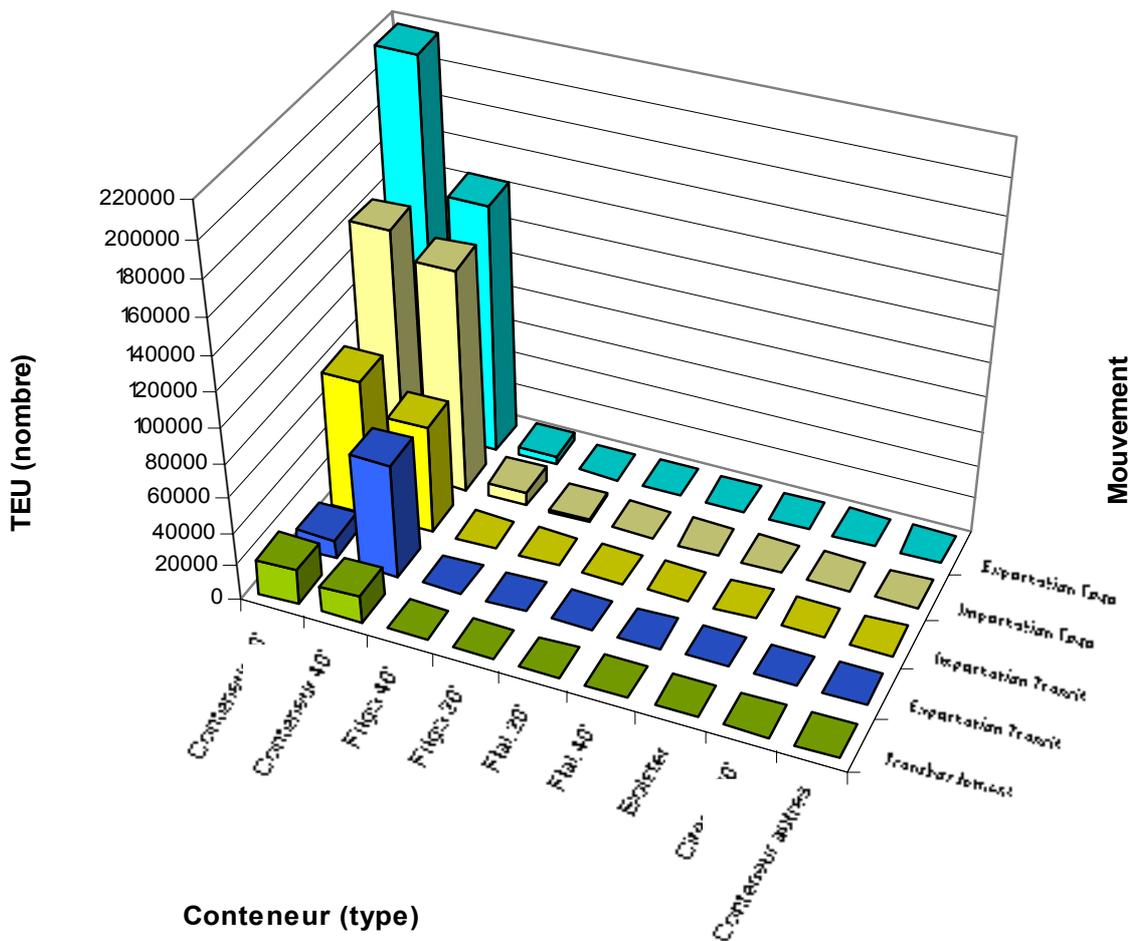
Tableau 2.5-4 : Mouvements de conteneurs par nombre entre 2002 et 2005

Année	Nb d'escales	Total mouvements	Total TEU	Mouvements import	Mouvements export	Mouvements transbordements (import + export)	Shiftings
2002	470	75 326	99 516	31 602	29 552	11 821	2 351
2003	524	127 468	170 115	51 850	50 233	21 262	4 123
2004	551	137 476	182 650	56 666	56 166	21 150	3 494
2005	515	158 357	210 886	62 927	62 266	29 229	3 935

Le graphique suivant est une extraction des tableaux 2.5-5a à 2.5-5j (Annex 6). Ce graphique indique que les types de conteneurs autres que les boites regulaires de 20 pieds et 40 pieds sont manipulés en nombres minuscules.

Graphique 2.5-2 :

**Types et Nombres de Conteneurs movés au Port de Lomé
(total entre les années 1996 et 2005)**



Pour le calcul du degré de conteneurisation, le tonnage total a été subdivisé en les quatre groupes suivants:

- Marchandises en vrac (solides et liquides)
- Marchandises non emballées (non conteneurisables)
- Marchandises conditionnées (conteneurisables)
- Marchandises conteneurisées.

Le degré de conteneurisation résulte du rapport

$$\frac{\text{Marchandises conditionnées}}{\text{Marchandises conteneurisées}} = \text{Taux de conteneurisation}$$

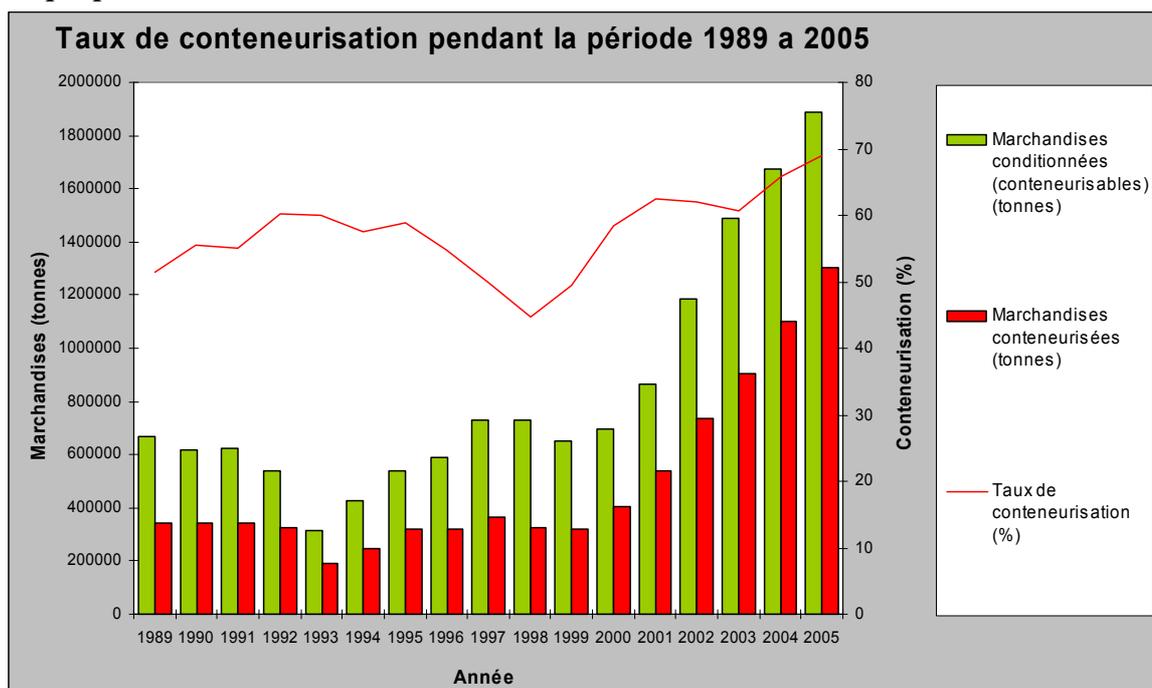
La répartition des marchandises entre les quatre groupes mentionnés et le calcul du taux de conteneurisation pour la période de 1996 à 2005 sont réunis dans le tableau 2.5.4 (Annexe 8).

Le graphique qui suit montre l'évolution du taux de conteneurisation.

Taux de conteneurisation

L'évolution du taux de conteneurisation pendant la période 1989 à 2005 est démontrée dans le graphique 2.5-3, et la décomposition détaillée de ces exportations figure dans le tableau 2.5-6 (Annexe 9).

Graphique 2.5-3 : Evolution du taux de conteneurisation entre 1989 et 2005



Le résultat est le suivant:

Après de diminuer jusqu'à 1993, le tonnage de marchandises conditionnées avait augmenté de 1993 à 1997 de 340 000 tonnes à 733 000 tonnes, soit de 132 %, tandis que le tonnage de marchandises conteneurisées n'a accru que de 189 000 tonnes à 366 000 tonnes dans cette période, soit de 94 %, et le taux de conteneurisation s'est réduit depuis 1993 de 60 % à 50 %. Ceci était une tendance contraire par rapport aux ports voisins sur la côte de l'Afrique Occidentale où des taux de conteneurisation partiellement au-dessus de 60 % étaient atteints.

Après une autre brève diminution du trafic pendant 1999, ce développement s'a inversée : le tonnage de marchandises conditionnées a augmenté fortement entre 1999 et l'année passée jusqu'à 1 890 000 tonnes, soit de 191 %, tandis que le tonnage de marchandises conteneurisées a accru de 321 000 tonnes à 1 304 000 tonnes dans cette période, soit de 306 %. Conséquemment, le taux de conteneurisation a augmenté depuis 1998 de 45 % à 69 %.

Jugé par l'expérience dans les autres ports régionaux, pour l'avenir il est à supposer que le degré de conteneurisation augmentera plus lentement pour le port de Lomé jusqu'à un niveau entre 75 % et 85 %.

3. PREVISION DU TRAFIC JUSQU'A L'AN 2010

3.1 Prévision du trafic du Togo

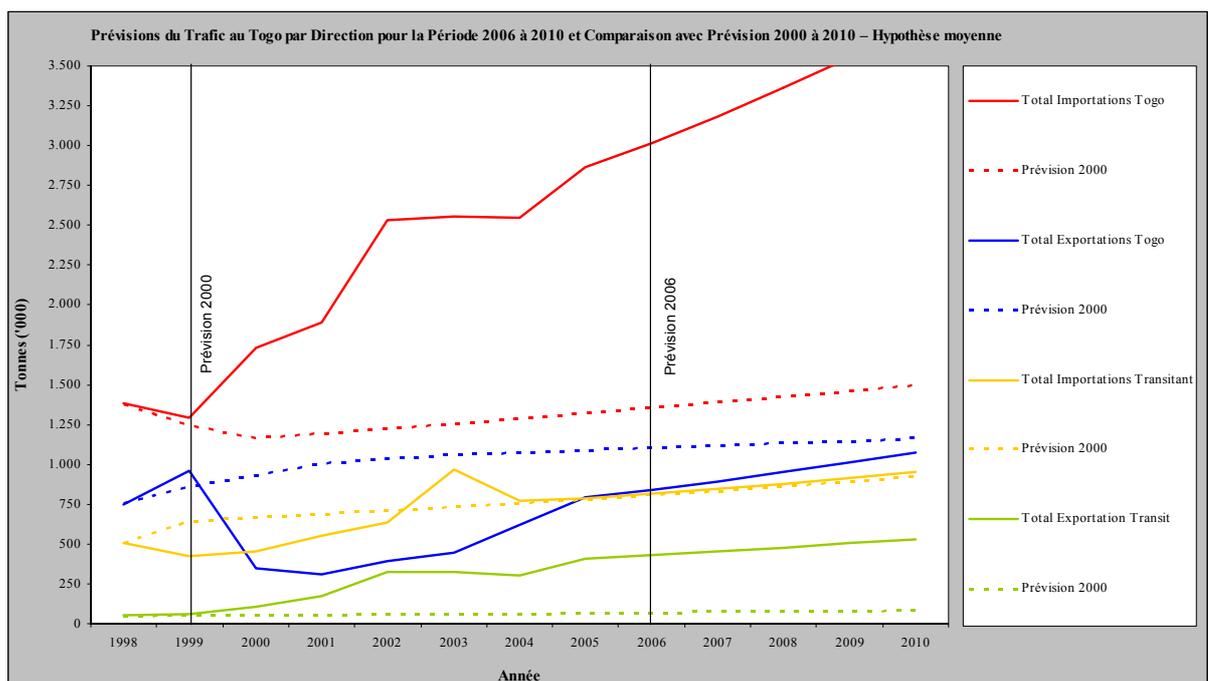
3.1.1 Remarques préliminaires et méthodologiques

Les considérations concernant une éventuelle extension de la capacité du port de Lomé et les dimensions des installations du port nécessaires pour faire face aux futurs besoins doivent partir d'une évaluation de ses besoins. A cette fin, la projection des tonnages établie dans le Rapport du Janvier 2000 a été actualisée et élargie à une période couvrant les années 2006 à 2020.

L'établissement d'une prévision des exportations et importations transitant par le port de Lomé pourrait possible par simple extrapolation du développement enregistré pendant les années entre 2001 et 2005 car le développement des quantités recensées pendant cette période révèle une tendance de croissance permanente. Néanmoins, en considérant les années antérieures, la tendance n'était pas si claire. Par conséquent, ce Rapport aussi considère le développement économique en Togo avant de considérer le développement économique de la région. A cette fin, une projection des tonnages à manutentionner dans le port de Lomé pendant une période couvrant les années 2006 à 2020 a été établie.

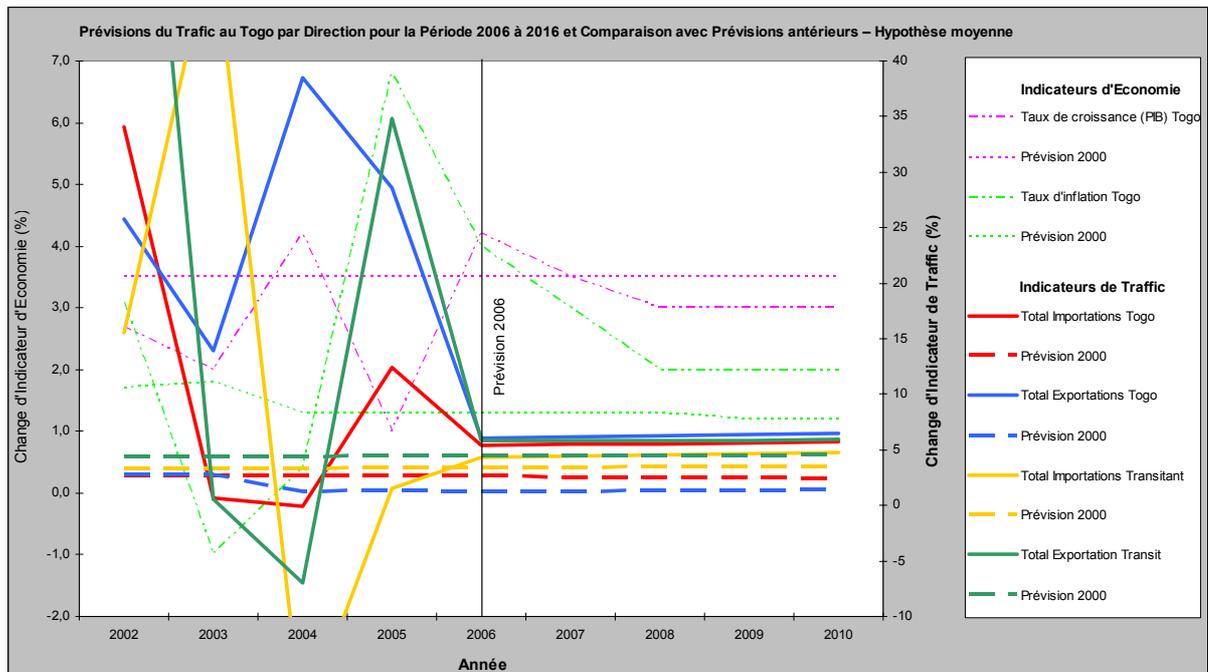
Se servant de l'ensemble des informations obtenues, les tonnages manutentionnés en 2005 - où des quantités représentant le potentiel existant - ont servi de base du calcul de la quantité de marchandises à laquelle le port de Lomé doit faire face à l'avenir, tout en développant une hypothèse faible utilisant des estimations conservatrices, une hypothèse moyenne qui repose essentiellement sur le taux de croissance annuel du PIB estimé par les bailleurs de fonds et une hypothèse forte qui suppose que le développement depuis l'année 2001 se poursuivra.

En considérant ces hypothèses, le tableau au-dessous compare les prévisions de l'étude de 2000 avec les chiffres actuels et les prévisions de l'étude présentée.



Il paraît que l'étude de 2000 avait pronostiqué trop bas le développement de toutes les formes de mouvement de marchandises par le port de Lomé – avec l'exception des exportations du Togo et les premières années des importations transitant. Par conséquent, l'étude présentée a estimé une corrélation plus forte entre le développement économique et le mouvement de marchandises.

Le tableau au-dessous compare les chiffres actuels et les prévisions de l'étude présentée et les prévisions de l'étude de 2000 avec les indicateurs économiques plus importants.



Il paraît que les directions du trafic de marchandises suivent le développement de l'économie avec des amplitudes plus élevées, bien que avec une réaction retardée par un ou deux ans. Par conséquent, l'Etude présentée a utilisé les indicateurs économiques comme base plus important de ses prévisions de la croissance du trafic de marchandises par le port de Lomé.

Les divers groupes de marchandises destinés au Togo et passant par le port de Lomé ont été examinés en détail et séparément pour les importations et exportations. Dans les cas où des considérations spécifiques nécessitent des hypothèses sortant du créneau des hypothèses globales, ces estimations ont été justifiées dans les articles suivants.

Les tableaux 4.1.12 et 4.1.13 : Hypothèses du développement des tonnages à manutentionner jusqu'en 2020 - Importations pour le Togo - respectivement - Exportations du Togo et les tableaux 4.1.15 et 4.1.16 : - Hypothèses du développement des tonnages à manutentionner jusqu'en 2020 - Importations respectivement exportations en transit, montrent les hypothèses de croissance considérées. Additionnellement, le tableau 4.1.17 indique les hypothèses de croissance considérées pour le développement des tonnages de transbordement.

Ces hypothèses du développement sont également presque identiques aux perspectives de la zone du Sahel et sont par conséquent aussi prises en considération pour la manutention de marchandises en transit.

En plus des déductions sont faites pour des groupes de marchandises bien définis car la limite de la capacité est atteinte.

Pour clarifier la demande de la manutention sur les quais spécialisés et pour les équipements différents, les groupes de marchandises essentiels suivants sont aussi analysés par ses conditions de package :

1. Marchandises conditionnées non conteneurisées (sacs, cartons, caisses, balles)
2. Marchandises non emballées (machines, véhicules)
3. Marchandises conteneurisées
4. Conteneurs vides
5. Marchandises en vrac solides (clinker, calcaire, gypse, blé)
6. Marchandises en vrac liquides (essence, gas-oil, fuel, huile végétale)
7. Transbordement (hydrocarbures)

L'évolution économique

Un indice important pour la manutention générale à escompter est le futur développement du PIB (Produit Intérieur Brut), tenant compte de l'efficacité économique totale du pays. Tableau 4.1-5 indique l'évolution du taux de croissance dans les pays régionaux depuis l'année 2002.

Tableau 4.1.5 : Taux de croissance des pays régionaux, 2002 - 2005 (%)

Pays	2002	2003	2004	2005
Togo	2,7	2,0	4,2	1,0
Burkina Faso	4,6	8,0	4,1	7,5
Mali	4,2	7,4	1,5	5,4
Niger	2,2	3,0	4,1	4,6
Bénin	4,4	3,8	3,1	3,5
Cote d'Ivoire	-1,6	-1,7	1,0	1,0

Source : Construire l'Afrique, No. 164 du 1^{er} au 15 Mai 2006

Le taux de croissance de la région s'était amélioré pendant l'année 2005 et s'est situé en environ de 3,6 %, contre 3,1 % en 2004, en dépit de la lenteur observée dans la normalisation de la situation en Côte d'Ivoire. Néanmoins, la situation des finances publique s'est dégradée en 2005. La détérioration des principaux soldes budgétaires s'explique par une maîtrise insuffisante des dépenses publiques, dans un contexte de crise sociopolitique que le Togo a connu durant la première moitié de l'année 2005.

En 2005, l'activité économique en Togo a enregistré une croissance de 1,0 %, contre 4,2% en 2004. Elle a été portée, principalement, par les secteurs primaire et secondaire. Le secteur primaire a progressé de 1,0 %, grâce à l'augmentation de 0,4 % de la production agricole. Les cultures d'exportation se sont rétractées de 33,8 %, en raison d'une baisse de la production de coton-graine. La croissance du secteur secondaire s'est établie à 2,9 %, en relation avec une progression des industries manufacturières. Togo a lancé une mise en licence de blocs d'exploration pétrolière en offshore sur l'étroite façade côtière du pays. Le secteur tertiaire a été en progression de 0,2 %.

La branche des « transports, entrepôts et communications » a régressé de 0,3 %, en relation avec la hausse du prix du pétrole durant 2005.

La faiblesse de la croissance en 2005 s'explique par le repli de 4,0 % des échanges extérieurs, influencés, concomitamment, par un accroissement de 5,2 % des importations et une baisse de 3,0 % des exportations.

Le développement futur du PIB dépend de beaucoup de facteurs, dont un des facteurs les plus importants généralement est la stabilité politique de la région et particulièrement dans le Togo. Le risque d'instabilité politique est un des éléments à prendre en compte dans une décision d'investissement, mais il ne mesure pas en tant que tel le risque d'atteinte à la propriété (confiscation, expropriation ou nationalisation) qui compose ce que les assureurs appellent le risque politique. Tableau 4.1.6 au-dessous donne un aperçu sur ces risques d'instabilité politique dans la région de l'angle visuel d'un assureur international.

Tableau 4.1.6 : Facteurs d'instabilité politique

Pays	Homogénéité sociopolitique	Stabilité du gouvernement	Risque de renversement	Risque de guerre	Instabilité politique
<i>Pondération</i>	30%	20%	30%	20%	(en 7 classes de risque)
Bénin	4.2	3.7	4.8	5.2	5 (risque modéré)
Burkina Faso	4.3	4.2	4.4	4.2	4 (risque assez élevé)
Côte d'Ivoire	2.2	2.2	1.9	2.5	2 (risque très élevé)
Mali	3.9	4.3	4.0	4.9	4 (risque assez élevé)
Niger	2.6	3.0	2.8	3.5	3 (risque élevé)
Togo	2.8	3.0	2.9	4.8	3 (risque élevé)
<i>Benchmarking:</i>					<i>(moyenne pondérée)</i>
<i>Moyenne UEMOA</i>	3.6	3.4	3.6	4.0	3.6
<i>Moyenne CEMAC</i>	3.2	3.8	4.0	3.6	3.7

Note : Cette notation du risque d'instabilité politique est effectuée au moyen des quatre facteurs suivants : Homogénéité sociopolitique : (1) équilibre/déséquilibre ethnique, racial et/ou religieux ; (2) répartition des revenus et dualisme socio-économique ; (3) importance des classes moyennes ; (4) conflits sociaux larvés/ouverts. Stabilité du gouvernement en place : (1) nature du régime (personnel/collégial/institutionnalisé) ; (2) cohésion du gouvernement ; (3) soutien du gouvernement parmi les élites ; (4) soutien du gouvernement dans le reste de la population. Risque de renversement du régime : (1) clarté/opacité du processus de succession du régime en place ; (2) expression pacifique ou violente de l'opposition hors système ; (3) rôle stabilisateur/déstabilisateur de l'armée ; (4) nombre de renversements de régimes depuis quarante ans. Risque de guerre : (1) existence ou risque grave d'un conflit armé ; (2) fréquence et intensité constatées des conflits militaires ; (3) soutien politique et/ou militaire d'une grande puissance ; (4) qualité des relations avec la France.

Source : CRI Credit Risk International, juin 2005

Il paraît que le Togo et la région proche à la Côte d'Ivoire portent des risques d'instabilité politique plus élevés comparés avec le reste de la région.

Tableau 4.1-7 indique l'évolution du taux d'inflation dans les pays régionaux depuis l'année 2002.

Tableau 4.1.7 : Taux d'inflation des pays régionaux, 2002 - 2005 (%)

Pays	2002	2003	2004	2005
Togo	3,1	-1,0	0,4	6,8
Burkina Faso	2,3	2,0	-0,4	6,4
Mali	5,0	-1,3	-3,1	6,4
Niger	2,6	-1,6	0,2	7,8
Bénin	2,4	1,5	0,9	5,4
Cote d'Ivoire	3,1	3,3	1,4	3,9

Source : Construire l'Afrique, No. 164 du 1^{er} au 15 Mai 2006

Le taux d'inflation annuel moyen est passé à 1,7 % en 2005, contre 0,5 % en 2004, en liaison avec la hausse des cours du baril de pétrole ; mais cette hausse a été atténuée par la baisse des prix des produits locaux.

Un autre risque avec le potentiel d'influer le développement économique est des risques financiers. Les risques financiers notés ici sont par rapport basés sur des données objectives d'endettement et autres ratios de liquidité / solvabilité.

Tableau 4.1.8 : Facteurs de risque financier

Pays	Risque de défaut dette publique	Equilibres budgétaires et des paiements	Risque inconvertibilité et dévaluation	Santé du système bancaire	Risques financiers
<i>Pondération</i>	30%	30%	20%	20%	(en 7 classes de risque)
Bénin	3,8	2,8	5,9	4,2	4 (risque assez élevé)
Burkina Faso	3,4	2,6	5,7	3,8	4 (risque assez élevé)
Côte d'Ivoire	1,0	2,2	5,0	3,2	2 (risque très élevé)
Mali	3,2	2,9	5,8	3,7	4 (risque assez élevé)
Niger	3,0	2,8	5,6	3,1	3 (risque élevé)
Togo	2,0	3,0	5,7	2,2	3 (risque élevé)
<i>Benchmarking:</i>					<i>(moyenne pondérée)</i>
<i>Moyenne UEMOA</i>	2,7	2,7	5,6	3,4	3,4
<i>Moyenne CEMAC</i>	2,9	3,4	5,6	3,3	3,6

Note : Cette notation des risques financiers est effectuée au moyen des quatre facteurs suivants : Risque de défaut souverain sur la dette publique : (1) Poids de la dette publique par rapport au PIB et aux exports ; (2) ratio du service de la dette sur les exportations de biens et services ; (3) structure et soutenabilité de l'échéancier de la dette dans les deux prochaines années ; (4) Situation des rééchelonnements en Club de Paris et prise en compte de l'initiative de réduction du stock de la dette des Pays pauvres très endettés (PPTTE). Equilibres du budget et de la balance des paiements : (1) Solde des transactions courantes sur PIB ; (2) besoin consolidé de financement de l'Etat sur PIB ; (3) déficit d'épargne domestique sur PIB ; (4) Réserves en devises sur imports mensuelles. Risques d'inconvertibilité et de dévaluation de la monnaie à 12 mois : (1) niveau de convertibilité et/ou appartenance à une zone monétaire contraignante ; (2) fréquence et intensité des dévaluations passées ; (3) taux de change effectif réel (TCER) depuis 1992 et 1995 ; (4) évolution comparée du TCER et du BFE sur PIB. Santé du système bancaire: (1) niveau de créances douteuses du système bancaire ; (2) niveau du contrôle de la Commission bancaire locale ; (3) existence de sinistres sur acheteurs privés chez les assureurs de marché.

Source : CRI Credit Risk International, juin 2005

Tableau 4.1.9 indique l'évolution du taux de pression fiscale dans les pays régionaux depuis l'année 2002.

Tableau 4.1.9 : Taux de pression fiscale des pays régionaux, 2002 - 2005 (%)

Pays	2002	2003	2004	2005
Togo	11,5	15,1	13,6	14,1
Burkina Faso	10,7	11,0	11,9	11,8
Mali	13,4	14,2	15,0	16,1
Niger	10,2	10,8	11,1	11,3
Bénin	14,4	14,9	14,6	14,8
Cote d'Ivoire	15,4	14,8	15,2	14,5

Source : Construire l'Afrique, No. 164 du 1^{er} au 15 Mai 2006

Le taux de pression fiscale s'est établi en 2005 à 19 %, contre 18,3 % en 2004. Cette progression s'explique principalement par le renforcement de l'efficacité des régies financières.

Finalement, le même assureur international avait mesuré les risques d'investissement. Ces risques investissements n'incluent pas le risque d'atteinte à la propriété (confiscation, expropriation ou nationalisation) qui compose ce que les assureurs appellent le risque politique.

Tableau 4.1.10 : Facteurs de risque « investissement direct »

Pays	Ouverture du pays aux IDE	Volatilité et vulnérabilité économiques	Conditions locales de travail	Intensité bureaucratique et corruption	Risques investissement
<i>Pondération</i>	40%	20%	20%	20%	(en 7 classes de risque)
Bénin	4,7	3,5	3,1	2,9	4 (risque assez élevé)
Burkina Faso	4,6	3,1	3,2	3,3	4 (risque assez élevé)

Côte d'Ivoire	3,5	2,1	1,3	1,7	2 (risque très élevé)
Mali	4,9	3,6	3,4	3,3	4 (risque assez élevé)
Niger	4,2	3,2	2,5	2,6	3 (risque élevé)
Togo	4,7	3,2	2,9	2,1	3 (risque élevé)
<i>Benchmarking:</i>					<i>(moyenne pondérée)</i>
<i>Moyenne UEMOA</i>	<i>4,3</i>	<i>3,1</i>	<i>2,7</i>	<i>2,6</i>	<i>3,4</i>
<i>Moyenne CEMAC</i>	<i>4,1</i>	<i>3,3</i>	<i>2,7</i>	<i>2,0</i>	<i>3,2</i>

Note : Cette notation des risques investissement (risque souverain, maîtrise des grands équilibres, risques de change, etc.) est effectuée au moyen des quatre facteurs suivants : Ouverture du pays aux investissements directs (IDE) : (1) Parité de traitement entre investisseurs étrangers et nationaux ; (2) acceptation de l'arbitrage international et/ou conventions de protection des IDE ; (3) poids de la fiscalité locale sur les bénéficiaires ; (4) restrictions particulières au rapatriement des dividendes. Vulnérabilité et volatilité économique : (1) Intensité et immédiateté de l'impact d'une dégradation des termes de l'échange sur la croissance de la demande intérieure; (2) idem sur les prix à la consommation ; (3) Coûts et disponibilité des financements en cas de crise externe. Conditions locales de travail : (1) rapport qualité/coût de la main d'oeuvre après charges sociales ; (2) Idem pour les transports et l'énergie ; (3) modernité/archaïsme des circuits de distribution locaux ; (4) qualité des relations de travail avec les cadres locaux et risque politique sur le personnel expatrié – données Control Risks. Intensité bureaucratique et corruption : (1) intensité du système bureaucratique ; (2) Niveau de corruption – données Transparency International ; (3) stabilité du droit commercial local ; (4) Respect de la loi et de la chose jugée.

Source : CRI Credit Risk International, juin 2005

Bien que le Gouvernement Togolais fasse de grands efforts pour la continuation du développement économique du pays, il y a encore certains influences et problèmes, qui donnent une valeur relative à l'ambiance positive. A ce sujet il faut noter particulièrement :

- Le budget de l'Etat montre des insuffisances de couverture.
- Les programmes d'investissement du Gouvernement Togolais ne sont réalisés que partiellement.
- Les autres privatisations d'entreprises de l'Etat, demandées par les bailleurs de fonds internationaux, n'avancent qu'avec hésitation.

Tableau 4.1.11 qui suit montre les prévisions par le Ministère de l'Economie des modifications du PIB et par rapport à l'année précédente ainsi que l'évolution du taux d'inflation dans les différentes années à partir de 1999 jusqu'en 2010. Entre les années 1999 à 2005 ces prévisions sont comparées avec les valeurs actuelles.

Tableau 4.1.11 : Togo - Evolution du PIB et taux d'inflation prévus et actuels

Année	Modification du PIB (%)		Taux d'Inflation (%)	
	prévue	actuelle	prévu	actuel
1999	3,3	2,6	1,3	
2000	6,8	-0,9	1,9	
2001	5,4	1,8	2,0	
2002	3,6	2,7	1,7	3,1
2003	3,9	2,0	2,1	-1,0
2004	4,2	4,2	2,0	0,4
2005	4,4	1,0	1,9	6,8
2006	4,9	*4,2	1,7	
2007	5,6	*4,0	1,7	
2008	5,4	*3,5	1,3	
2009	5,4	*3,0	1,2	
2010	5,4	*3,0	1,2	

Note : * Prévision de l'Etude actuelle

Source : Ministère de l'Economie, juillet 1999 et mai 2003

Si l'on considère l'évolution des 9 dernières années, on constate que le développement économique durant les années 1998 (PIB réel -2,0 %) et 2000 (PIB réel -0,9 %) a été négatif pour augmenter en 2001 à +1,8 %.

Dès 2001, l'économie a montré des signes d'essoufflement (PIB réel +4,2 % en 2004), mais dans l'année prochaine, l'économie togolaise avait chuté (PIB réel 1,0 % en 2005). L'opinion d'un développement très positif du PIB (+5,4 % par an) escompté par le Ministère de l'Economie en juillet 1999, n'était pas partagé par les bailleurs de fonds internationaux. C'est pourquoi l'actualisation présentée aussi considère une prévision du Ministère plus actuelle de mai 2003 (voir le tableau au-dessus) dont les chiffres pour la période 2002 à 2007 étaient plus adaptés. Le taux de croissance forme également la base de la prévision de la manutention du port, considérée dans les chapitres prochains.

A cause de ces problèmes, ces bailleurs de fonds restent sur la réserve en ce qui concerne d'autres mesures d'adaptation des structures et crédits pour le financement de projets, freinant d'autre part le développement économique du Togo et par conséquent également la manutention portuaire.

L'économie togolaise traverse une période critique, parce que le pays a trop souffert de la suspension de l'aide des 8ème et 9ème Fonds Européens de Développement (FED) ainsi que des fonds Stabex¹. Plusieurs autres bailleurs de fonds bilatéraux dont la Banque Mondiale, le Fonds Monétaire International (FMI), l'Allemagne, les Etats-Unis, la Chine et le Japon n'ont plus mené depuis plusieurs années d'opérations de grande envergure.

Mais il paraît que les relations avec l'UE sont en train de se normaliser, ce qui permettra vraisemblablement aux autorités togolaises de bénéficier de la notification du 9ème FED", la "notification" se traduisant par un décaissement assuré (le montant maximal du reliquat de ce 9ème FED est estimé à environ 40 millions d'euros). Par conséquent, le PIB est estimé d'accroître à 4,2 % dans l'année 2006 et de se rester entre 2 % et 4 % pendant la période de la prévision du trafic au port de Lomé.

Suppositions de la détermination des prévisions

Pour quelques groupes de marchandise importants, on peut baser le développement futur du trafic sur le développement anticipé des prix sur le marché mondial. Tableau 4.1.12 au-dessous montre ce développement de prix jusqu'à l'année 2015.

Parmi les risques susceptibles de mettre en danger la croissance en Afrique, le FMI cite une nouvelle flambée des prix du pétrole, parallèlement au recul prévu des prix des autres matières premières, un trop fort ralentissement de la croissance mondiale, et une appréciation substantielle de l'euro qui pourrait être préjudiciable aux pays de la zone du franc CFA.

Le développement positif de la manutention totale de 2 727 673 tonnes en 1998 à 3 997 819 tonnes en 2002, correspondant à une augmentation moyenne d'environ 12 %, est cependant formé par quelques effets spéciaux, dont les plus importants ont été les suivants dans la période entre 1998 et 2002.

¹ Selon des sources proches de la Commission Européenne à Lomé, le Togo a perdu "des centaines de millions d'euros" de subventions de l'UE depuis la rupture des relations entre les deux parties

Tableau 4.1.12 : Projections de prix de commodités, de court à long terme (en dollars courants)

Commodité	Unité	1970	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2005	2010	2015
<i>Importation dans le Togo</i>											
Blé, U.S., HRW	\$/mt	54.9	172.7	135.5	114.1	126.8	151.5	180.0	150.0	160.0	165.0
Maïs	\$/mt	58.4	125.3	109.3	88.5	89.6	100.0	125.0	115.0	120.0	130.0
Riz, Thai, 5 pour cent	\$/mt	126.3	410.7	270.9	202.4	172.8	192.0	210.0	235.0	260.0	275.0
Sucre, monde	cents/kg	8.2	63.16	27.67	18.04	19.04	15.00	15.00	17.60	21.00	22.00
Phosphate, roc	\$/mt	11.0	46.71	40.50	43.75	41.77	40.80	41.00	43.00	45.00	46.00
<i>Exportation du Togo</i>											
Shrimp, mexicain	cents/kg	n.a.	1,15	1,07	1,51	1,52	1,04	1,15	1,65	1,70	1,72
Bois, Cameroun	\$/cum	43.0	251.7	343.5	275.4	266.1	265.0	275.0	300.0	338.0	385.0
Coton	cents/kg	67.6	206.2	181.9	130.2	105.8	100.00	110.2	127.9	149.9	160.0
Huile d'arachides	\$/mt	378.6	858.8	963.7	713.7	680.3	680.0	750.0	820.0	850.0	875.0
Café, robusta	cents/kg	91.4	324.3	118.2	91.3	60.7	63.9	70.6	83.8	110.0	142.6
Café, autres	cents/kg	114.7	346.6	197.2	192.0	137.3	133.0	141.1	187.4	242.5	280.0
Cacao	cents/kg	67.5	260.4	126.7	90.6	106.9	182.0	182.0	160.0	157.0	168.0

Source: "Global Commodity Price Prospects 2003", Economic Policy and Prospects Group / Banque Mondiale, 12 Novembre 2002

- Réduction de la quantité totale des exportations du Togo de 47,8 %, due à la suppression des exportations de clinker.
- Augmentation de la manutention de marchandises en transit de 74,9 %.
- Augmentation des exportations dans le trafic de transit de 564,4 %!
- Augmentation de la quantité transbordée de 180,5 %!
- Augmentation des importations des hydrocarbures via le port de Lomé de 80 %.
- Augmentation des exportations des produits agricoles du Togo comme le coton, les graines de coton, le teck de 40 %.
- Augmentation importante des importations de véhicules, principalement des voitures d'occasion.

Comme ces modifications considérables ne sont partiellement que de courte durée, elles ne sont considérées dans la prévision de longue durée que de façon modérée.

Pour la détermination des prévisions de la manutention jusqu'en 2020, on est parti des suppositions suivantes:

Après avoir surmonté la crise de politique sociale qu'a connue le Togo au début des années 90 et qui a perturbé les activités économiques jusqu'en 1994, un mouvement ascendant constant du volume manutentionné dans le port de Lomé a eu lieu, qui a encore été renforcé considérablement par la crise en Côte d'Ivoire et les courants d'échanges qui y étaient liés. Les conséquences de cette crise pour la manutention totale du port peuvent être assimilées à une augmentation de 10 % tandis que la manutention de marchandises en transit en a profité avec 20 % de hausse.

La prévision des tonnages passant par le port de Lomé tient donc compte

- de l'accroissement annuel du PIB, estimé à 3,0 % (hypothèse moyenne) pour les prochaines dix années;
- d'un accroissement de la population de 2,7 % par an;
- des informations obtenues des utilisateurs du port ainsi que des sociétés d'armement.

3.1.2 Prévision des importations du Togo

Dans la suite les modifications escomptées pour les différents groupes de marchandises à manutentionner dans le port de Lomé sont indiquées et les hypothèses admises sont expliquées si nécessaire.

(1) Textiles

Pendant la période 1997 jusque à 2005, l'importation de textiles a vu une croissance moyenne de +15,3 % par an. Parce que la croissance de ce secteur dépend du développement de l'économie et de la croissance de la population d'un pays, la prévision corrélait sa croissance avec ces deux valeurs. Par conséquent, l'hypothèse basse estime une croissance de +5 %, l'hypothèse moyenne de +10 %, et la hypothèse haute estime une croissance de +15 % par an.

(2) Matériaux de construction

Cette étude voit les besoins de travaux de construction (nouvelles constructions, réparations et travaux d'entretien) diminués à cause de la crise économique des années 90s. Par conséquent, +1 %, +3 % et +6 % sont considérés respectivement pour les trois hypothèses.

(3) Clinker, calcaire et gypse

Depuis 1997 la cimenterie à Tablibo est exploitée par l'entreprise WACEM. Conformément au contrat conclu en 1999, cette entreprise en 1999 initié à fournir environ 300 000 tonnes de clinker à l'entreprise CIMTOGO. En plus, à partir de l'année 2000 WACEM commençait la fabrication du ciment à servir le marché d'exportation, la quantité à fabriquer par CIMTOGO en diminuant.

La future production exacte de ciment n'a pas pu être indiquée. Le marché du ciment (Togo et pays voisins) se monte à environ 600 000 tonnes par an. Pour cette quantité, les matières premières de clinker et de calcaire sont nécessaires pour être importées. Pour l'importation de clinker en vrac, l'hypothèse basse estime une croissance de +1 %, l'hypothèse moyenne de +3 %, et la hypothèse haute estime une croissance de +5 % par an. Pour l'importation de calcaire, les croissances correspondantes sont +1 %, +2 % et +4 %.

(4) Gypse en vrac

Durant les années 1997 à 2005, le taux d'importation du gypse en vrac avait augmenté par presque +30 % par an ; entre 2004 et 2005, l'importation avait incrémenté par plus de +40 %, au niveau de la demande actuelle et permanente. Conséquemment, cette étude projette des taux d'accroissement de +3 % (hypothèse faible), 5 % (hypothèse moyenne) et 7 % (hypothèse forte).

(5) Poissons congelés

Les taux d'accroissement de l'importation de poissons congelés étaient négatifs entre 1996 et 2002. Depuis cette année, l'importation a augmenté par plus de +3 % par an. La Banque Mondiale a projeté le prix mondial des produits marins d'augmenter à 0,8 %/an entre 2005 et 2010 et à 0,3 % pendant les années jusqu'en 2015. Par conséquent, on n'admet que des taux d'accroissement de -3 % (hypothèse faible), 0 % (hypothèse moyenne) et +3 % (hypothèse forte).

(6) Blé en vrac

L'importation des denrées alimentaires principales dépend, de préséance, du taux de croissance de la population et de son pouvoir d'achat, mais aussi de ses prix d'achat. Le prix mondial du blé est projeté d'augmenter à 1,6 %/an entre 2005 et 2010 et à 0,8 % pendant les années jusqu'en 2015. Par conséquent, on part d'une hypothèse faible de +1,5 %/an, d'une hypothèse moyenne de +3,0 %/an et d'une hypothèse forte de +7,0 %/an.

(7) Riz

Similairement, le développement des importations de riz dépend de la demande de riz comme produit alimentaire - pendant les dernières années, la consommation du riz avait incrémenté rapidement - et de l'augmentation de la demande par l'accroissement de la population. Additionnellement, l'augmentation de la population urbaine joue un rôle important parce que la demande est concentrée dans les centres urbains. Aussi, le prix mondial du blé est projeté d'augmenter à 2,6 %/an entre 2005 et 2010 et à 1,4 % pendant les années jusqu'en 2015. Par conséquent, le Gouvernement Togolais fait de grands efforts pour augmenter la production locale, donc l'augmentation de la production locale est un autre facteur important pour la projection de l'importation du riz. Cette étude admet les taux d'accroissement suivants pour la production locale du riz:

- Hypothèse faible: + 6,5 %/an
- Hypothèse moyenne: +9 %/an
- Hypothèse forte: + 12 %/an

(8) Sucre

Bien que la consommation du sucre ne dépende pas, de préséance, du taux de croissance de la population, c'est à la première son pouvoir d'achat qui règle la demande. Dans le passé, l'importation du sucre avait augmenté avec un taux de croissance de 15 %/an. Au contraire, la Banque Mondiale a projeté le prix mondial du sucre d'augmenter à 4,5 %/an entre 2005 et 2010 avant de ralentir à 1,2 % pendant les années jusqu'en 2015. Conséquemment, cette étude projette des taux d'accroissement diminués de +5 % (hypothèse faible), +7 % (hypothèse moyenne) et +10 % (hypothèse forte).

(9) Tare des conteneurs

La manutention de conteneurs vides au port de Lomé augmentera à l'avenir de façon proportionnée au taux de croissance de l'exportation de conteneurs et au degré de conteneurisation. Depuis l'année 1997, l'exportation de conteneurs avait augmenté à un taux de plus de 15 %/an. Jugé par l'expérience dans les autres ports régionaux, pour l'avenir il est à supposer que le degré de conteneurisation augmentera plus lentement pour le port de Lomé jusqu'à un niveau entre 75 % et 85 %. Par conséquent, les taux d'accroissement d'une hypothèse faible de + 5,0 %/an, une hypothèse moyenne de +8,0 %/an et une hypothèse forte de +12,0 %/an sont considérés pour le poids à vide des conteneurs.

(10) Engrais

En 2005, presque 30 000 tonnes d'engrais ont été importées, avec le taux de croissance de l'importation étant négative à -4 %/an. La Banque Mondiale a projeté le prix mondial du phosphate d'augmenter à un taux lent de 1,1 %/an entre 2005 et 2010 et de 0,6 % pendant les années jusqu'en 2015. Par conséquent, pour le calcul du volume de la manutention du port, on considère les taux de la progression indiqués ci-après:

- Hypothèse faible: -5,0 %/an

- Hypothèse moyenne: -2,5 %/an
- Hypothèse forte: 0 %/an

(11) Bitume en vrac

Pour le Togo, des besoins concernant la réparation et la nouvelle construction de routes ont été couverts pendant les premières années de 2000. Par conséquent, le taux de croissance de l'importation de bitume pour la fabrication d'asphalte se diminuera. Pour le développement de la manutention du port, on part par conséquent des hypothèses au niveau ou au-dessous du 3 % - le taux moyen de croissance des dernières années : avec une hypothèse faible de +0 %/an, une hypothèse moyenne de +1,5 %/an et une hypothèse forte de +3 %/an.

(12) Véhicules

L'importation des véhicules ne dépend pas, de préséance, du taux de croissance de la population, mais c'est à la première son pouvoir d'achat qui règle la demande pour ces produits de luxe. Au passé, le taux de croissance de ces importations avait été à plus de 15 % par an. Cette étude projette des taux d'accroissement diminués de +3 % (hypothèse faible), +6 % (hypothèse moyenne) et +10 % (hypothèse forte).

(13) Hydrocarbures

L'importation des hydrocarbures dépend, de préséance, du pouvoir d'achat de la population, mais aussi de l'importation des véhicules. On part par conséquent des hypothèses au-dessous du taux moyen de croissance des dernières années de presque 10 %/an avec une hypothèse faible de +4,1 %/an, une hypothèse moyenne de +5,1 %/an et une hypothèse forte de +7,2 %/an.

(14) Autres produits

Pour tous les autres groupes de marchandises, on considère des taux de la progression dans le cadre de l'évolution économique générale, à savoir:

- Hypothèse faible: +2,0 %/an
- Hypothèse moyenne: +3,0 %/an
- Hypothèse forte: +4,0 %/an

Le tableau 4.1.12 montre un aperçu du développement des tonnages des différents produits à importer.

Tableau 4.1.12: Hypothèses du développement des tonnages à importer jusqu'en 2020 (suite à la page suivante)

No	Marchandises	Base du calcul *	Hypothèse		
			faible	moyenne	forte
1	Produits de luxe	2.582	-2,0	0,0	3,0
2	Textiles	72.804	5,0	10,0	15,0
3	Matériaux de construction	93.357	1,0	3,0	6,0
4	Ciment	406	-10,0	0,0	10,0
5	Clinker, dont	560.299	1,0	2,9	4,9
	<i>Clinker en vrac</i>	471.849	1,0	3,0	5,0
	<i>Calcaire</i>	88.450	1,0	2,0	4,0
6	Gypse en vrac	161.374	3,0	5,0	7,0
7	Marbre	411	0,0	1,5	4,0
8	Pouzzolane en vrac	0	0,0	0,0	0,0
9	Boissons	18.447	3,0	5,0	8,0
10	Poissons, dont	39.850	-3,0	0,0	3,0
	<i>Poissons congelés</i>	39.362	-3,0	0,0	3,0
	<i>Poissons frais</i>	0	0,0	0,0	0,0
	<i>Autres poissons</i>	488	-5,0	-2,5	0,0
11	Produits alimentaires, dont	750.165	5,4	7,8	11,2
	<i>Blé en vrac</i>	107.346	1,5	3,0	7,0
	<i>Riz</i>	319.139	6,5	9,0	12,0
	<i>Sucre en sac/cartons</i>	136.250	5,0	7,0	10,0
	<i>Malt</i>	4.820	0,5	1,5	2,5
	<i>Autres produits alimentaires</i>	182.610	5,0	8,0	12,0
12	Divers, dont	403.162	4,3	7,3	11,2
	<i>Conteneurs vides</i>	119.860	5,0	8,0	12,0
	<i>Machines diverses</i>	6.979	4,0	7,0	11,0
	<i>Engrais</i>	29.185	-5,0	-2,5	0,0
	<i>Bitume/goudron</i>	14.224	0,0	1,5	3,0
	<i>Véhicules</i>	66.482	3,0	6,0	10,0
	<i>Divers non repris</i>	166.432	5,0	8,0	12,0
	13	Hydrocarbures en vrac, dont	760.966	4,1	5,1
<i>Fuel-oil</i>	143.303	4,0	5,0	7,0	
<i>Gas-oil</i>	320.039	5,0	6,0	8,0	
<i>Essence ordinaire</i>	32.934	-10,0	-2,0	4,0	
<i>Essence super</i>	153.113	3,0	4,0	6,0	
<i>Kérosène</i>	111.519	4,0	5,0	7,0	
<i>Fo 380</i>	100	-10,0	-5,0	0,0	
Total Importations Togo		2.863.823	3,9	6,1	9,2

* Tonnages importés au Togo en 2005 comme base de calcul pour les augmentations annuelles

3.1.3 Prévision des exportations du Togo

(1) Matériaux de construction

Jusqu'en 1999, ce groupe de produits avait renfermé principalement les bois sciés ou en grume, mais épuise cette année l'exportation de ces produits s'avait réduite vers zéro. Au contraire,

épuise l'année 2004, l'exportation des bois avait été remplacée par l'exportation des matériaux de construction divers.

Généralement, le taux de croissance des matériaux de construction était négative épuise l'année 1997, mais l'exportation du bois s'avait levé bien que d'un niveau très bas entre les année 2004 et 2005. Aussi, la Banque Mondiale a projeté le prix mondial du bois scies et en grumes d'augmenter à 3,0 %/an entre 2005 et 2010 et à 3,3 % pendant les années suivantes jusqu'en 2015. Par conséquent, pour l'estimation du volume de la manutention portuaire, on présume un tonnage de base de 16 000 t/an et des taux de la progression annuelle de +3,0 %, +4,6 % et +8,3 % pour les trois hypothèses.

(2) Produits alimentaires

L'exportation des produits alimentaires s'avait augmentée d'un taux de croissance très formidable de plus de 50 %/an, mais avant initié d'un niveau très bas. Depuis l'année 2003, le développement de l'exportation était presque stable aux environs de 30 000 tonnes par an avec une tendance négative. Pour l'exportation des produits alimentaires, on suppose par conséquent les taux de croissance suivants:

- Hypothèse faible: 0 %
- Hypothèse moyenne: + 4,0 %
- Hypothèse forte: + 9,0 %.

(3) Tare des conteneurs

En ce qui concerne le développement du poids à vide des conteneurs exportés, ce qui est dit à l'article 4.1.2 (9) est valable par analogie.

(4) Marchandises diverses

L'exportation des marchandises diverses s'avait augmentée d'un taux de croissance très formidable de presque de 45 %/an, particulièrement pendant les années 2004 et 2005. Par conséquent, pour l'estimation du volume de la manutention portuaire, on présume un tonnage de base de 190 000 t/an et des taux de la progression annuelle de +5,0 %, +9,0 % et +14,0 % pour les trois hypothèses.

(5) Cacao

Le développement de l'exportation de cacao avait vu un taux de croissance de plus de 20 % depuis l'année 1997, mais les augmentations plus fortes se montraient dans les années ultérieures de 2004 et 2005. Cette étude estime qu'il s'agit de compensations de déchets souffris en Côte d'Ivoire. Le prix mondial du cacao est projeté de diminuer par -0,5 %/an entre 2005 et 2010 avant d'augmenter à 1,7 % pendant les années suivantes jusqu'en 2015. En prenant les prix mondiales en considération et anticipant que la situation économique dans le Côte d'Ivoire ne changera pas dans le future proche, le taux de croissance moyen de l'exportation de cacao est projeté à +4,0 % (hypothèse faible), +8,0 % (hypothèse moyenne) et +12,0 % (hypothèse forte).

(6) Café

L'exportation de café s'avait diminuée par plus de -5 %/an depuis l'année 1997, mais s'avait presque triplée depuis l'année 2003. Aussi, la Banque Mondiale a projeté le prix mondial du café d'augmenter très favorablement à 7,0 %/an entre 2005 et 2010 et à 6,7 % pendant les années suivantes jusqu'en 2015. Par conséquent, pour l'estimation du volume de la manutention

portuaire, cette étude présume un tonnage de base de 12 000 t/an et des taux de la progression annuelle de -2,0 %, +2,0 % et +7,0 % pour les trois hypothèses.

(7) Coton et graines de coton

Quoique le Gouvernement Togolais fait de grands efforts pour augmenter la production de coton, son exportation annuelle fût stable à un taux de croissance moyen de 1,5 % au niveau de 70 000 tonnes par an pendant la période investiguée. Cependant, le prix mondial du coton est projeté d'augmenter par 4,0 %/an entre 2005 et 2010 avant de diminuer à 1,6 % pendant les années suivantes jusqu'en 2015. Les quantités à exporter sont calculées en fonction des différents développements considérés (hypothèses faible, moyenne et forte) comme 0 %, +2,0 % et +4,5 %.

Tandis que le coton en fibres est presque complètement exporté, une partie des graines de coton est traitée dans le pays. Quoique l'exportation des graines de coton s'avait développée à plus de 10 % depuis l'année 1998 (in n'y avait aucune exportation en 1997), son exportation annuelle était presque stable au niveau moyen de 45 000 tonnes par an depuis l'année 2001. Par conséquent, cette étude présume un tonnage de base de 42 000 t/an et des taux de la progression annuelle de 0 %, +1,5 % et +3,5 % pour les trois hypothèses.

(8) Tourteaux

Des tourteaux sont des résidus solides de la fabrication de farine (froment égrugé) et de l'égrenage de coton, ces produits étant exportés pour être utilisés pour l'élevage de bétail et l'agriculture.

La quantité annuelle à exporter avait resté largement stable au niveau de 30 000 tonnes pendant la période investiguée - avec l'exception d'une bosselure pendant les années 2000 jusqu'en 2002. Par conséquent, pour l'estimation du volume de la manutention portuaire, cette étude présume des taux de la progression annuelle de 0 %, +1,0 % et +3,0 % pour les trois hypothèses.

(9) Autres produits agricoles

L'exportation des autres produits agricoles a vu un développement très positif pendant l'année 2005 avec un chiffre triplé comparé à l'année précédente. Par la période depuis l'année 1997, le taux de croissance annuelle était formidable de plus de 45 %/an, mais avant initié d'un niveau très bas. Mais le niveau d'exportation n'était pas stable avec une fluctuation de presque 2.000 %. Considérant aussi la consommation locale, le taux de croissance moyen de l'exportation des autres produits agricoles est projeté entre -5,0 % (hypothèse faible), 0,0 % (hypothèse moyenne) et +10,0 % (hypothèse forte).

(10) Autres produits

Pour tous les autres groupes de marchandises, on considère des taux de la progression dans le cadre de l'évolution économique générale, à savoir:

- Hypothèse faible: +2,0 %/an
- Hypothèse moyenne: +3,0 %/an
- Hypothèse forte: +4,0 %/an

Le tableau 4.1.13 montre un aperçu du développement des tonnages des différents produits à exporter.

Tableau 4.1.13: Hypothèses du développement des tonnages à exporter jusqu'en 2020 (suite à la page suivante)

No	Marchandises	Base du calcul *	Hypothèse		
			faible	moyenne	forte
1	Produits de luxe	1.721	4,0	8,0	12,0
2	Textiles	5.311	5,0	9,0	13,0
3	Matériaux de construction, dont	16.257	3,0	4,6	8,3
	<i>Bois sciés ou en grumes</i>	1.751	-40,0	-10,0	10,0
	<i>Divers</i>	14.506	3,0	5,0	8,0
4	Ciment	1.967	0,0	5,0	10,0
5	Clinker en vrac	0	0,0	0,0	0,0
6	Marbre	26	0,0	0,0	0,0
9	Boissons	4.514	5,0	9,0	13,0
10	Poissons	805	0,0	5,0	10,0
11	Produits alimentaires	25.602	0,0	4,0	9,0
12	Divers, dont	353.606	5,0	8,6	13,2
	<i>Conteneurs vides</i>	163.225	5,0	8,0	12,0
	<i>Divers</i>	190.381	5,0	9,0	14,0
16	Produits agricoles, dont	299.720	0,8	7,9	8,7
	<i>Amandes de karités</i>	3.140	0,0	5,0	10,0
	<i>Cacao</i>	75.580	4,0	8,0	12,0
	<i>Café</i>	11.986	-2,0	2,0	7,0
	<i>Coton</i>	74.967	0,0	2,0	4,5
	<i>Graines de coton</i>	41.839	0,0	1,5	3,5
	<i>Tourteaux</i>	29.068	0,0	1,0	3,0
	<i>Autres produits agricoles</i>	63.140	-5,0	0,0	10,0
17	Autre marchandises	82.531	4,0	8,0	12,0
Total Exportations Togo		792.060	3,5	7,0	11,6

* Tonnages exportés du Togo en 2005 comme base de calcul pour les augmentations annuelles

3.1.4 Prévision des importations et exportations de marchandises en transit

Les pays le Burkina Faso avec environ 54 % et le Niger avec environ 30 % sont les partenaires commerciaux les plus importants pour le port de Lomé en ce qui concerne la manutention de marchandises en transit.

Les autres pays ont une part inférieure à 5 %, une augmentation étant cependant à escompter à l'avenir pour le Mali. Par conséquent des études détaillées de l'évolution de la manutention de marchandises en transit figurent dans la suite pour les trois pays concernés.

Le tableau 4.1.14 au-dessous montre les tonnages des produits agricoles les plus importants exportés de la région entre les années 1999 et 2005.

Tableau 4.1.14 : Produits agricoles exportés de l'UEMOA entre 1999 et 2005

Production (tonnes '000)	1999-00	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05
Coton-graine Togo	117,4	168,3	186,6	176,6	175,0	175,0
Coton-graine Bénin	362,2	336,6	416,4	337,3	330,0	348,8
Coton-graine Burkina	270,0	275,8	378,5	409,1	461,7	563,0
Coton-graine Côte d'Ivoire	398,7	287,0	393,0	396,1	300,0	344,0
Coton-graine Mali	459,1	242,8	570,9	439,8	608,7	620,7
Coton-graine Niger	3,3	2,4	2,7	8,3	8,4	10,0
Cacao Togo	6,6	10,2	7,5	7,6	4,9	5,4
Cacao Côte d'Ivoire	1412,4	1212,4	1264,7	1336,4	1406,2	1419,3
Café Togo	15,2	16,9	17,8	3,8	5,3	4,8
Café Côte d'Ivoire	379,1	301,1	182,0	136,6	154,1	154,1
Arachides Togo	26,0	33,0	35,9	38,2	36,2	36,5
Arachides Bénin	100,9	121,2	125,4	146,2	164,7	141,0
Arachides Burkina	282,8	169,1	301,1	323,6	368,9	379,9
Arachides Mali	158,4	166,3	174,6	120,8	290,0	212,0
Arachides Niger	103,7	113,2	82,0	153,7	196,9	144,2

Sources : BCEAO, Comité de convergence, Commission de l'UEMOA, Avril 2005

Le coton, le café et le cacao, qui procurent traditionnellement la majorité des ressources du Togo, n'ont pas réussi à doper les performances macroéconomiques.

La production cotonnière s'est stabilisée ces trois dernières années à 176.000 tonnes, tandis que celles de café et de cacao ont considérablement chuté. Mais les exportateurs de coton (Bénin, Burkina Faso, Mali et Togo) et de cacao (Côte d'Ivoire et Ghana) ont souffert de la dépréciation des prix de ces denrées sur le marché mondial.

Pour une estimation réaliste du développement de la manutention de produits en transit jusqu'en 2020 dans le port de Lomé, les facteurs suivants sont à considérer:

- L'évolution économique dans les différents pays.
- Les conditions dans le port de transit (taxes, sécurité, capacité de stockage, rendement de la manutention).
- Les conditions des voies de transport entre Lomé et les différents pays (distance, état des routes, limites de chargement, sécurité des voies de transport).
- Les conditions douanières et administratives dans le pays de destination respectif.

Ces facteurs sont appréciés pour les trois pays mentionnés en vue de la prévision de la manutention de marchandises en transit dans le port de Lomé.

(1) Burkina Faso

Le Burkina Faso est le pays voisin le plus important pour le port de Lomé en ce qui concerne le trafic de transit, 342 000 tonnes ayant été importées et 276 000 t exportées en 2005, soit environ 30 % (?) du volume total du trafic de transit du Burkina Faso. Environ 60 % des marchandises transitent par le port d'Abidjan et chaque fois 5 % par les ports de Cotonou et de Tema.

L'activité économique de Burkina Faso est essentiellement imputable au secteur primaire, qui a enregistré, en 2005, une croissance de 15,4 %, après un recul de 2,9 % en 2004. Le dynamisme du secteur primaire est lié à la hausse des productions de céréales et de coton. Le pays a expérimenté une très bonne campagne cotonnière, avec 638 000 tonnes, qui a propulsé le pays

au rang de premier producteur en Afrique. Entre autres marchés porteuses, les autorités entendent privilégier la filière fruits et légumes. Les cultures de contre-saison (comme le haricot vert et la fraise) et celle de la mangue offrent des opportunités d'exportation non négligeables.

Au niveau du secteur secondaire, l'activité a progressé de 2,2 % en 2005, contre 9,8 % en 2004. Ce ralentissement est imputable à la morosité de l'activité des industries manufacturières. Au niveau du secteur tertiaire, la croissance a été de 3,4 % en 2005, contre 9,1 % en 2004, imputable au sous-secteur des services marchands, en particulier le transport et le commerce.

Au niveau des échanges extérieurs, les exportations et les importations en volume ont progressé de 11,4 % et de 2,0 % respectivement.

L'augmentation du taux d'inflation est liée à l'augmentation des prix des produits alimentaires, des services de logement et des transports.

Le taux de pression fiscale stable résulte, principalement, des différentes mesures mises en œuvre au niveau des régions pour améliorer le recouvrement. Le déficit de la balance commerciale est un fait d'un accroissement des importations plus soutenu que celui des exportations.

D'après l'appréciation des documents disponibles, on s'attend à un taux d'expansion de 5 % à 6 % pour les années à venir.

(2) Niger

Les taux de croissance économique au Niger sont inférieurs à ceux dans Burkina Faso. Pour le PIB on a enregistré + 4,1 % en 2004 et + 4,6 % en 2005.

Le secteur primaire a enregistré une baisse de 5,7 % en 2005, contre une hausse de 9,3 % une année plus tôt, sous une très mauvaise récolte lors de l'impulsion de une précédente campagne agricole. Pendant 2005, le Niger avait aussi enduré une sécheresse et une invasion de criquets. La croissance dans le secteur secondaire s'est établie à 6,2 % ; elle traduit, ainsi, la bonne tenue des activités, dans l'ensemble des branches, notamment les mines et les BTP. La croissance du secteur tertiaire a été de 3,1 %. Dans ce secteur, les activités ont profité du dynamisme de la branche communication et transport.

De côté des échanges extérieurs, les importations et les exportations en 2005 ont enregistré des hausses respectives de 5,8 % et 7,8 %. Les exportations sont sous-tendues par les produits miniers, en particulier, l'or.

La détérioration de la balance commerciale est induite par la progression des importations plus importante que celle des exportations. Les recettes budgétaires ont progressé de 8,1 % en 2005, pour représenter 11,9 % du PIB, contre 11,7 % en 2004, grâce aux performances des recettes fiscales et non fiscales.

(3) Mali

Le taux de croissance réel du PIB a été de 5,4 % en 2005, contre 1,5 % en 2004. La croissance économique repose essentiellement sur quatre filières : le coton, le riz, l'élevage et l'extraction de l'or. Elle est donc très exposée à des facteurs exogènes, et un revers de conjoncture peut faire basculer la tendance.

Les activités du secteur primaire ont progressé de 5,1 % en 2005, sous une impulsion de la production agricole. Le secteur secondaire a affiché une croissance réelle de 6,3 % en 2005, contre 2,7 % en 2004 ; cette accélération du rythme de croissance résulte, principalement, de la reprise de la

production de la branche extractive. A moyen terme, le pétrole pourrait représenter une filière de possible diversification. Actuellement, les explorations se multiplient au cœur du Sahara malien. Aussi, l'usine Batex-CI projette, dans les cinq ans à venir, de multiplier par six sa capacité de filature de coton, ce qui lui permettra de consommer 5 % de la production nationale de coton-fibre. Une croissance du secteur tertiaire, de 5,1 %, est essentiellement due au dynamisme de la branche « Transport et Télécommunications ».

La contribution des échanges extérieurs à la croissance a été de -1,3 point. Les importations ont enregistré une hausse de 6,7 % en 2005, contre une baisse de 1,6 % en 2004. Cette progression des importations découle des acquisitions de biens d'équipements et des achats de céréales, pour pallier l'insuffisance de l'offre intérieure. La flambée des cours de pétrole et l'accroissement sensible des importations de produits alimentaires se sont traduits par l'augmentation des importations totales de 14,8 %. Les exportations ont augmenté de 0,5 %, du fait de l'accroissement des ventes d'or. Les recettes de produits cotonniers s'étaient ressenties de la baisse sensible des cours de la fibre sur le marché international.

Dans le domaine des finances publiques, l'exécution des opérations financières de l'Etat a été caractérisée par une aggravation des déficits budgétaires. Cette situation s'explique par une progression des dépenses, plus rapide que celle des recettes. Néanmoins, en 2005 le Mali a été l'un des heureux bénéficiaires de « l'initiative PPTE » des pays du G8. A la clé, l'annulation totale de la dette multilatérale, qui représente 66 % de la dette publique extérieure.

L'évolution économique du Mali pour les prochaines années est estimée à + 5 %/an.

(4) Trafic de transit avec d'autres pays

En termes de transit par le port de Lomé, le Bénin, la Côte d'Ivoire, le Nigeria et le Ghana sont les pays régionaux les plus importants.

Dans la Côte d'Ivoire, l'activité du secteur primaire a augmenté de 1,9 %, résultant d'une hausse de la production de l'agriculture vivrière. Près de 200 000 ha de coton ont été ensemencés lors de la campagne 2005-2006 pour une récolte qui devrait s'élever à près de 390 000 tonnes, soit le niveau de la production ivoirienne avant la crise. La production du secteur secondaire a progressé de 0,4 %, portée, principalement, par la bonne orientation de l'activité pétrolière. Le secteur tertiaire est ressorti en hausse de 0,8 %. Tirées par les ventes des produits primaires (Café, cacao), de biens manufacturiers et des produits pétroliers, les exportations ont progressé de 3,4 %, en rapport avec l'orientation de la demande mondiale. La Côte d'Ivoire reste le premier producteur mondial de cacao avec 40 % de parts de marché. Le pays exporte en outre d'importantes quantités de bananes, de coton, d'ananas, de caoutchouc et de mangues. L'évolution des exportations résulte de l'effet conjugué d'une hausse des quantités, notamment des produits pétroliers, et d'un léger rebond des prix des principaux produits.

Le taux de croissance de l'activité économique en Bénin est lié au dynamisme des secteurs secondaires et tertiaire. En 2005, le taux de croissance du secteur primaire s'est établi à 0,9 %, contre 6,4 % en 2004. La baisse de la production céréalière de 2,0 % est à l'origine de cette faible performance. Le secteur secondaire a progressé de 7,7 % en 2005, contre -0,5 % en 2004. Cette évolution est principalement liée au dynamisme des activités des industries manufacturières et alimentaires. Le secteur tertiaire a enregistré, en 2005, un taux de croissance de 4,3 %, contre 2,1 % en 2004. S'agissant des échanges extérieurs, les importations et les exportations ont progressé respectivement, de 5,0 % et 3,0 %. La

progression des importations est imputable aux biens de consommation et d'équipement. Il en est résulté une aggravation du déficit de la balance commerciale.

Les conditions des voies de transport

(1) Burkina Faso

Les conditions générales dans le port de Lomé sont bonnes pour le trafic transitaire avec Burkina Faso car la Chambre de Commerce du Burkina Faso y dispose de deux propres entrepôts avec des terre-pleins. En plus on a l'intention d'y construire un troisième entrepôt.

Les produits burkinabais sont encore privés de leurs accès aux ports ivoiriens et transitent par le Togo pour atteindre la mer. Néanmoins, les trois ports désormais utilisés pour le transit de l'import-export burkinabais sont plus éloignés que ne l'est Abidjan, et leurs capacités réunies sont inférieures. Aussi, il y a les prix des transports, qui se sont augmentés par la hausse des prix des produits pétroliers.

Le mauvais état de la route entre Lomé et la frontière du pays s'avère comme le plus grand obstacle, Tema offrant actuellement des conditions bien meilleures. Pour la communication routière entre le port de Lomé et la frontière du pays, un programme de réhabilitation existe, devant être réalisé au cours des prochaines années.

(2) Niger

Pour le trafic de transit avec le Niger via le port de Lomé, l'inconvénient se présente qu'il n'y a pas de frontière directe entre ces deux états et qu'ainsi les transports doivent franchir le Bénin ou le Burkina Faso. Les ports concurrents les plus importants sont Cotonou (Bénin) et Tema (Ghana). Jusqu'alors le rapport des trafics de transit était d'environ 60 % par Cotonou à 40 % par Lomé. Après l'achèvement de la communication routière entre Tema et la frontière du Burkina Faso en 1998, les conditions des transits pour le Niger ont changé de la manière suivante : Tema: 15 %; Lomé: 25 %; Cotonou: 60 %.

(3) Mali

En 2005, le transit pour le Mali s'est monté à plus de 120 000 tonnes ou 13,3 % du volume total du trafic de transit du port de Lomé, comparé avec 2,9 % en 1998.

La grande distance d'environ 1 900 km et le franchissement du Burkina Faso présentent des inconvénients pour le trafic de transit avec le Togo. Comme en plus les travaux de construction pour une communication routière continue de Conakry (Guinée) à Bamako (Mali) doivent commencer sous peu, l'accourcissant alors la distance à environ 900 km, on ne peut pas s'attendre à des taux d'accroissement élevés pour le trafic de transit via le port de Lomé entre ces deux états.

(4) Trafic de transit avec d'autres pays

Le trafic de transit avec d'autres pays comme la Côte d'Ivoire, le Nigeria, le Bénin, le Ghana, le Cameroun et le Tchad s'est élevé en 2005 à presque 150 000 tonnes, correspondant à 12,4 % de la manutention totale de marchandises en transit du port de Lomé. En 1998, cette quantité était à 68 000 correspondant au même pourcentage de la manutention totale.

La Côte d'Ivoire peut compter sur des infrastructures, qui ne demandent qu'à être réactivées. Une tendance claire n'est donc pas reconnaissable.

Les prévisions du développement pour le trafic de transit ressortent des tableaux 4.1.15 et 4.1.16 au-dessous.

Tableau 4.1.15: Hypothèses du développement des importations transitant jusqu'en 2020 (suite à la page suivante)

Pays	Désignation	Base du calcul *	Croissance annuelle dans la Hypothèse		
			faible	moyenne	forte
Rép. du Bénin	Total	39.697	5,4	7,4	10,4
	Produits alimentaires	19.661	7,0	9,0	12,0
	Divers	20.036	3,0	5,0	8,0
Ghana	Total	161.997	7,2	10,1	14,0
	Clinker	92.232	9,0	12,0	16,0
	Produits alimentaires	26.474	4,0	7,0	11,0
	Divers	43.291	2,0	4,0	7,0
Côte d'Ivoire	Total	16.436	4,4	7,4	11,3
	Matériaux de construction	13.569	5,0	8,0	12,0
	Divers	2.867	0,0	2,0	5,0
Mali	Total	54.824	2,1	5,0	9,2
	Produits alimentaires	24.870	3,0	6,0	10,0
	Véhicules	8.386	2,0	4,0	7,0
	Divers	21.568	1,0	4,0	9,0
Niger	Total	143.872	0,0	2,0	5,3
	Textiles	17.026	1,0	3,0	7,0
	Produits alimentaires	22.601	-2,0	0,0	4,0
	Véhicules	17.977	-1,0	0,0	3,0
	Hydrocarbures	39.384	-3,0	0,0	3,0
	Divers	46.884	2,0	4,0	7,0
Nigeria	Total	26.067	2,1	5,0	9,0
	Textiles	9.079	3,0	6,0	9,0
	Boissons	3.444	5,0	9,0	15,0
	Divers	13.544	0,0	2,0	5,0
Burkina Faso	Total	341.804	-1,5	1,4	5,5
	Matériaux de construction	43.555	2,0	5,0	9,0
	Produits alimentaires	81.140	-3,0	0,0	4,0
	Engrais	38.161	-2,0	1,0	5,0
	Hydrocarbures	60.818	-5,0	0,0	5,0
	Divers	118.130	-1,0	1,0	5,0
Autres	Total	293	1,1	3,1	6,5
	Véhicules	206	0,0	2,0	5,0
	Divers	87	3,0	5,0	9,0
Total Importation Transit		784.990	2,8	5,4	9,2

* Tonnages importés en transit en 2005 comme base de calcul pour les augmentations annuelles

Tableau 4.1.16: Hypothèses du développement des exportations transitant jusqu'en 2020 (suite à la page suivante)

Pays	Désignation	Base du calcul *	Croissance annuelle dans la Hypothèse		
			faible	moyenne	forte
Rép. du Bénin	Total	10.801	0,0	3,0	6,0
	Hydrocarbures	10.706	0,0	3,0	6,0
	Divers	95	1,0	3,0	5,0
Côte d'Ivoire	Total	27.447	-4,5	0,5	4,7
	Hydrocarbures	26.797	-5,0	0,0	4,0
	Divers	650	4,0	9,0	15,0
Mali	Total	68.799	-3,6	0,0	3,7
	Coton	57.537	-4,0	0,0	4,0

	Divers	11.262	-2,0	0,0	2,0
Nigeria	Total	21.240	1,2	3,2	5,3
	Hydrocarbures	19.989	1,0	3,0	5,0
	Divers	1.251	4,0	6,0	9,0
Burkina Faso	Total	276.229	3,4	7,3	12,3
	Coton	200.796	3,0	7,0	12,0
	Produits agricoles	34.099	5,0	9,0	15,0
	Divers	41.334	4,0	7,0	11,0
Autres (Guinée, Ghana, Niger, Cameroun)	Total	6.702	-2,9	0,1	3,1
	Hydrocarbures	6.588	-3,0	0,0	3,0
	Divers	114	1,0	3,0	6,0
Total Exportation Transit		411.218	2,3	6,0	10,9

* Tonnages exportés en transit en 2005 comme base de calcul pour les augmentations annuelles

3.1.5 Prévision pour le transbordement

La quantité transbordée est soumise à de fortes variations, mais généralement on peut constater – avec la seule exception de la Côte d'Ivoire - une tendance positive pendant les dernières 7 années.

Les prévisions du développement pour le trafic de transbordement ressortent du tableau 4.1.17 suivant.

Tableau 4.1.17: Hypothèses du développement du trafic de transbordement jusqu'en 2020 (suite à la page suivante)

Pays	Désignation	Base du calcul *	Croissance annuelle dans la Hypothèse (%)		
			faible	moyenne	forte
Rép. du Bénin	Total	17.056	3,2	6,6	10,8
	Produits alimentaires	2.514	4,0	9,0	14,0
	Divers	14.542	3,0	6,0	10,0
Ghana	Total	22.288	3,0	6,1	10,3
	Produits alimentaires	1.439	3,0	7,0	13,0
	Divers	20.849	3,0	6,0	10,0
Côte d'Ivoire	Total	2.104	-2,0	2,0	7,0
	Hydrocarbures	0	-5,0	0,0	5,0
	Divers	2.104	-2,0	2,0	7,0
Nigeria	Total	59.660	-3,0	0,0	5,0
	Produits alimentaires	468	-4,0	0,0	4,0
	Divers	59.192	-3,0	0,0	5,0
Rép. Dem. du Congo	Total	42.150	-2,0	0,0	4,0
	Produits alimentaires	5.053	-2,0	0,0	4,0
	Divers	37.097	-2,0	0,0	4,0
Autres pays africains	Total	81.007	0,2	2,4	5,7
	Produits alimentaires	14.812	1,0	4,0	8,0
	Hydrocarbures	1.030	-3,0	0,0	5,0
	Divers	65.165	0,0	2,0	5,0
Autres pays mondiaux	Total	3.772	-5,0	0,0	5,0
	Mat. de construction	643	-5,0	0,0	5,0
	Produits alimentaires	1.985	-5,0	0,0	5,0
	Divers	1.144	-5,0	0,0	5,0
Total Transbordement		228.037	-0,1	2,5	6,5

* Tonnages transbordés en 2005 comme base de calcul pour les augmentations annuelles

3.2 Récapitulation des résultats calculés pour le développement de la manutention du port de Lomé jusqu'en 2020

Sur la base des calculs détaillés du développement de la manutention des différents groupes de marchandises figurant dans les Annexes

- Tableaux 4.2.1 : Importations au Togo (toutes hypothèses)
- Tableau 4.2.2 : Exportations du Togo (toutes hypothèses)
- Tableaux 4.2.3 : Importations de marchandises en transit (toutes hypothèses)
- Tableaux 4.2.4 : Exportations de marchandises en transit (toutes hypothèses)
- Tableaux 4.2.5 : Transbordement de marchandises (toutes hypothèses)
- Tableaux 4.2.6 : Transbordement de marchandises (toutes hypothèses),

chaque fois subdivisés en hypothèses faible, moyenne et forte, les résultats sont réunis dans les tableaux et graphiques suivants, à savoir :

- Tableau 4.2.7 : Récapitulation des prévisions pour les tonnages à manutentionner jusqu'en 2020 en tonnes
- Tableau 4.2.8: Récapitulation des prévisions des tonnages à manutentionner jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises
- Tableau 4.2.9: Calcul de nombre de conteneurs et tendance de tonnages moyennes jusqu'en 2020
- Graphique 4.2.1: Prévisions des tonnages totaux par direction du trafic jusqu'en 2020 (toutes hypothèses)
- Graphiques 4.2.2: Prévisions des importations au Togo jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)
- Graphiques 4.2.3: Prévisions des exportations du Togo jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)
- Graphiques 4.2.4: Prévisions des importations transitant jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)
- Graphiques 4.2.5: Prévisions des exportations transitant jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)
- Graphiques 4.2.6: Prévisions des tonnage en transbordement jusqu'en 2020, subdivisés par pays et marchandises principales (toutes hypothèses)
- Graphique 4.2.7: Prévisions de taux de conteneurisation et nombre de conteneurs à manutentionner jusqu'en 2020
- Graphiques 4.2.8: Prévisions de nombre de conteneurs jusqu'en 2020, subdivisés en les différentes directions de trafic (toutes hypothèses)

Les groupes de marchandises, essentiels pour la prévision de la manutention, sont analysés en suivant : Pour le groupe de marchandises 1 : " Marchandises conditionnées non conteneurisées", on compte avec des taux d'accroissement inférieurs à la tendance générale à cause de l'augmentation du degré de conteneurisation. Les importations du *groupe* de marchandises 5: " Marchandises en vrac solides" dépendent des capacités de la cimenterie ou bien du moulin à blé. Il faut partir du fait que la demande augmentera encore et que les usines adaptent leurs capacités à la demande augmentée. Le groupe de marchandises 6: "Marchandises en vrac liquides" est fortement influencé par la situation économique dans les pays voisins. En cas d'apaisement de la situation en Côte d'Ivoire, il faut s'attendre de nouveau à un déplacement

du trafic à Abidjan. La quantité transbordée d'hydrocarbures est soumise à de fortes fluctuations et est peu concernée par le développement économique au Togo.

Les prévisions de la manutention ressortent des tableaux 4.1.12 à 4.1.17. Pour les prévisions, les chiffres arrondis pour 2005 sont considérés comme valeurs de base conformément aux indications à l'article 2.1.

Tableau 4.2.7 : Récapitulation des prévisions pour les tonnages à manutentionner jusqu'en 2020 (tonnes)

Désignation	Tonnage de base ¹⁾	Prévision pour 2010			Prévision pour 2015			Prévision pour 2020		
		Hypothèse			Hypothèse			Hypothèse		
		faible	moyenne	forte	faible	moyenne	forte	faible	moyenne	forte
Importation Togo	2.863.823	3.393.525	3.752.959	4.286.257	4.075.859	4.991.810	6.551.022	4.949.656	6.732.998	10.221.086
Exportation Togo	792.060	912.358	1.075.753	1.322.385	1.073.098	1.493.009	2.256.182	1.281.515	2.109.203	3.917.242
Total Importation / Exportation	3.655.883	4.305.883	4.828.712	5.608.642	5.148.957	6.484.819	8.807.204	6.231.171	8.842.201	14.138.327
Importation Transit	784.990	861.748	978.745	1.167.675	971.306	1.251.288	1.783.302	1.120.158	1.636.153	2.786.303
Exportation Transit	411.222	459.083	547.219	684.421	513.458	729.734	1.143.525	575.360	975.168	1.918.305
Total Importation / Exportation	1.196.212	1.320.832	1.525.965	1.852.095	1.484.764	1.981.022	2.926.828	1.695.518	2.611.321	4.704.608

¹⁾ Tonnages manutentionnés en 2005 ou basé du calcul pour les augmentations annuelles

Tableau 4.2.8 : Récapitulation des prévisions des tonnages [tonnes] à manutentionner jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises

Désignation	Tonnage de base 2005 ¹⁾	Prévision pour 2010			Prévision pour 2015			Prévision pour 2020		
		Hypothèse			Hypothèse			Hypothèse		
		faible	moyenne	forte	faible	moyenne	forte	faible	moyenne	forte
Marchandises conditionnées										
Importations	620.261	791.204	884.543	1.024.392	1.018.245	1.273.421	1.706.609	1.320.683	1.848.580	2.864.195
Exportations	468.990	512.950	606.714	738.981	565.113	793.254	1.184.742	625.225	1.046.750	1.926.560
Total Marchandises conditionnées	1.089.251	1.304.154	1.491.257	1.763.373	1.583.359	2.066.675	2.891.351	1.945.909	2.895.330	4.790.754
Marchandises en vrac - Importations										
Clinker et calcaire	652.531	712.307	786.569	709.825	784.092	960.292	899.520	871.529	1.190.121	1.140.234
Gypse	161.374	187.077	205.959	226.335	216.873	262.861	317.447	251.415	335.485	445.236
Blé	107.346	115.642	124.443	150.558	124.579	144.264	211.166	134.207	167.242	296.171
Engrais	29.185	22.583	25.715	29.185	17.474	22.657	29.185	13.521	19.963	29.185
Bitume	14.224	14.224	15.323	16.490	14.224	16.508	19.116	14.224	17.783	22.161
Hydrocarbures	861.168	997.139	1.069.766	1.194.523	1.182.381	1.341.975	1.663.490	1.423.902	1.697.023	2.324.994
Marchandises en vrac - Exportations										
Clinker	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hydrocarbures	64.081	67.350	77.964	98.597	70.785	94.856	151.703	74.396	115.406	233.414
Total Marchandises en vrac	1.889.909	2.116.321	2.305.739	2.425.513	2.410.409	2.843.413	3.291.626	2.783.195	3.543.023	4.491.394
Marchandises non emballées										
Importations	193.321	238.537	274.870	330.064	294.916	391.557	564.520	365.326	558.799	967.165
Exportations	163.225	208.321	239.831	287.658	265.876	352.391	506.952	339.333	517.777	893.423
Total Marchandises non emballées	356.546	446.858	514.701	617.722	560.793	743.947	1.071.473	704.659	1.076.577	1.860.588
Transbordement (Hydrocarbures)	1.030	931	1.030	1.315	842	1.030	1.678	761	1.030	2.141
Total	3.336.736	3.868.265	4.312.727	4.807.923	4.555.401	5.655.065	7.256.128	5.434.524	7.515.959	11.144.878

¹⁾ Tonnages manutentionnés en 2005 (chiffres arrondis) ou basé du calcul pour les augmentations annuelles

Tableau 4.2.9 : Calcul des nombres de conteneurs (TEU)¹⁾, des tonnages conteneurisés et des tonnages non conteneurisés

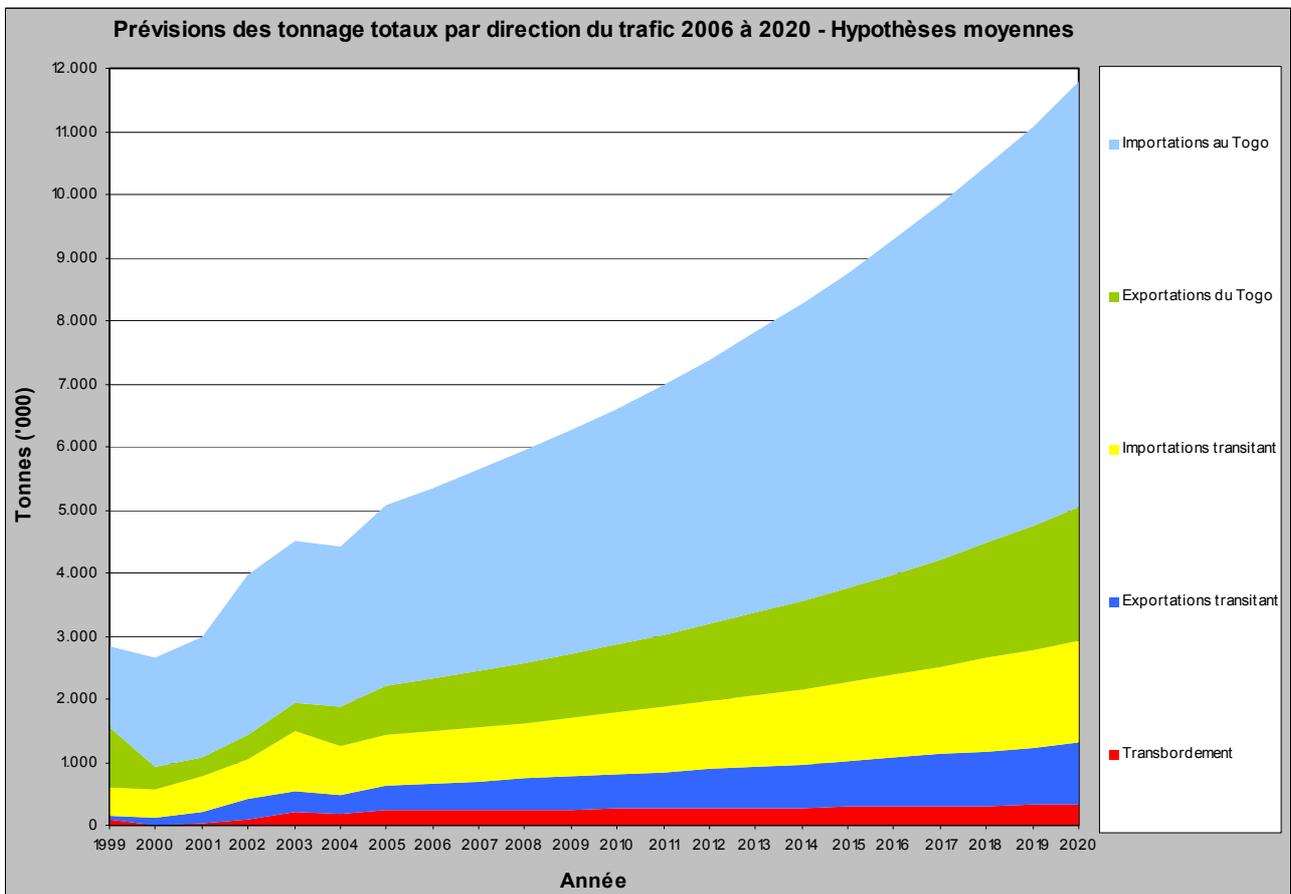
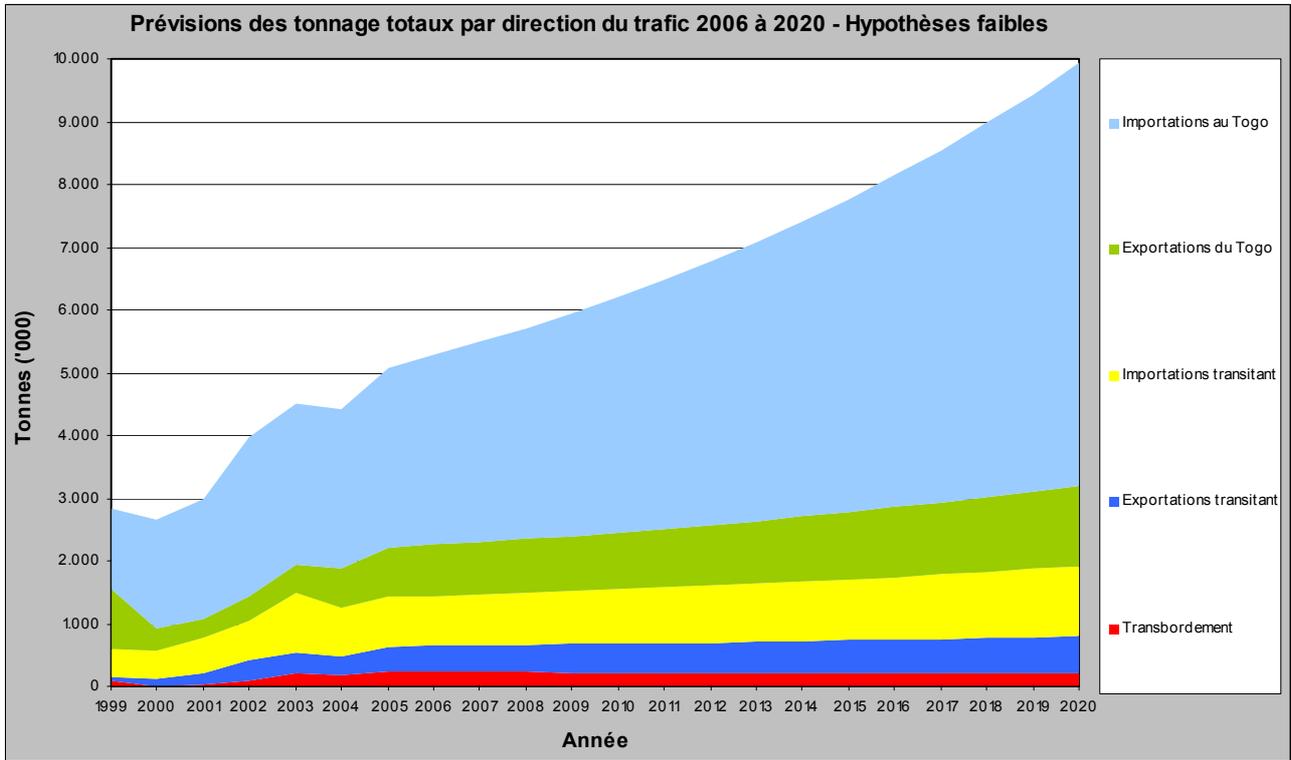
Désignation	Chiffres de base 2005	Prévision pour 2010			Prévision pour 2015			Prévision pour 2020		
		faible	Hypothèse moyenne	forte	faible	Hypothèse moyenne	forte	faible	Hypothèse moyenne	forte
Marchandises conditionnées [tonnes] (Marchandises conteneurisables)	2.577.000	3.000.216	3.442.492	4.121.521	3.000.216	4.702.180	6.759.562	4.309.868	6.540.367	11.303.488
Degré de conteneurisation [%]	56,6	55,4	55,5	56,1	54,5	54,9	56,2	53,8	54,6	56,6
Tonnage conteneurisé [tonnes]	1.458.000	1.661.130	1.910.910	2.311.785	1.942.883	2.581.541	3.796.875	2.317.013	3.572.822	6.402.975
Tonnage par conteneur plein [tonnes par TEU] ²⁾	12,6	13,5	13,5	13,5	14,3	14,3	14,3	15,0	15,0	15,0
Nombre de conteneurs pleins [TEU]	116.500	123.158	141.677	171.398	135.497	180.037	264.795	154.264	237.874	426.302
Conteneurs vides [%] ³⁾	50,5	56,1	56,1	55,9	59,7	59,6	59,1	62,4	62,1	61,2
Nombre de conteneurs vides [TEU]	119.000	157.085	180.846	216.910	200.485	265.721	382.269	255.875	390.432	673.689
Nombre total de conteneurs [TEU]	235.500	280.243	322.522	388.308	335.982	445.759	647.064	410.139	628.306	1.099.991
Rapport conteneurs 20' : 40' [par TEU]	48,0%	47,5%	47,0%	46,0%	47,0%	46,0%	44,0%	46,5%	45,0%	42,0%
Nombres de conteneurs de 20' [unité]	113.040	133.115	151.585	178.622	157.912	205.049	284.708	190.715	282.738	461.996
Nombres de conteneurs de 40' [unité]	61.230	73.564	85.468	104.843	89.035	120.355	181.178	109.712	172.784	318.997
Tonnages non conteneurisés [tonnes]	1.119.384	1.339.087	1.531.582	1.809.737	1.623.855	2.120.639	2.962.687	1.992.855	2.967.545	4.900.513

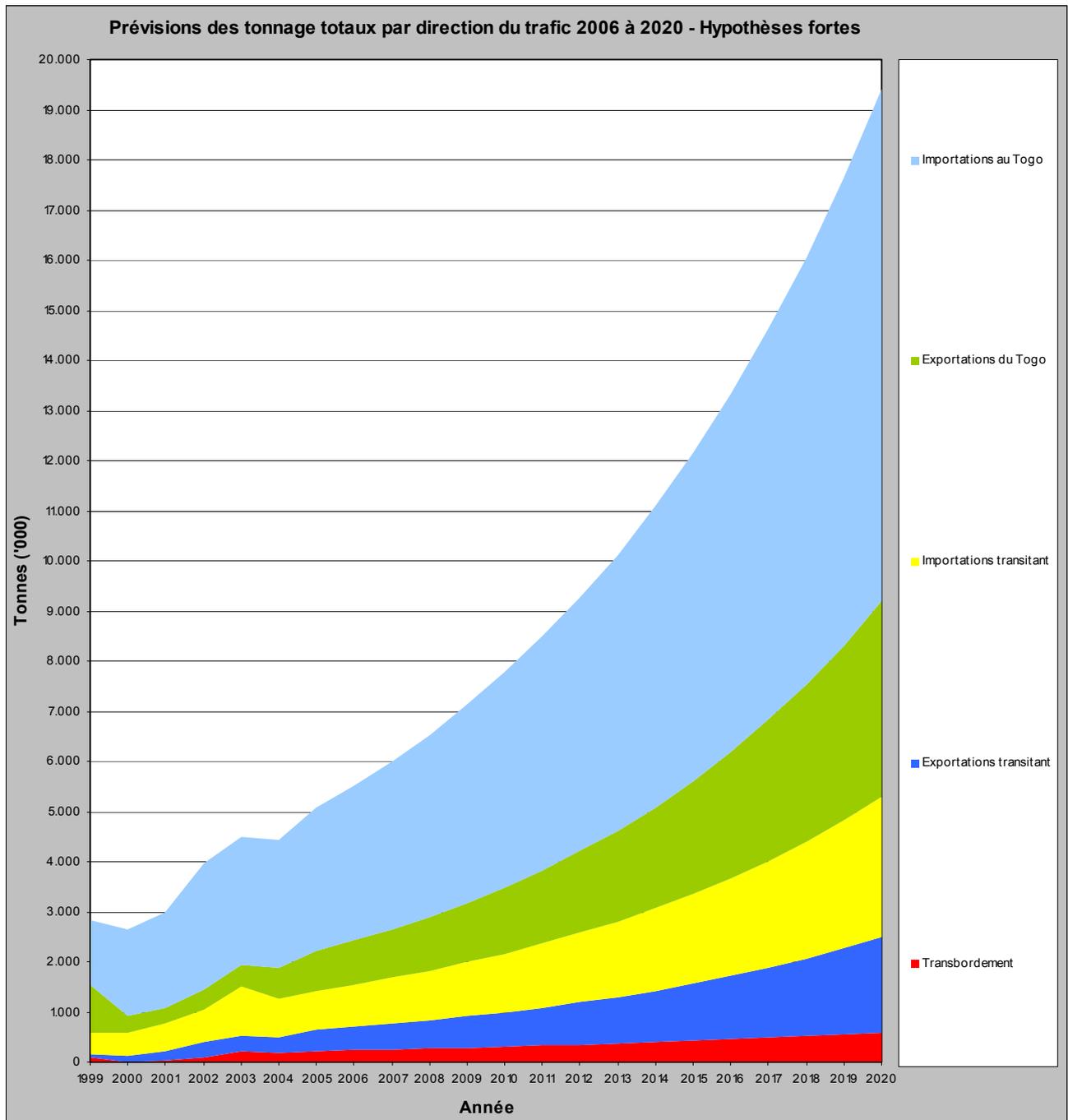
1) TEU = Twenty foot Equivalent Unit

2) Sans tare des conteneurs

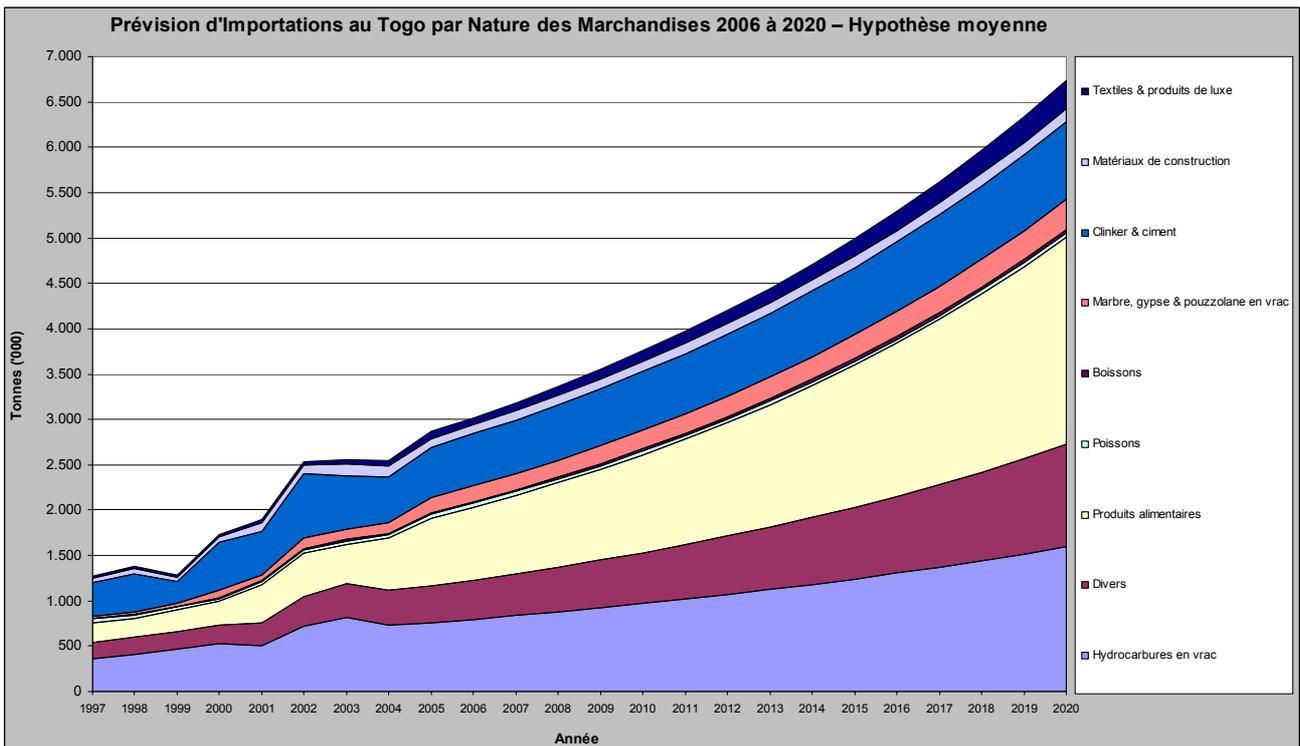
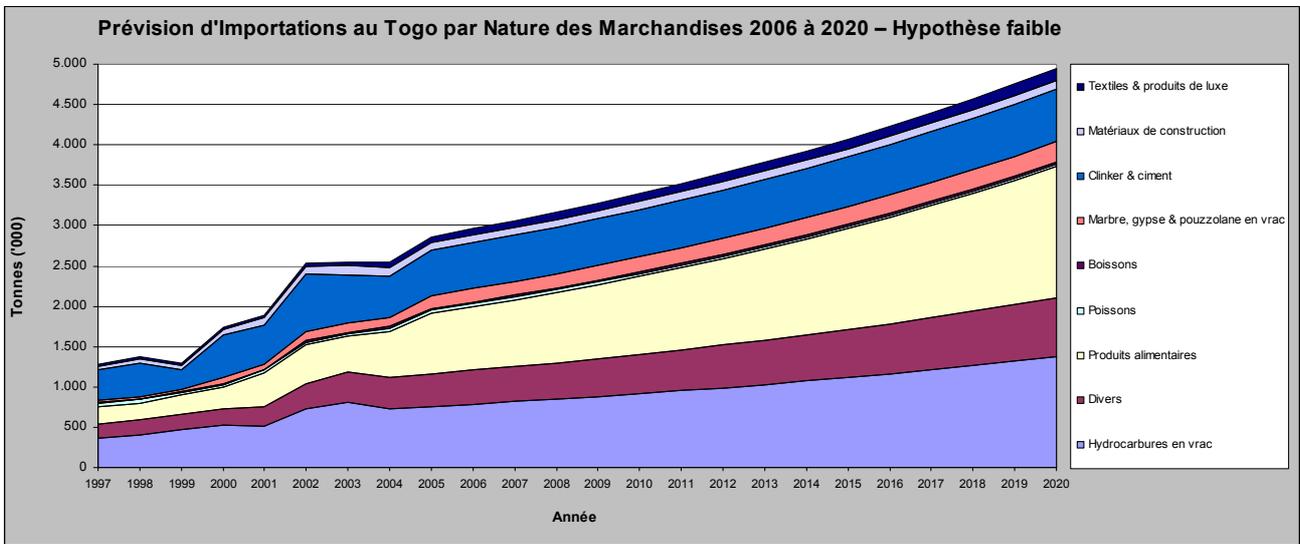
3) Pourcentage rapporté aux conteneurs pleins

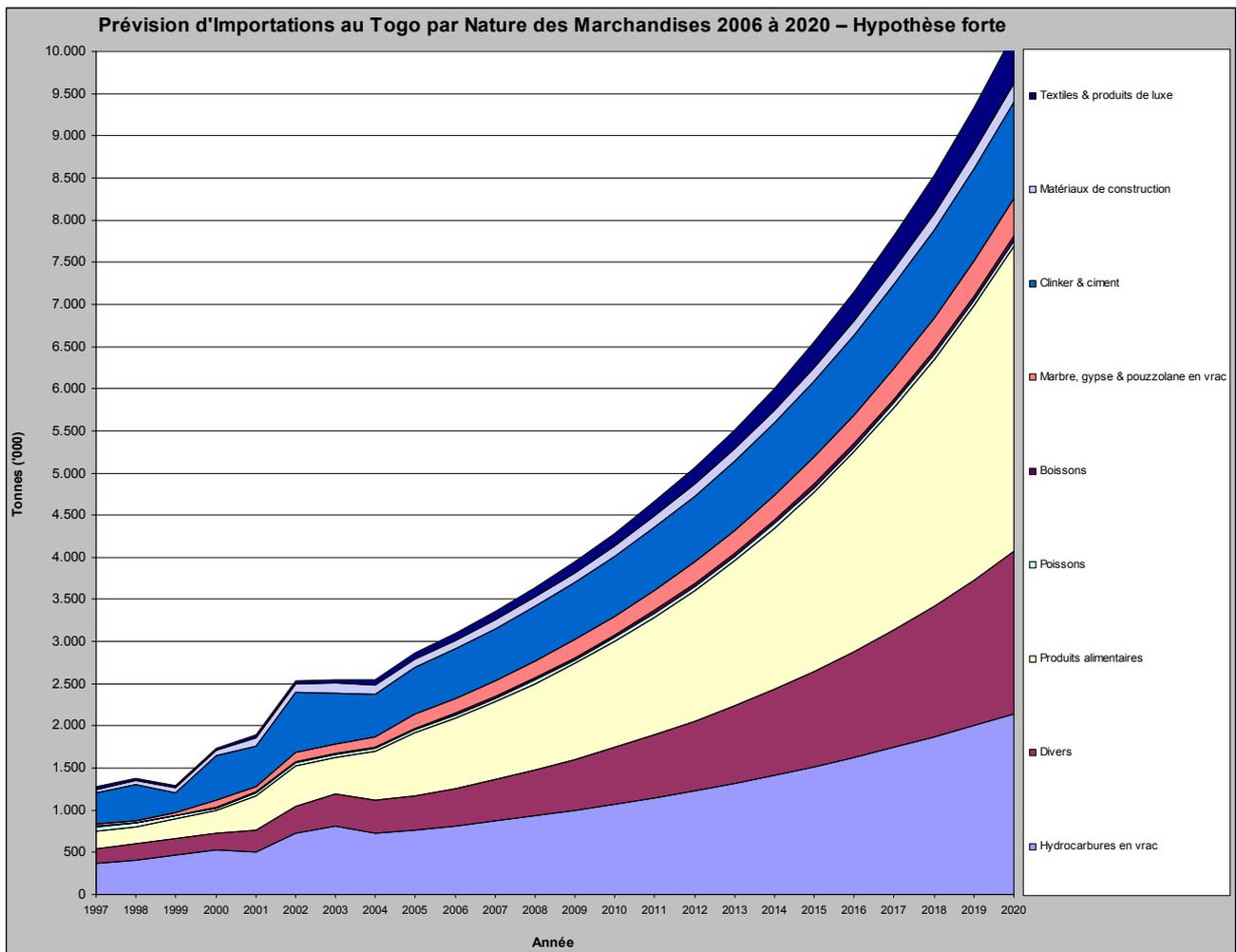
Graphique 4.2.1: Prévisions des tonnages totaux par direction du trafic jusqu'en 2020 (toutes hypothèses)



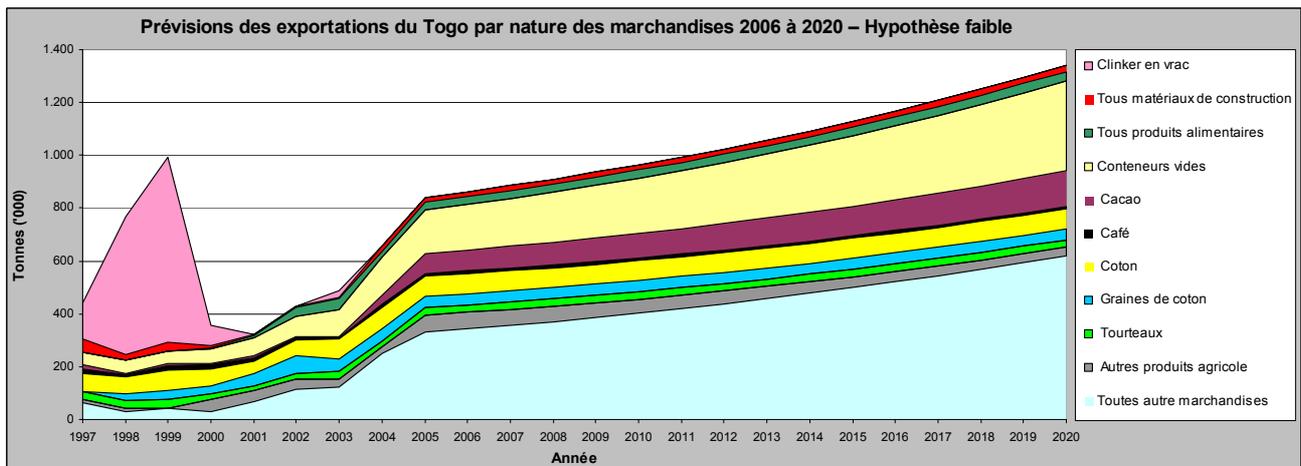


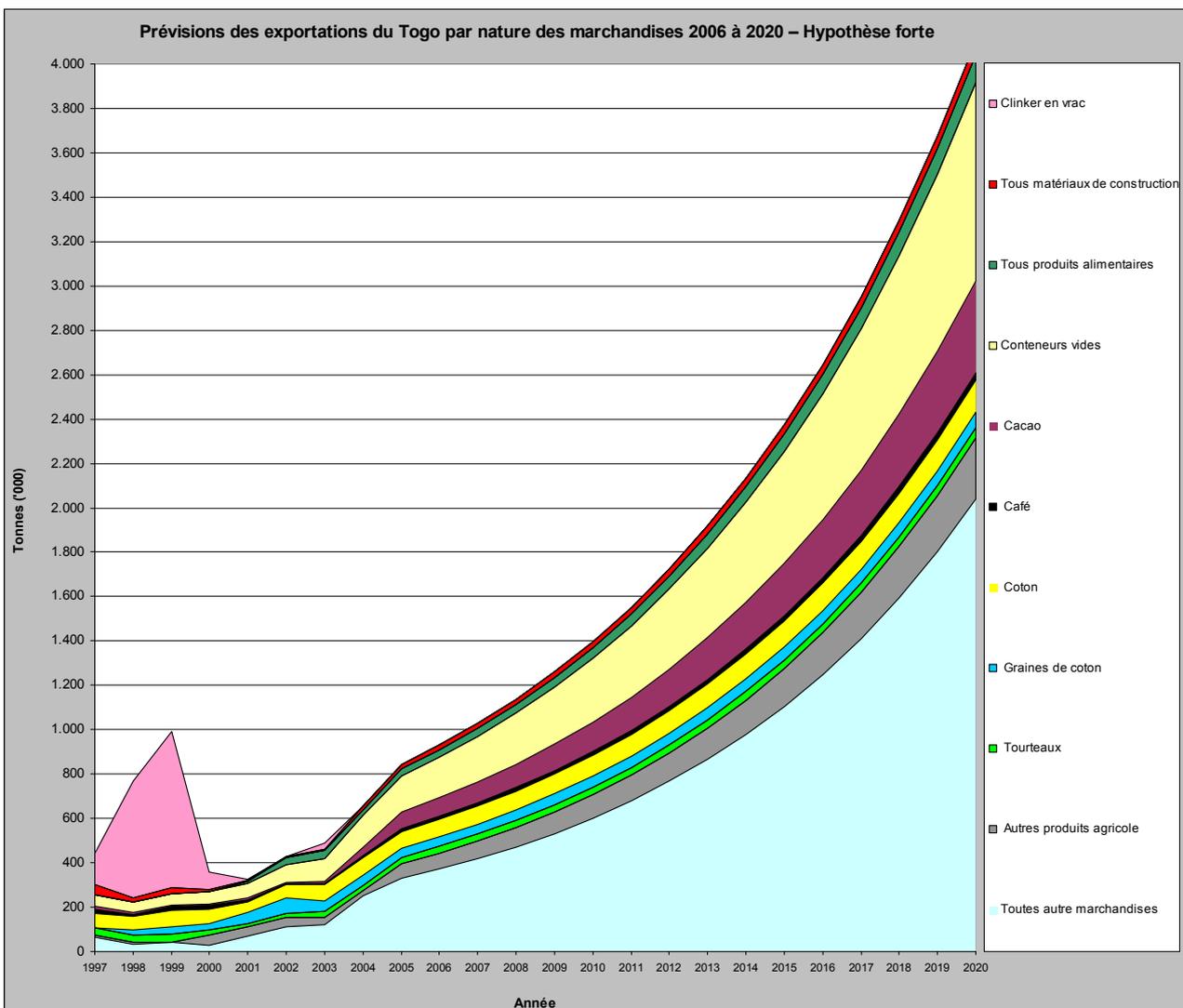
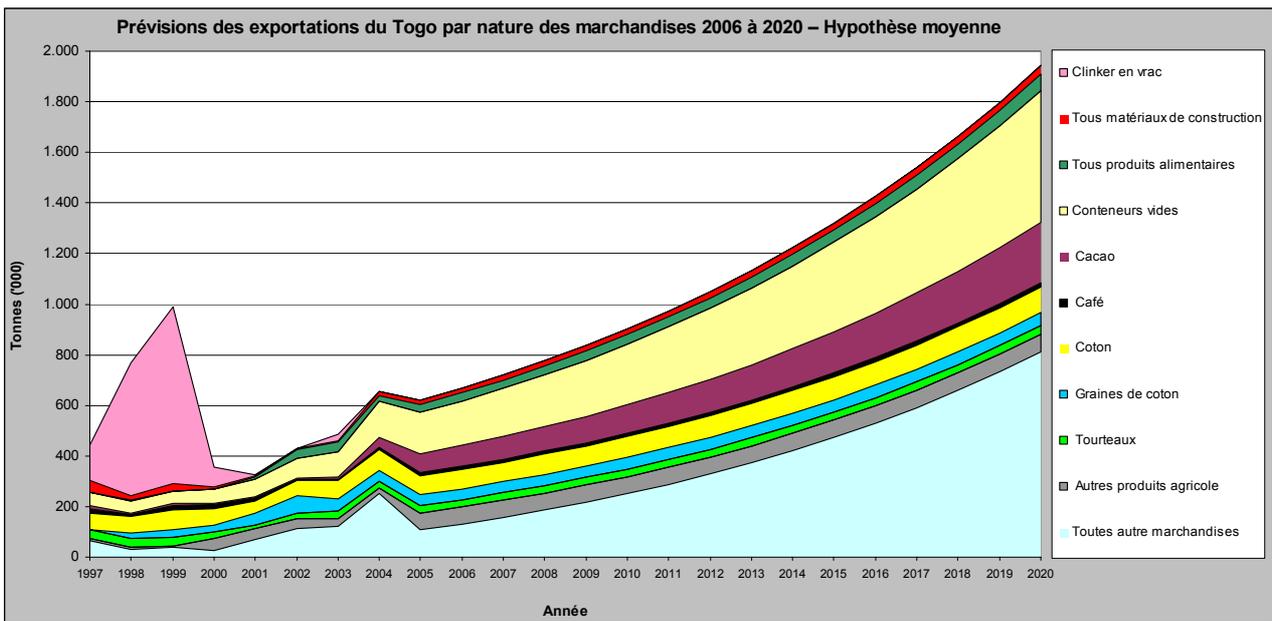
Graphiques 4.2.2: Prévisions des importations au Togo jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)



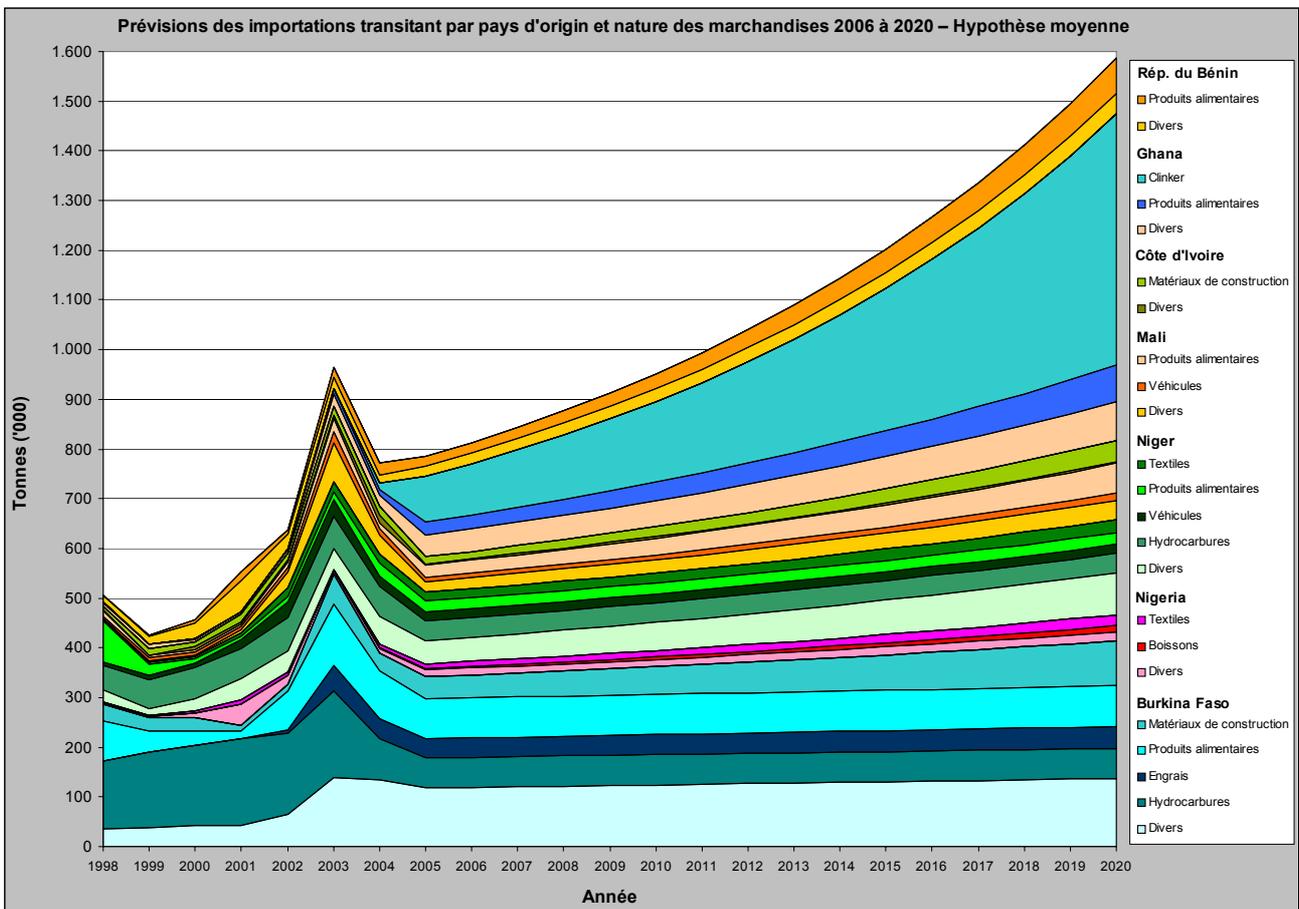
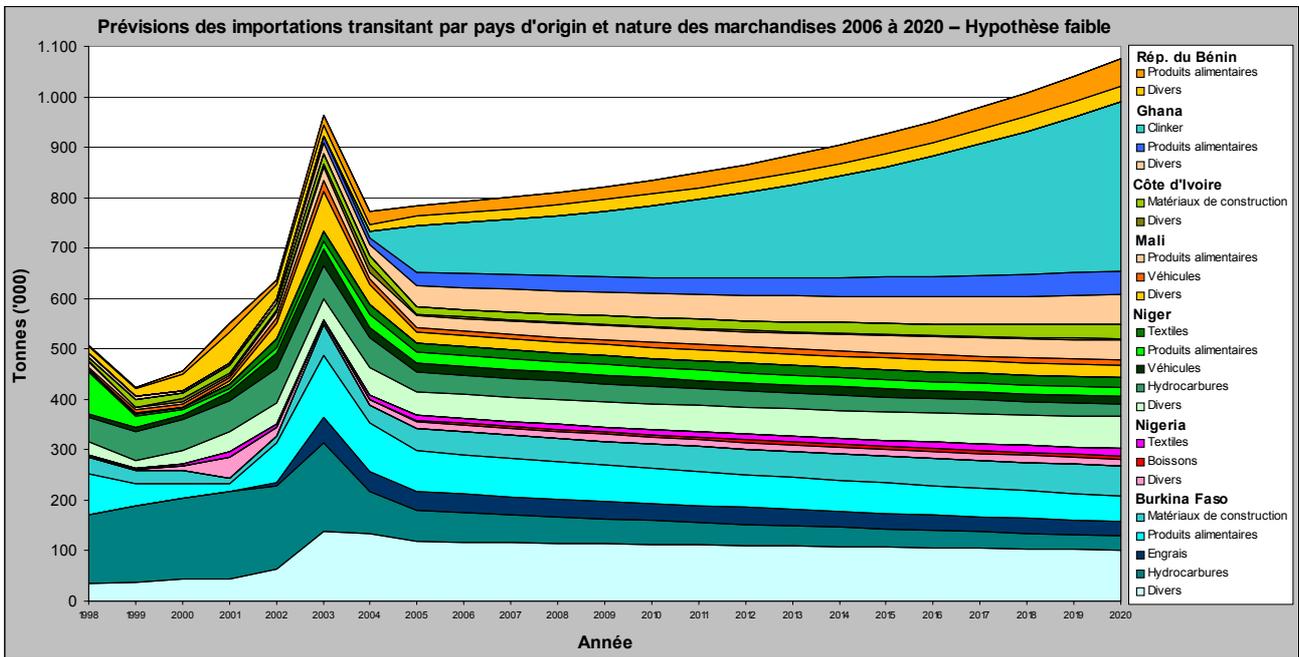


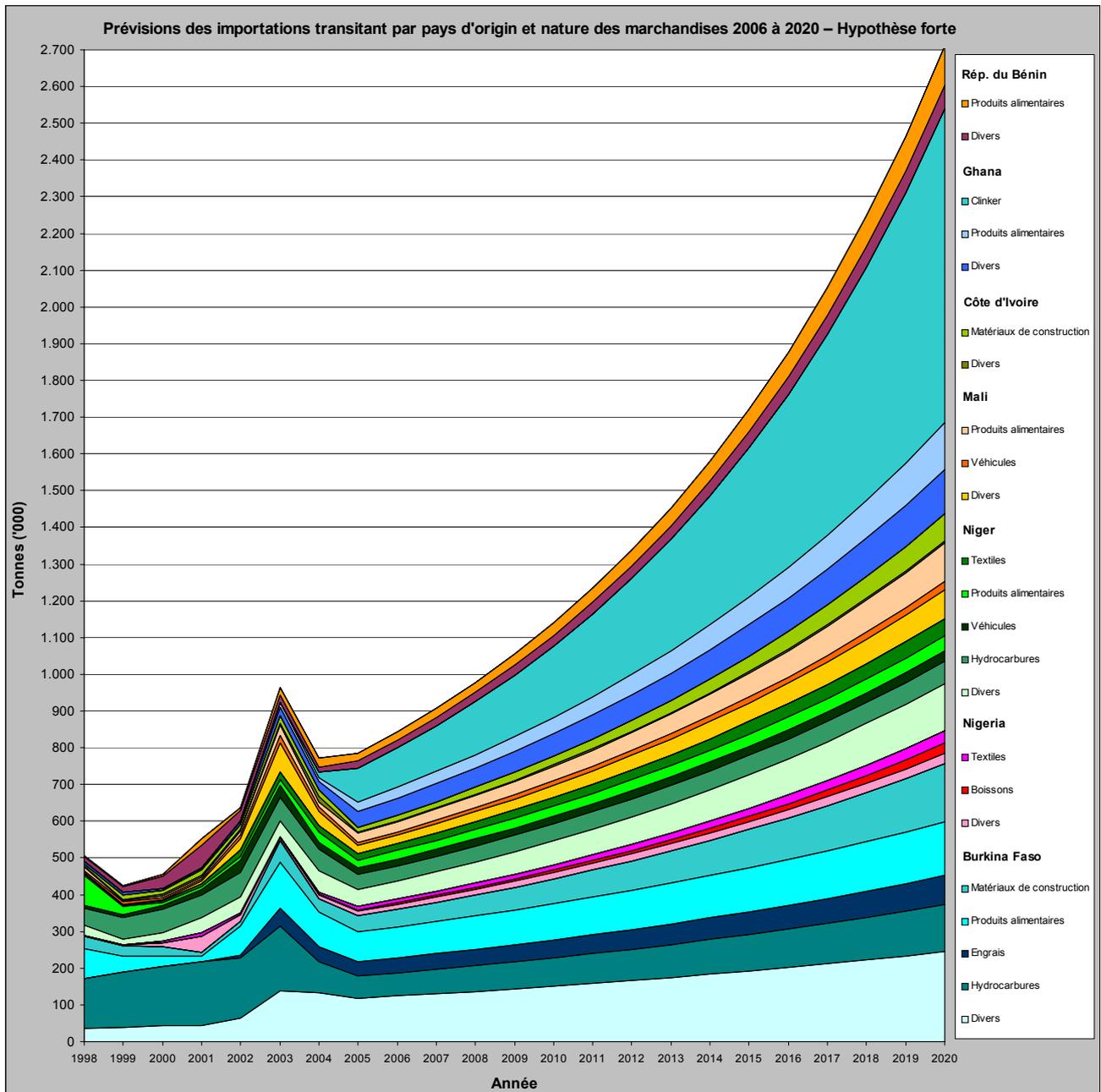
Graphiques 4.2.3: Prévisions des exportations du Togo jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)



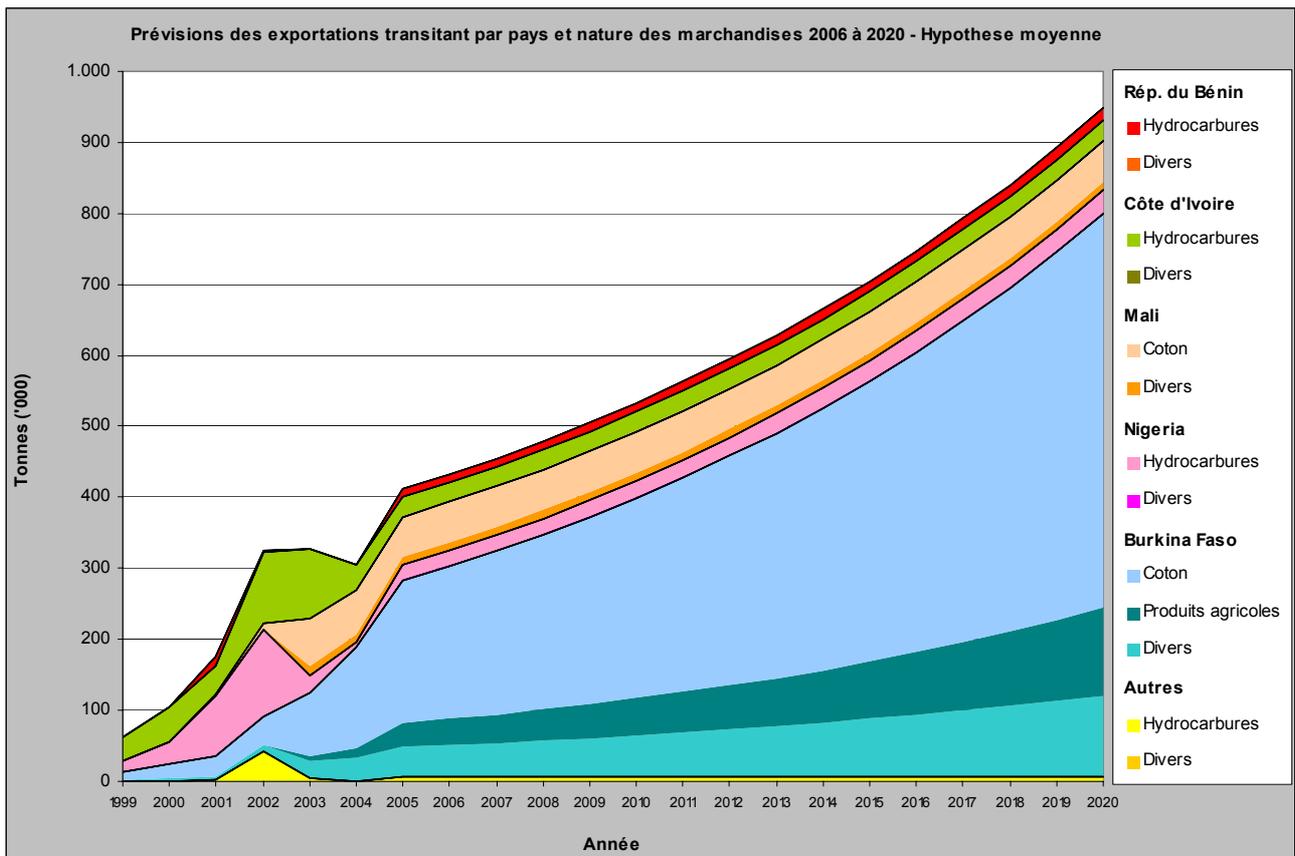
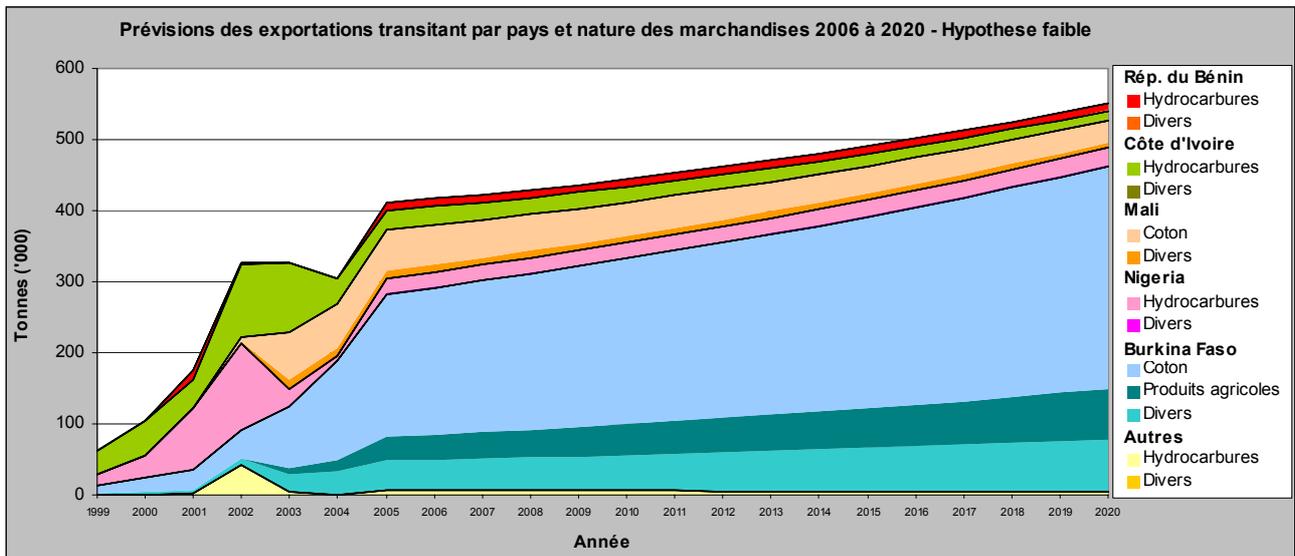


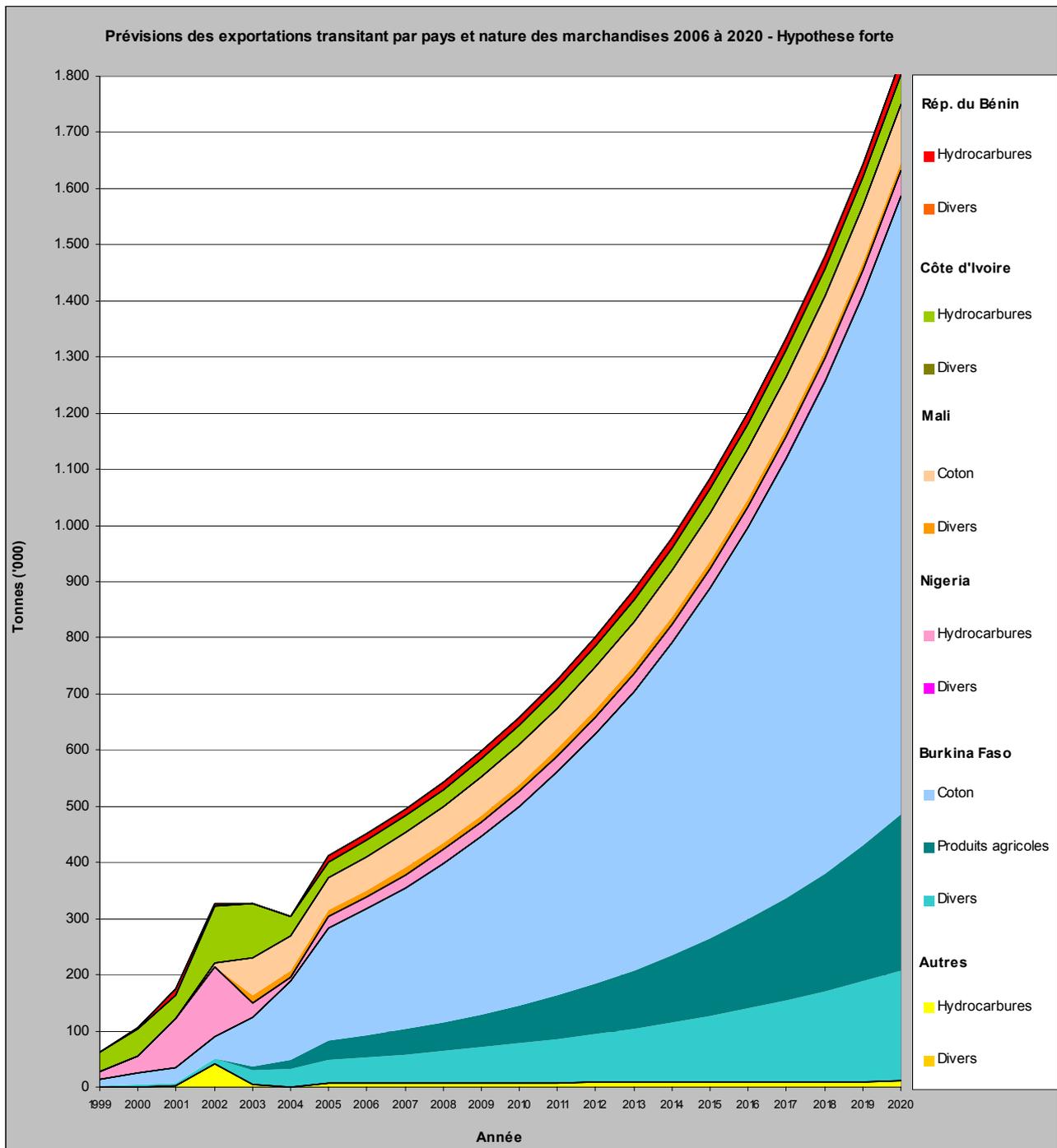
Graphiques 4.2.4: Prévisions des importations transitant jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)



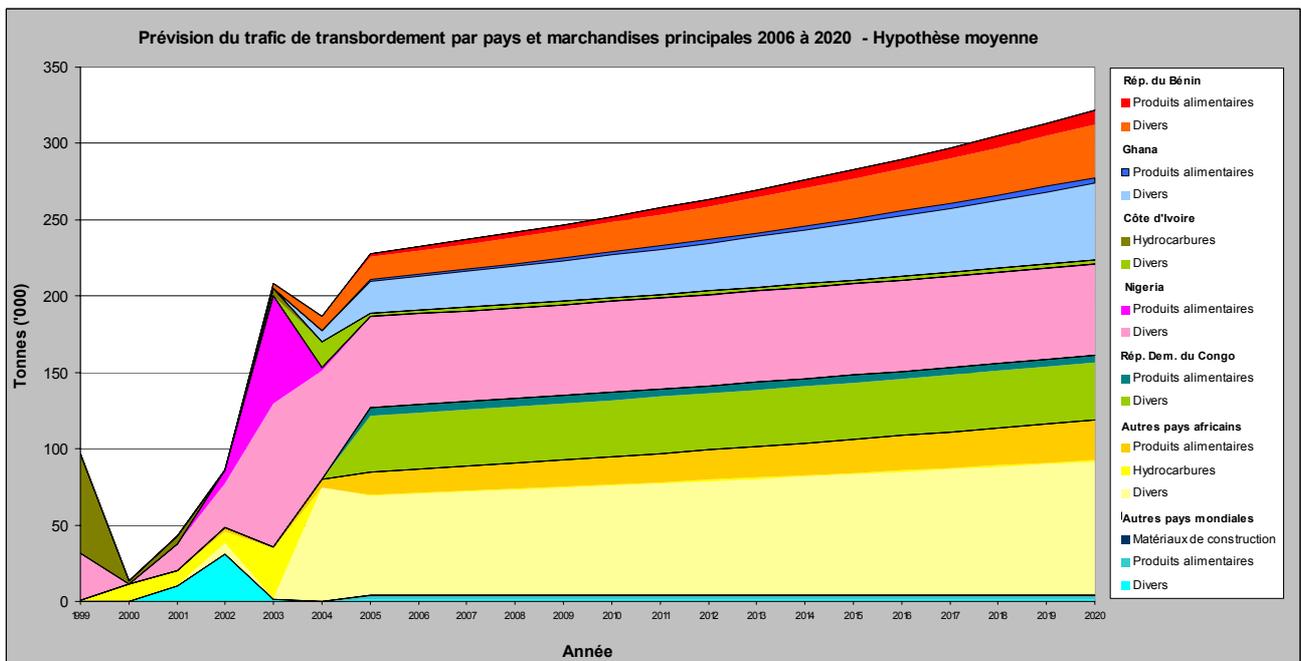
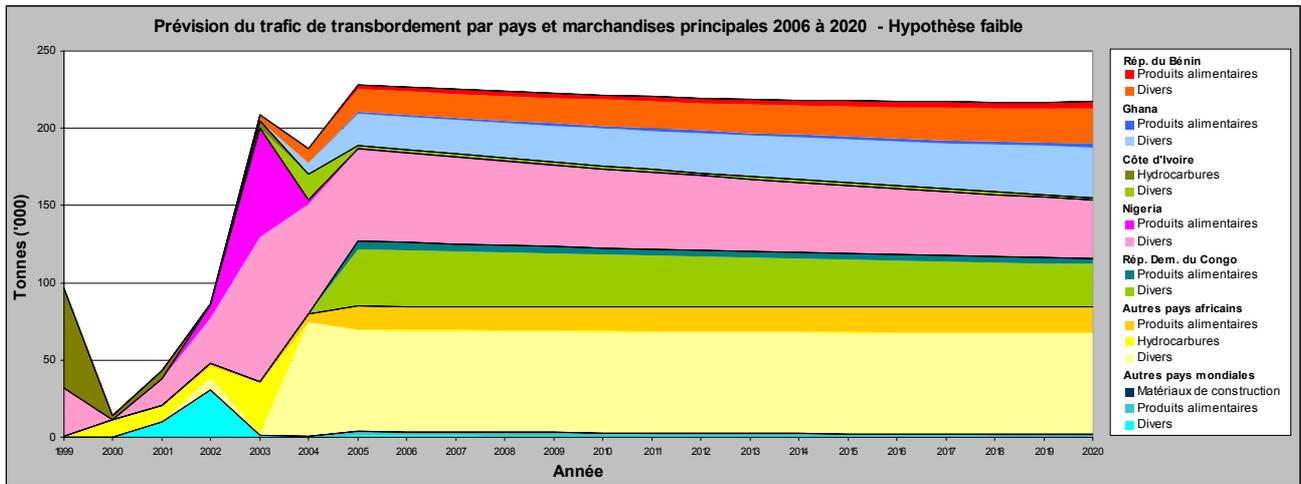


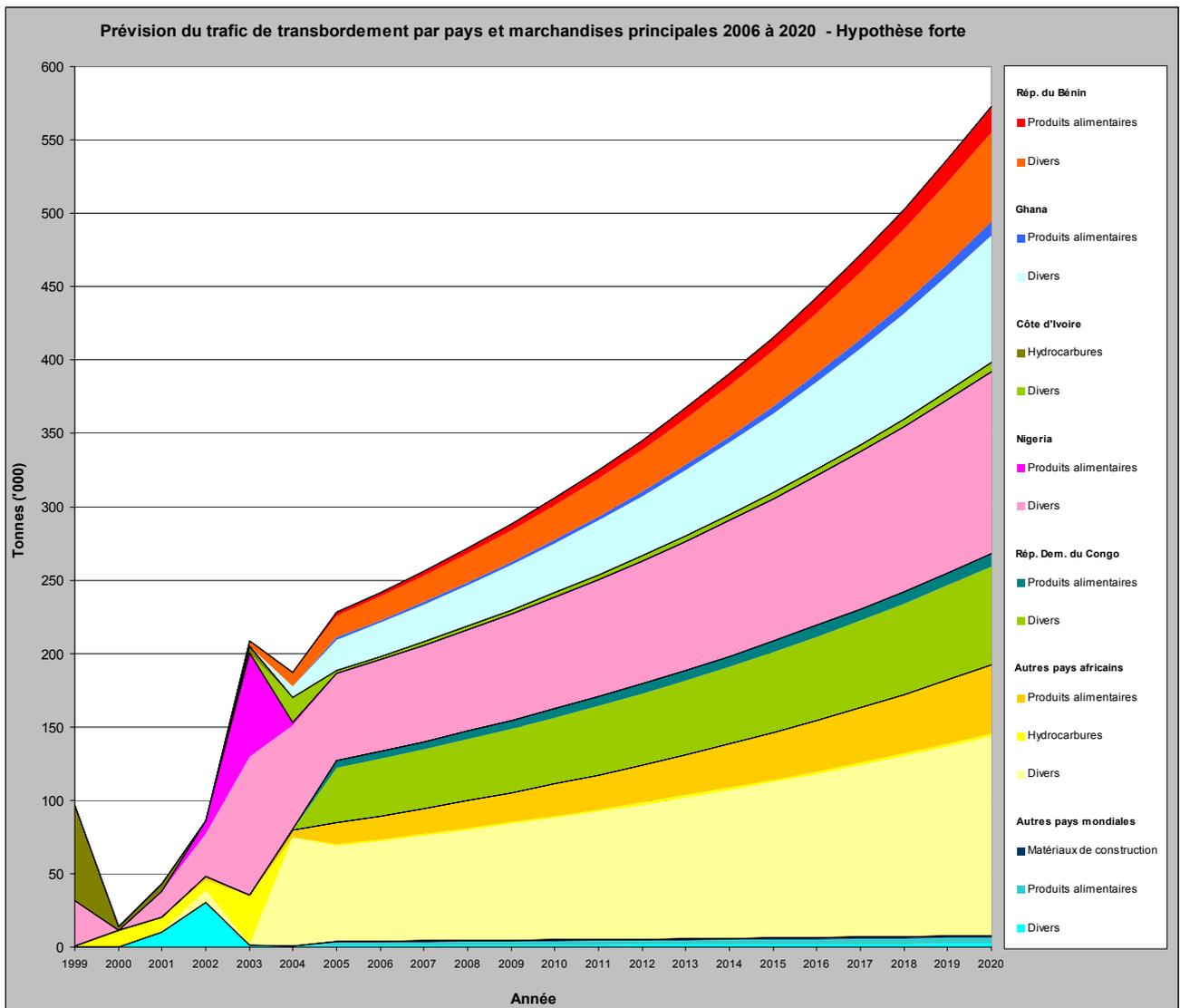
Graphiques 4.2.5: Prévisions des exportations transitant jusqu'en 2020, subdivisés en les différents groupes de marchandises (toutes hypothèses)



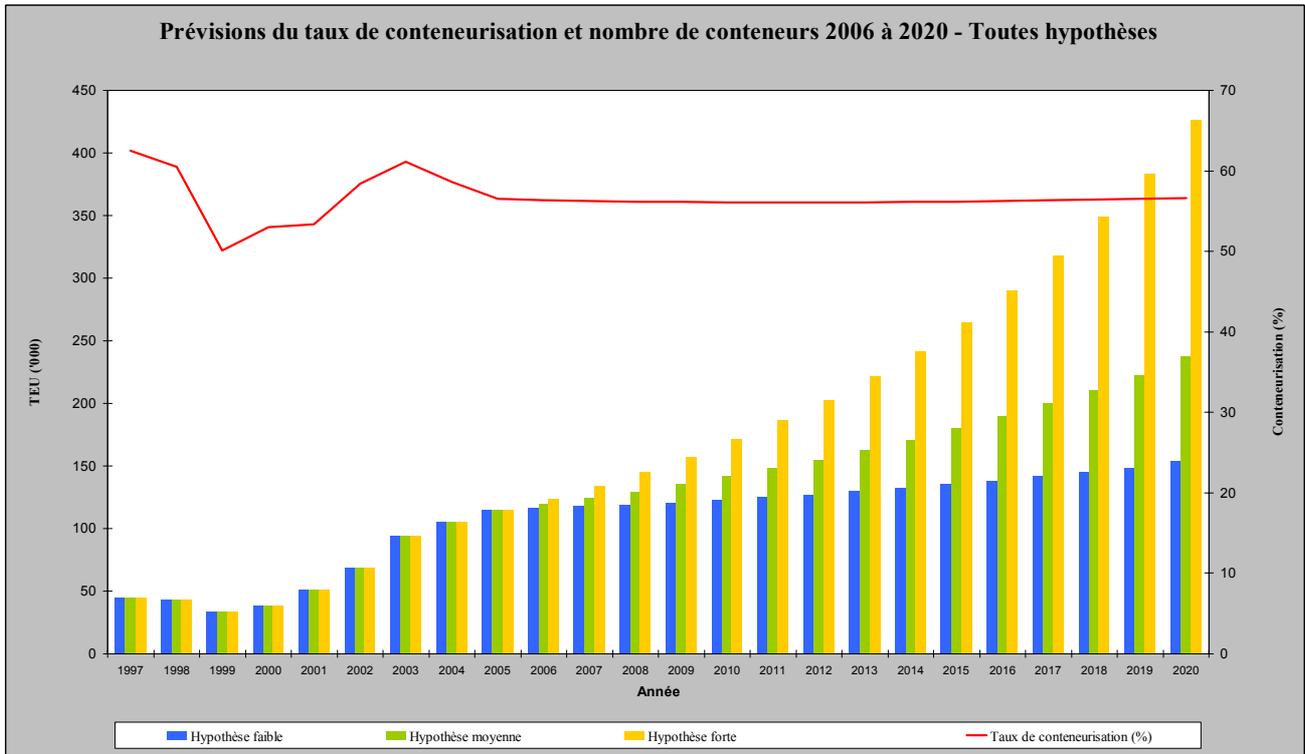


Graphiques 4.2.6: Prévisions des tonnages en transbordement jusqu'en 2020, subdivisés par pays et marchandises principales (toutes hypothèses)





Graphique 4.2.7: Prévisions de taux de conteneurisation et nombre de conteneurs à manutentionner jusqu'en 2020



Graphiques 4.2.8: Prévisions de nombre de conteneurs jusqu'en 2020, subdivisés en les différentes directions de trafic (toutes hypothèses)

