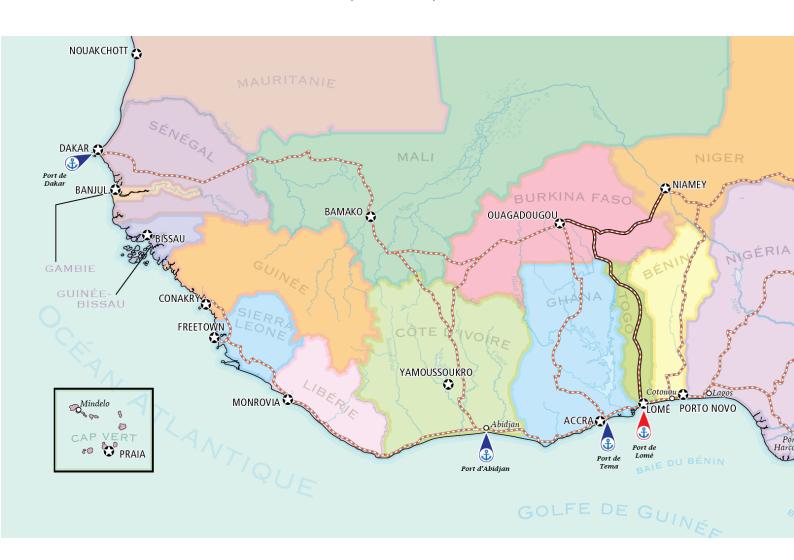


« STIMULER LA CROISSANCE PAR LES SYSTÈMES RÉGIONAUX D'INTRANTS AGRICOLES (EnGRAIS) » EN AFRIQUE DE L'OUEST



STRUCTURE DES COÛTS LOGISTIQUES ET DES PROCÉDURES D'IMPORTATION DES ENGRAIS SUR 4 CORRIDORS EN AFRIQUE DE L'OUEST

PORT DE LOMÉ

Août 2019 | Dakar – Abidjan – Tema – Lomé







« STIMULER LA CROISSANCE PAR LES SYSTÈMES RÉGIONAUX D'INTRANTS AGRICOLES (EnGRAIS) » EN AFRIQUE DE L'OUEST

STRUCTURE DES COÛTS LOGISTIQUES ET DES PROCÉDURES D'IMPORTATION DES ENGRAIS SUR 4 CORRIDORS EN AFRIQUE DE L'OUEST

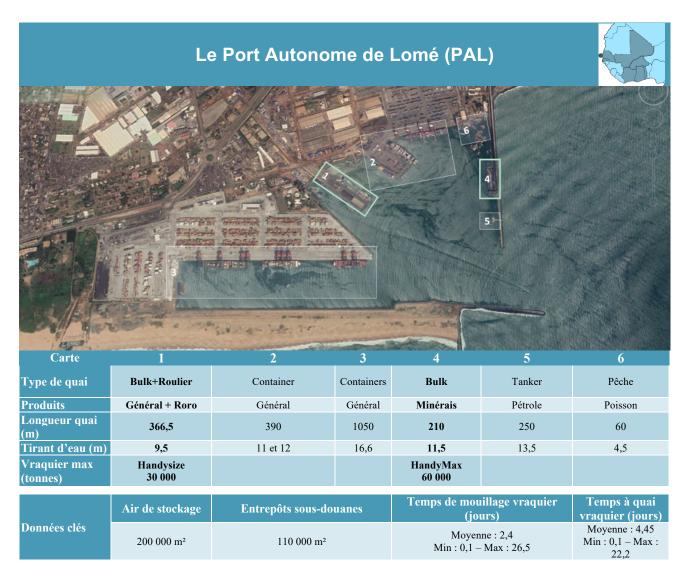
PORT DE LOMÉ

Août 2019 | Dakar – Abidjan – Tema – **Lomé**

Accord de coopération USAID No. 720624181000001

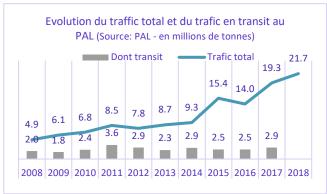
Le Projet Feed the Future « Stimuler la croissance par des systèmes d'intrants agricoles en Afrique de l'Ouest » (EnGRAIS) est l'un des nombreux programmes d'assistance supportés par le peuple Américain à travers l'Agence des Etats-Unis pour le Développement International (USAID).

Cette synthèse est rendu possible grâce au soutien généreux du peuple américain à travers Feed the Future, l'initiative des Etats-Unis contre la faim et la sécurité alimentaire dans le monde. Les continues sont la responsabilité de l'IFDC et ne reflètent pas nécessairement les vues de Feed the Future ou du Gouvernement des Etats-Unis.



Le Port Autonome de Lomé (PAL) arrive en 3^{ème} position en Afrique de l'Ouest derrière ceux de Lagos et d'Abidjan en termes de trafic total de marchandise. Toutefois, il faut noter qu'une grande partie de ce trafic concerne avant tout des transbordements (transfert de marchandise de navire à navire). En 2017, sur les 19,3 millions de tonnes échangées 12,2 millions de tonnes étaient du transbordement. Il faut donc bien comprendre que ce port est avant tout une plateforme logistique pour les compagnies maritimes.

Toutefois, outre ces activités de transbordement, le port de Lomé est aussi le plus important port de



transit vers la sous-région. En 2017, avec 2,9 millions de tonnes de marchandises en transit, il dépassait Dakar (2,8 mt), Abidjan (2 mt) et Téma (1,1 mt). Il s'agit notamment du principal port d'importation de véhicules dans la sous-région mais également du 1^{er} port pour l'approvisionnement en biens importés du Burkina Faso et depuis la crise ivoirienne de 2011, la principale porte de sortie des exportations burkinabè.

La croissance du trafic total sur le PAL est la plus forte des 4 ports avec 16,5%/an de croissance moyenne annuelle sur les 10 dernières années. Si on enlève la croissance de transbordements et qu'on considère uniquement le trafic de marchandises depuis et vers le Togo et la sous-région, cette croissance tombe à 5%/an ce qui reste une croissance tout à fait remarquable, même si elle est inférieure à

Importations d'engrais via le Port Autonome de Lomé (en milliers de tonnes)				
	2016	2017	2018	
Dédouanement Lomé	75	136	ND	
Transit hinterland	70	36	ND	
Total	145	172	ND	

celle du port de Téma (8,6%/an) et du port de Dakar (+6,9%/an).

Forces du Port Autonomes de Lomé

La grande force du port de Lomé est d'être le seul port en eaux profondes de la sous-région ouest-africaine avec plus de 16,5m de tirant d'eau (profondeur) sur le terminal à container Lomé Container Terminal (LCT, 3 sur la carte) de la sous-région ouest-africaine. Même si cet avantage ne concerne pas les quais vraquier, ces derniers ont tout de même un tirant d'eau supérieurs à 9m qui permet l'accostage de navires de type Handsize (jusqu'à 35 000 tonnes/navire) et même Handymax (jusqu'à 60 000 tonnes/navire). Cet avantage est non-négligeable pour la réalisation d'économie d'échelle sur le fret. La principale limite est qu'aujourd'hui, presque tous les acteurs suffisamment gros pour être en mesure de remplir des bateaux Handymax opèrent principalement à partir des autres ports de la sous-région. Il y a donc une opportunité à saisir pour un nouvel opérateur qui souhaiterait s'installer dans la sous-région ou pour un opérateur qui voudrait changer d'implantation.

Une particularité du PAL est également d'être doté d'une importante zone franche qui permet du stockage mais également des activités de transformation avant dédouanement. L'usine de blending de la Compagnie des Intrants Agricoles du Togo (CIAT) se trouve dans cette zone franche et permet donc à l'entreprise et à celles qui lui sous-traitent des opérations de blending de réaliser une transformation sur place et un stockage avant dédouanement. Le principal avantage de ces opérations en zone franche est la possibilité d'importer du produit fini dans les pays voisins (notamment le Burkina Faso) en ne payant que 2,5% de frais de douanes à la frontière terrestre. Malheureusement, les formalités douanières pour effectuer ces opérations (qui entrainent des pertes de poids au sein de la zone franche) sont complexes et les contraintes administratives tendent à limiter l'utilisation de cette option pour l'importation d'engrais en transit vers le Burkina Faso.

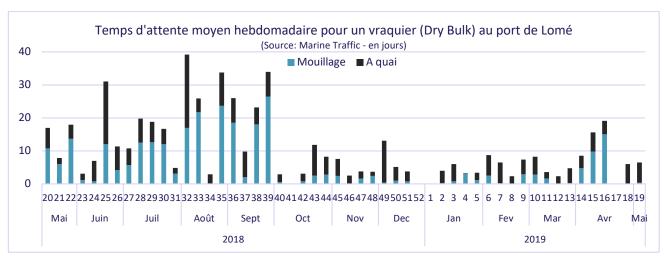
Le troisième avantage du port Autonome de Lomé est sa proximité géographique avec Ouagadougou et l'Est du Burkina Faso où se trouvent d'importantes zones agricoles (coton, céréales, sésame). Le trajet est en outre desservie par une route de bonne qualité ce qui permet un acheminement plus rapide et moins cher vers Ouagadougou que depuis le port de Téma qui est pourtant légèrement plus proche en nombre de kilomètres.

Enfin, un autre atout du PAL est la disponibilité foncière au sein de la zone portuaire et de la zone franche qui reste importante malgré le fait que la ville de Lomé entoure le port. Dans ces conditions, le coût du stockage est légèrement inférieur à celui de Dakar et d'Abidjan et relativement proche de celui de Téma.

Distance aux villes de l'hinterland (en km)				
Burkina Faso		Mali		
Bobo-Dioulasso	Ouagadougou	Sikasso	Bamako	
1308	952	1485	1829	

Faiblesses du Port Autonome de Lomé

La principale faiblesse du port autonome de Lomé est qu'il a été conçu avant tout pour le trafic de container et que ces deux quais vraquiers sont nettement plus petits et proposent moins de postes d'amarrage que les autres ports de la sous-région. Dans ces conditions, les cas de congestions portuaire pour l'accostage des vraquiers peuvent être nettement supérieurs à ceux de Téma et Dakar et plus proche de ceux d'Abidjan, lorsque de nombreux vraquiers souhaitent accoster sur la même période.



Procédures d'importation des engrais via le PAL

Ce schéma du processus d'importation synthétise les principales étapes à accomplir. Selon le choix des importateurs, tout ou seulement une partie de ces étapes peut être déléguée au transitaire contractualisé par l'importateur.

Avant signature du contrat d'importation

1.1 Carte d'importateur annuelle (CCIT¹) Physique - 15 000 ou 38 500 FCFA/an

1.2 Devis fournisseur En ligne

1.3 Déclaration Préalable d'Importation (DPI) aux Douanes via SEGUCE³ En ligne - 5000 F/350t

Avant embarquement

2.1 Signature contrat d'importation Physique, courtier ou via banque

2.2 Contractualisation d'un transporteur maritime+Assurance4 Physique ou en ligne

2.3 Vérification de la conformité à l'embarquement par le BIVAC (Bureau Veritas)³ - obtention d'une Attestation de Vérification (ADV) Prestataire - 1% du FOB

Pendant le transport maritime

ADV via **SEGUCE** En ligne - Gratuit

3.1 Transmission 3.2 Obtention d'un Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC) auprès du CNCT⁵

En ligne - 25 ou 100 EUR/BL6

3.3 Contrat transitaire⁷ et manutentionnaire portuaire En ligne ou physique -Tarifs négociés

3.4 Assurance locale pour la marchandise débarquée En ligne ou physique -0,15 à 0,3% du CIF

3.5 Transmission d'un prévision d'escale du narive via SEGUCE par le consignataire8 A la charge de l'armateur

Au déchargement

4.1 Accostage géré par le consignataire A la charge de l'armateur

4.2 Manutentions à bord (débarquement), émission d'un VAQ (Vue à quai) dans SEGUCE A la charge de l'armateur (sauf cas particuliiers)

4.3 Echange connaissement (BL) du consignataire vers le transitaire émission d'un Bon A Délivrer (BAD) dans SEGUCE Physique et via le SEGUCE- HAD

4.4 Manutentions terre (transport, mise en sac, stockage, chargement camions, etc. dans le port) Tarifs manutentionnaire

Dédouanement ou transit

5.1 Importation directe (dédouanement Togo) Déclaration par le tranisitaire dans via Syndonia⁹ -> obtention BAED¹⁰ -> Génération d'un DFU¹¹ sur SEGUCE-> Paiement du **DFU**

> En ligne + physique - Frais de douane+ HAD^{12} Vers le marché national

5.2 Transit direct (dédouanement au BF) Déclaration EX3000/T1 (douanes Togo+BF) via SEGUCE ->Stockage magasin de transit¹³-> Paiement FGR¹⁴->paiement BSTR+BSC¹⁵-> pose balise GPS ou escorte-> BAS¹⁶ En ligne + physique - 500F/camion+0,5%CIF+12500F/camion Vers le marché de l'hinterland

Sortie du port et livraison

6.1 Désignation transporteur pour sortie port-> obtention Bon à Charger Transporteur (BACT) -> obtention Bon à Sortir (BAS) -> Livraison importateur Physique - Coût transport négocié

6.2 Livraison BF: le transitaire gère le transport jusqu'au magasin de l'importateur -> il règle les frais de douanes à la frontière terrestre.

Physique - Coût inclu dans prestation transitaire

Notes sur le processus d'importation.

^{1.} CCIT : Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo

² SEGUCE : Société d'Exploitation du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur, filiale du consortium Bureau Veritas BIVAC / SOGET qui s'est vu attribuer la gestion du Guichet Unique au Togo par appel d'offre depuis 2013. https://www.segucetogo.tg

³ La branche du Bureau Veritas BIVAC a reçu le monopole de la vérification de la conformité des produits importés au Togo via appel d'offre.

- ^{4.} Si le contrat d'importation est un contrat FOB, le transport et l'assurance maritime sont à la charge de l'exportateur (fournisseur), s'il s'agit d'un contrat CIF, c'est l'importateur qui contractualise transport et
- ^{5.} <u>CNCT</u>: Le Conseil National des Chargeurs du Togo est une structure consulaire qui regroupe les différents acteurs du transport maritime et aérien au Togo. Il a notamment la charge de coordonner et réguler les activités d'importation et d'exportation via le port de Lomé à travers la remise d'un Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC). La démarche est entièrement dématérialisée, https://cnct-togo.com

⁶. Les tarifs du BESC varient selon l'origine du produit importé. Pour les importations depuis l'Union européenne et l'Union africaine, le coût du BESC est de 25 EUR pour un maximum de 5 containers ou de 300 tonnes pour le vrac. Pour les autres origines le coût est de 100 EUR pour un maximum de 5 containers ou de 300 tonnes.

- Transitaire : Structure chargée de la représentation de l'importateur au port pour tout ou partie des démarches à effectuer au port et auprès des douanes. Selon les contrats signés avec les importateurs, le transitaire peut gérer uniquement les formalités administratives auprès du consignataire, de l'autorité portuaire et des douanes ou bien assurer une partie de la manutention et du transport jusqu'au magasin de l'importateur. C'est notamment le cas lors du transit vers les pays de l'hinterland où le transitaire va gérer le transport au moins jusqu'à la frontière terrestre avec le Mali ou le Burkina et le dédouanement à cette frontière.
- Consignataire : Structures chargée de la représentation de l'affréteur (propriétaire navire) au port pour toutes les démarches à réaliser au port. Le transfert de la responsabilité du produit entre l'affréteur (transporteur) et l'importateur et la fin du contrat de transport se matérialise lors de l'échange de connaissement (aussi appelé échange de Bill of Lading ou de BL) entre le consignataire et le transitaire représentant l'importateur.
- 9. Syndonia : Syndonia World est un système de management douanier développé et maintenu par la CNUCED à Genève pour toutes les douanes du monde qui souhaitent l'utiliser. Il permet notamment la saisie et le traitement des statistiques commerciales (importations, exportations, transit, etc.), les transitaires agréés en douanes doivent saisir sa déclaration en douane (les informations le type de produit notamment son code HS, la quantité et la valeur) dans Syndonia World. Une fois la déclaration validée par les douanes elle est automatiquement transmise dans la plateforme SEGUCE pour obtenir un BAED (Bon à Enlever Définitif).
- ¹⁰.BAED : Le Bon à Enlevé Définitif, est transmis par les douanes au transitaire via SEGUCE après validation et liquidation de la déclaration en douane réalisée sur Syndonia World. Contrairement à ce que son nom indique ce n'est pas le document qui permet la sortie du produit mais seulement l'un des documents du dossier qui permet d'obtenir un Bon de Sortie (BAS) pour faire sortir le produit du port.
- 11. DFU : Le Document de Frais Unique est généré automatiquement par la plateforme SEGUCE en intégrant les redevances portuaires et les différents frais de douanes. Les frais de douanes sont pratiquement homogènes au niveau de la CEDEAO (Tarif Extérieur Commun) et se composent d'un Prélèvement Communautaire (PC) de 0,5% de la valeur CIF; d'un Prélèvement de Solidarité (PS) également de 0,5% de la valeur CIF et d'une Redevance Statistique (RS) de 1% de la valeur CIF. Des Droits de Douanes (DD) à hauteur de 5% de la valeur CIF sont également prélevé sur les NPK déjà formulés mais pas sur les autres type d'engrais et d'ingrédients. A ces charges ad valorem, s'ajoutent des frais dit de Travail Supplémentaire (TS) payés aux Douanes à hauteur de 20.000 FCFA/déclaration en douane. Dans le cas spécifique de l'importation d'un container, des frais supplémentaires appelé Droits d'Inspection sont facturés pour le passage au scanner du container (0,75% de la valeur CIF).
- 12. <u>HAD</u>: Honoraires Agréé en Douanes, il s'agit des honoraires du transitaire « agréé en douane » pour la réalisation des formalités de transit auprès du Consignataire, de l'OIC, de l'Autorité Portuaires et des Douanes. Ce sont des frais qui varient selon les transitaires, selon les tâches qui leur sont confiés et selon les volumes traités. Les HAD varient entre 1 et 2 USD/tonnes auxquels s'ajoutent les éventuels frais de manutention et de transport lorsque le transitaire en a la charge.

- ¹³ Magasins de transit : Ils sont gérés par les Entrepôts Burkinabè du Togo (EBT). Cette structure qui dépend de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso (CCI BF) prélève une Redevance pour les Coordination des Activités de Transport (RCAT) de 500 FCFA/tonne sur le produit en transit.
- ¹⁴ <u>FGR</u>: Fond de Garantie Routier, fond de garanti géré par les Chambres de Commerce et d'Industrie du pays où se situe le port et du pays de destination. Il sert à couvrir les éventuels dommages, vols et avaries lors du transport en transit entre le port et la frontière terrestre, le prélèvement qui alimente se fond est de 0,5% de la valeur CIF de la marchandise en transit.
- 15. BSTR et BSC: Le Bordereaux de Suivi de Cargaison Routier est payé au Conseil des Chargeurs du Burkina (CCB) pour le produit en transit vers le Burkina, mais un Bordereau de Suivi de Cargaison (BSC) est également payé au Conseil National des Chargeurs du Togo (CNTC). Il y a donc une double facturation au Togo pour le suivi des marchandises en transit par les conseils des chargeurs des deux pays.
- ¹⁶ <u>BAS</u>: le Bon à Sortir, est le document final qui permet de faire sortir le produit qu'il soit destiné à la mise en consommation sur le marché national ou au transit. Pour obtenir le BAS, l'importateur et son transitaire doivent réunir dans leur espace professionnel sur SEGUCE tous les documents préalablement désignés (BESC, BAD, BAED, Attestation de paiement du DFU, BACT auxquels s'ajoutent en cas de transit en cas de transit l'attestation de paiement du FGR, le BSTR et le BSC).

Durée du processus : entre le devis fournisseur et la réception du produit, de 3 semaines à 3 mois.

Avant signature du contrat d'importation

Obtention de la carte d'importateur : environ 1 semaine, réalisé en amont de la campagne d'importation **DPI** : Immédiat, seulement déclaratif



Avant embarquement

De la signature du contrat d'importation au chargement du navire : 5 à 10 jours



Pendant le transport maritime

Durée de transport maritime : selon origine de 6 jours (Maroc) à 30 jours (Mer Noir, Chine)



Au déchargement

Entre l'arrivée du navire et le déchargement : 3 à 38 jours selon engorgement



Sortie du port et livraison

Mise en consommation locale : entre le déchargement et la sortie du port: 3 à 5 jours

Transit: Entre le déchargement et la sortie du port: 5 à 8 jours + entre la sortie du port et la livraison au Burkina : 3 à 9 jours

Charges d'importations via le PAL

Le tableau ci-dessous concerne le cas le plus courant¹, soit une importation en vrac avec conditionnement en port (sauf pour le blending à proximité de la ville portuaire, scénario pour lequel le produit est transporté en vrac jusqu'à l'usine ce qui réduit sensiblement les frais portuaires). Les prix de vente au Togo sont estimés pour la zone Nord du pays (zone de Sokode). Les prix de vente au Burkina Faso sont estimés pour les zones de production de l'Est et du Centre pour lesquelles le port de Lomé est compétitif (région Pouytenga, Fada N'Gourma et Ouagadougou). Toutefois, dans le cas d'un blending au Burkina, en l'absence d'usines dans cette zone à ce jour, c'est un transport jusqu'à Bobo-Dioulasso où se trouvent aujourd'hui les usines actives, qui est considéré et le Sud-Ouest du Burkina est donc intégré.

	Produit simple	Produit complexe	Formulation Zone franche Lomé	Formulation Burkina (imports 90% ingrédients via	
Valeurs en USD/tonne	(import Urée, DAP, MAP, etc.)	(import NPK formulé à l'origine)	(imports 90% des ingrédients)	PAL, blending à Bobo- Dioulasso)	
Prix FOB de référence	300	300	260	260	
Fret maritime (vraquier) + Assurance	41	41	36	36	
Prix CIF de référence	341	341	296	296	
Charges portuaires	36	36	20	30	
Transit routier (Lomé->Bobo)				70	
Dédouanement	8	22	7	7	
Frais stockage et manutentions par l'importateur	9	9	30	25	
Frais administratif et financiers de l'importateur	25	25	32	30	
Marge d'importateur	30	30	30	30	
Prix sortie magasin importateur/blender	449	463	415	488	
Transport jusqu'à la zone de	->Togo : 20	-> Togo : 20	-> Togo : 20	->BF Sud-Ouest : 5	
distribution	->BF Centre : 58	-> BF Centre : 58	-> BF Centre : 58	->BF Centre : 10	
Frais administratif et financiers distributeur	10	10	10	10	
Marge distributeur	15	15	15	15	
Prix sortie magasin	Togo: 494	Togo: 508	Togo: 460	BF Sud-Ouest: 518	
distributeur zone de production	BF Centre: 532	BF Centre: 546	BF Centre: 498	BF Centre: 523	
Prix sortie magasin	Togo: 14 350	Togo: 14 750		BF Sud-Ouest: 15 000	
distributeur zone de production en FCFA/sac	BF Centre: 15 450	BF Centre: 15 850	BF Centre: 14 450	BF Centre: 15 200	

¹ Les données présentées ici ne sont que des moyennes et ne concernent pas tous les processus d'importation. Une matrice de comparaison a été produite lors de l'étude et permet de réaliser des comparaisons plus complexes par port, par marché final et en fonctions des différentes modalités d'importation possibles. Elle donne aussi les valeurs minimales et maximales par étape en fonction des charges propres à chaque importateur, de la durée de stockage, du taux d'emprunt ou encore du prix d'achat de la matière première. Toutes les valeurs doivent être considérées comme des ordres de grandeurs qui peuvent varier en fonction du marché international des intrants, des taux de change, de l'offre et de la demande de transport sur les marchés nationaux ou encore des phénomènes de congestion de la chaine logistique, notamment au niveau du déchargement au port.

Notons que si l'importation avec blending dans la zone franche de Lomé se révèle particulièrement compétitive pour approvisionnement le Centre et l'Est du Burkina, l'importation d'ingrédients par le port de Lomé pour approvisionner les usines de blending de Bobo-Dioulasso est pratiquement à coût égaux avec l'importation par le port d'Abidjan pour approvisionner ces mêmes usines.

Projets et évolutions du PAL

1) <u>Aménagement pour faciliter la circulation des camions et réduire la congestion routière au niveau du</u> port :

Ces dernières années le PAL a entrepris d'importants aménagements pour réduire la congestion routière dans et autour de la zone portuaire. Une aire de stationnement de 20 770 m² a ainsi été ouverte à proximité du port, la durée de séjour des camions au sein de la zone portuaire a été réduite à un maximum de 48h, la zone de dépotage des containers a été déplacée du terminal à container vers sur une nouvelle aire de 30 000 m² à proximité. Le PAL a également mise en place un système appelé ESCAM (Entrée/Sortie des Camions) permettant d'identifier et de moduler l'entrée des camions dans le port, afin d'améliorer la circulation et le stationnement des camions gros porteur à l'intérieur du port. Grâce à ces aménagements, le port de Lomé est aujourd'hui celui des 4 ports étudiés où la congestion routière est la plus limitée et où les délais de sortie des marchandises après débarquement sont les plus courts.

2) Amélioration de la sécurité dans le port :

Suite à des cas de vols dans la zone portuaire et la zone-franche, le PAL a beaucoup investi dans la sécurité ces dernières années en augmentant l'éclairage, en mettant sur pied un important dispositif de vidéosurveillance et de sécurité. Il répond ainsi aux normes du Code international pour la Sureté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS).

3) Facilitation de transit vers la sous-région :

Le PAL a mis à disposition du Burkina Faso, du Mali et du Niger des espaces de représentation afin de favoriser le développement du transit, des représentants des trois pays ont également été intégrés dans son conseil d'administration. Le corridor routier vers le Burkina a également été amélioré grâce à la mise en place de voies de contournement des zones de difficultés que sont la faille d'Alédjo et le col de Défalé et à une réduction du nombre de barrage sur l'axe Lomé-Cinkanse.

Recommandations pour l'importation d'engrais via le PAD Recommandations Générales

1) <u>Diminuer les temps d'attente des navires d'engrais (diminuer les frais de surestaries des navires) :</u>

Donner la priorité d'accostage aux bateaux d'engrais, quelle que soit pour la destination Togo ou Burkina pendant une période donnée.

2) Eviter la double facturation :

Éliminer le paiement du BSC au CNCT pour les marchandises en transit et pousser les garanties nationales à mettre en place un paiement unique du Fond de garantie à Lomé pour les produits en transit.

3) Encourager le programme d'interconnexion des Douanes togolaises et burkinabè :

Actuellement seuls les carburants profitent d'une interconnexion véritablement efficace, les engrais pourraient être concernés en priorité afin de réduire les formalités de transit à la frontière terrestre.

Recommandations spécifiques

1) Concevoir un dispositif de suivi de la logistique portuaire au niveau du WAFA:

WAFA pourrait confier à un analyste interne ou externe la réalisation d'un rapport mensuel sur la situation logistique. En combinant l'analyse des données sur le coût du Fret maritime (dans un premier temps à partir des données Argus puis en élargissant progressivement à des courtiers en Fret, un comparatif complet pour les ports d'Afrique de l'Ouest) et des données sur le temps de passage au port des navires (www.marinetraffic.com), le rapport pourrait permettre d'anticiper sur les charges et les risques logistiques pour les différents importateurs. Il pourrait également inciter les importateurs à organiser des négociations groupées lorsqu'un risque ou un problème commun va les toucher.

2) Regrouper les commandes pour profiter de la capacité d'accueil du PAL de navire Handymax :

Bien qu'étant le seul des 4 ports actuellement capable d'accueillir des navires de type Handymax avec une capacité de charge allant jusqu'à 60 000 tonnes, cette capacité du PAL est sous-exploitée du fait du plus faible nombre d'opérateurs de grande taille opérant à partir du port de Lomé. Actuellement, sur la dizaines d'importateurs opérant à Lomé seul 2 sont membres du WAFA. En intégrant d'autres importateurs et en facilitant une collaboration entre les importateurs du Togo et du Burkina Faso, le WAFA pourrait faciliter l'augmentation des volumes de commandes et permettre des économies substantielles (5 à 10 USD/tonnes) pour les importateurs impliqués dans ces commandes groupées.

