

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°038 | OND | 2024

PAL 2024, À L'AUNE DES PERFORMANCES

P.06

PORT AUTONOME DE LOMÉ
EN 2024 : UNE PERFORMANCE
MESURÉE, PORTEUSE D'AVENIR

P.20

LE PORT SEC DE PIA SE
DIGITALISE



2025

L'HORIZON S'ÉLARGIT
AU PORT AUTONOME
DE LOMÉ





SOMMAIRE



08 LA UNE

Port Autonome de Lomé en 2024 : une performance mesurée, porteuse d'avenir



12 ACTUALITÉS

Le Port Autonome de Lomé franchit une nouvelle étape avec la dématérialisation intégrale des formalités de Commerce international



16 ACTUALITÉS

Les réformes du Port Autonome de Lomé au cœur d'une mission dans le Sahel



18 ACTUALITÉS

Gestion portuaire : le Port Autonome de Lomé bénéficie de l'expertise malaisienne



20 ACTUALITÉS

Le port sec de PIA se digitalise



22 ACTUALITÉS

Gestion des PVO au PAL : organisation, réformes et défis



26 PAROLE AU CLIENT

De Bolloré à Africa Global Logistics : une nouvelle ère s'ouvre au Port Autonome de Lomé



30 DOSSIER

PAL 2024, escales de prestige et diversité des navires



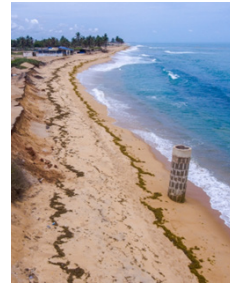
34 ZOOM

Le navire de dernière génération «kota tema» au Port Autonome de Lomé



36 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Gestion des déchets au Port Autonome de Lomé : état des lieux, pratiques et défis



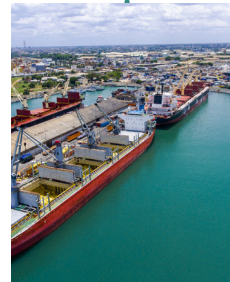
40 DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'érosion côtière au Togo : enjeux, interventions et perspectives



42 SURETÉ ET SÉCURITÉ PORTUAIRE

Des réflexions pour une meilleure gestion de marchandises dangereuses au Port Autonome de Lomé



46 BAROMÈTRE

ANALYSES



52 DÉTENTE

Comment se détendre après une longue journée ? 6 astuces relaxation

Edito



PORT AUTONOME DE LOMÉ 2024 : À L'AUNE DES PERFORMANCES

Chers partenaires, chers lecteurs,

L'année 2024 s'achève et nous laisse le sentiment d'une étape franchie, d'un cap affirmé dans la consolidation du rôle stratégique du Port Autonome de Lomé au cœur du Commerce maritime régional et international. Fidèle à sa vocation de hub portuaire moderne et compétitif, notre Port a poursuivi sa trajectoire d'excellence, confirmant son statut de première porte d'entrée logistique de la sous-région ouest-africaine.

Les performances enregistrées au cours de cet exercice sont le fruit d'un engagement collectif, d'une vision partagée et d'une dynamique de réformes structurantes. Elles traduisent également l'efficacité de notre modèle de partenariat avec l'ensemble des acteurs : hautes autorités, concessionnaires, armateurs, transitaires et usagers. Grâce à une synergie renforcée, le Port Autonome de Lomé a non seulement consolidé ses parts de marché, mais il a aussi optimisé ses délais d'opération, amélioré sa fluidité logistique et accru sa compétitivité.

L'année 2024 aura surtout marqué une avancée majeure : la dématérialisation intégrale des formalités du Commerce International. Cette transformation, rendue possible par la digitalisation de bout en bout des procédures, a permis de réduire considérablement les délais, de renforcer la transparence et de sécuriser davantage les transactions. Le Port Autonome de Lomé s'impose ainsi comme un pionnier dans l'intégration des technologies numériques au service du commerce maritime, en cohérence avec la vision gouvernementale de modernisation de l'économie togolaise.



Nos réformes ont également porté sur l'optimisation des infrastructures et des services. Les chantiers engagés visent à accroître les capacités d'accueil, à fluidifier les chaînes logistiques et à maintenir les standards internationaux de sûreté et de sécurité portuaires. La mise en œuvre de solutions digitales innovantes – de la gestion des flux à la traçabilité des cargaisons – confère à notre Port une longueur d'avance dans la région.

Ces performances ne sont pas une fin en soi, mais un tremplin. Elles nous rappellent que le Port de Lomé doit rester en perpétuelle adaptation face aux mutations du commerce mondial, aux impératifs environnementaux et aux attentes des usagers. Nous devons, plus que jamais, conjuguer innovation, durabilité et compétitivité.

Au moment où nous vous présentons ce numéro spécial de notre magazine trimestriel, intitulé PAL 2024 : à l'aune des performances, je voudrais exprimer ma profonde gratitude à toutes celles et ceux qui, par leur engagement quotidien, contribuent à écrire cette belle page de notre histoire commune.

L'avenir du Port Autonome de Lomé se dessine dans la continuité de ces acquis : renforcer notre attractivité, consolider notre leadership régional, et inscrire nos actions dans une logique de durabilité et d'intégration économique. Ensemble, poursuivons ce chemin avec ambition, fierté et responsabilité.

Bonne lecture à toutes et à tous.

Le Directeur Général du Port Autonome de Lomé,
Président de l'Alliance pour la Promotion du Port Autonome de Lomé (A2PL).

**CONTRE-AMIRAL
FOGAN KODJO ADEGNON**



Port Autonome de Lomé en 2024 : une performance mesurée, porteuse d'avenir



En 2024, le Port Autonome de Lomé a consolidé sa position de hub logistique régional grâce à une croissance globale de 1,85 %, avec 30 641 830 tonnes de marchandises traitées contre 30 085 553 tonnes en 2023. Une évolution modeste en volume, mais significative dans un contexte économique exigeant.

DES DYNAMIQUES CONTRASTÉES

Le transbordement, véritable moteur du port, a fortement contribué à cette performance, avec une hausse de 7,11 %, passant de 18 890 485 tonnes en 2023 à 20 233 379 tonnes en 2024.

Le trafic conteneurisé suit une trajectoire positive : il a progressé de 5,19 % pour atteindre 2 006 380 EVP, contre 1 907 439 l'année précédente.

À l'opposé, les échanges traditionnels ont fléchi : les importations ont reculé de 3,77 %, de 8 912 225 à 8 575 958 tonnes,

tandis que les exportations ont connu une chute marquée de 19,72 %, passant de 2 282 843 à 1 832 493 tonnes.

MARITIMITÉ RENFORCÉE, MAIS EN PROGRESSION QUALITATIVE

Au niveau de la desserte maritime, 2024 a comptabilisé 1 525 navires accostés, contre 1 554 en 2023 — soit une baisse de 1,97 % . Toutefois, la proportion de navires à vocation commerciale a augmenté, passant de 1 411 à 1 440 unités (+1,86 %) , soulignant une amélioration qualitative de la fréquentation.



DIGITALISATION : LEVIER MAJEUR DE PERFORMANCE

L'année 2024 a été marquée par une digitalisation intégrale des principales procédures : enlèvement des marchandises, paiement des factures, tout s'effectue désormais en ligne via des plateformes comme osipaye.com, epaltogo.com, et la plateforme GUFORD, guichet unique électronique.

Ces innovations ont fluidifié les opérations, réduit les délais et les coûts, renforcé la transparence et la sécurité des procédures.

CRÉATION DE VALEUR AU-DELÀ DES CHIFFRES

Ces transformations ont eu des retombées concrètes : plus d'efficacité dans les chaînes logistiques, des marchandises disponibles plus rapidement, et une meilleure compétitivité globale pour les acteurs concernés.

Le port reste aussi un acteur économique majeur sur le plan social, mobilisant plus de 6 000 travailleurs directs, dockers, transitaires et transporteurs.



VISION POUR 2025 ET ANCRAGE GÉOPOLITIQUE

Selon le directeur général du PAL, le Contre-Amiral Fogan Kodjo Adégnon, l'année à venir sera placée sous le signe de l'innovation, de la modernisation continue et de la performance durable.

Sur le plan géostratégique, le port maintient son rang : en 2024, il a été pour la 4^{ème} fois consécutive premier port à conteneurs d'Afrique de l'Ouest et subsaharienne, avec un trafic de 1,91 million EVP. Ce positionnement le place au 5^{ème} rang africain, et au 93^{ème} rang mondial, devant plusieurs grands ports internationaux.

Cette performance repose aussi sur des investissements structurants lancés dans le cadre du Plan Togo 2025, notamment la seconde phase du Terminal Lomé Container Terminal (LCT), mise en

service en mars 2023, pour accroître la capacité annuelle à 2,2 millions EVP, avec une ambition de viser à terme 3 millions EVP.

Le Port Autonome de Lomé boucle 2024 sur un bilan contrasté mais porteur : une croissance modérée du trafic global (+1,85 %) masquant des disparités — imports et exports en repli, mais conteneurs et transbordements en forte hausse — le tout soutenu par une digitalisation affirmée. L'ambition est clairement orientée vers une montée en gamme technologique, opérationnelle et régionale, pour asseoir durablement la position du Togo comme hub maritime compétitif en Afrique de l'Ouest.





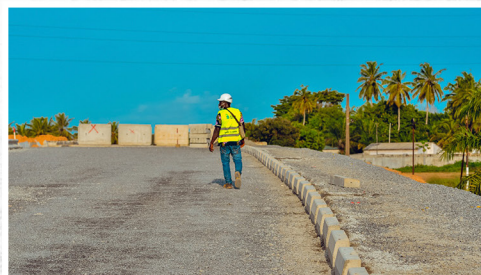
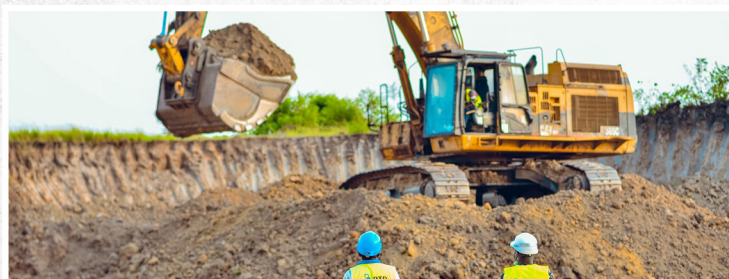
Bâtiments & Travaux Publics

NOS SERVICES

- BÂTIMENTS TOUT CORPS D'ÉTAT
- LOGEMENTS SOCIAUX
- TRAVAUX ROUTIERS
- OUVRAGE D'ART
- PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT
- FOURNITURE DES MATÉRIAUX



Créée en 2017, PA-BTP est spécialisée en Bâtiments & Travaux Publics, assure la livraison de sable (lagunaire, silteux, concassé, fin) et gravier concassé, s'appuie sur trois pôles (Génie Civil, Travaux Publics, Logistique) et dispose de son propre matériel pour des livraisons jour et nuit.



CONTACTS



AGOE ANOME

non loin de l'école primaire publique

+228 92 45 36 02 / 91 21 72 35

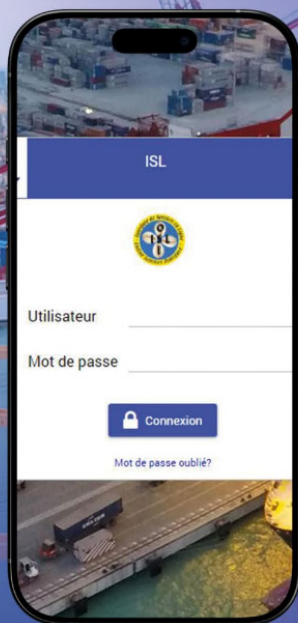
Pabtp222@gmail.com

Le Port Autonome de Lomé franchit une nouvelle étape avec la dématérialisation intégrale des formalités de Commerce international



Le Port Autonome de Lomé vient de tourner une page décisive de son histoire moderne. Le ministre de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, Richard Kangbéni, a procédé au lancement officiel de la totale dématérialisation des formalités de délivrance des documents liés au commerce international pour l'enlèvement et le suivi des marchandises. Cette avancée, saluée par l'ensemble des acteurs portuaires, marque une étape cruciale dans la transformation digitale de la plateforme logistique togolaise.

Jusqu'ici, nombre de procédures administratives relatives aux importations et exportations nécessitaient encore des démarches physiques, entraînant parfois des retards, des coûts supplémentaires et une complexité pour les opérateurs. Désormais, l'ensemble du processus – de la demande de documents au suivi en temps réel du traitement des formalités – sera accessible en ligne et de manière entièrement sécurisée. Les consignataires, transitaires, armateurs et services douaniers pourront interagir via une interface unique, réduisant considérablement les délais et renforçant la transparence.



TOTALE DÉMATÉRIALISATION DES PROCÉDURES D'ENLÈVEMENT DES MARCHANDISES ET LE PAIEMENT EN LIGNE DES FACTURES



Payez vos factures du Port Autonome
de Lomé sur
www.osipaye.com



Dans son allocution, le ministre Richard Kangbéni a souligné l'importance stratégique de cette réforme : « La dématérialisation intégrale des formalités portuaires est une révolution qui place le Togo à l'avant-garde des ports modernes en Afrique de l'Ouest. Elle incarne la volonté du gouvernement de promouvoir un environnement d'affaires attractif, compétitif et conforme aux standards internationaux. »

Le projet s'inscrit dans le cadre plus large de la politique nationale de digitalisation des services publics, portée par la feuille de route gouvernementale 2025. Au Port Autonome de Lomé, cette mutation répond à trois objectifs majeurs : fluidifier les opérations logistiques, améliorer la traçabilité des marchandises et renforcer la compétitivité de la place portuaire face à ses concurrents régionaux comme Tema au Ghana ou Abidjan en Côte d'Ivoire.

Les avantages attendus sont multiples. Pour les opérateurs économiques, la suppression des démarches physiques réduit significativement les coûts liés au temps et aux déplacements. Pour l'administration portuaire, l'automatisation des flux d'information améliore la collecte de données, la lutte contre la fraude documentaire et la sécurisation des recettes. Enfin, pour les partenaires internationaux, cette ré-

« Notre port est prêt pour l'avenir. Avec cette réforme, nous envoyons un signal fort aux investisseurs, aux partenaires et à nos usagers : le Togo est une terre d'innovation logistique et de fiabilité commerciale. »

forme représente un gage de fiabilité et de confiance accrue dans la chaîne logistique togolaise.

Le Directeur général du Port Autonome de Lomé, présent à la cérémonie, a insisté sur le rôle de cette innovation dans le rayonnement régional du port : « En rendant nos procédures entièrement digitales, nous garantissons une efficacité et une transparence qui renforcent notre position de hub logistique

incontournable en Afrique de l'Ouest. Cette réforme est une réponse directe aux attentes des armateurs et des chargeurs, qui recherchent fluidité et prévisibilité dans leurs opérations. »

Les premiers retours des usagers se veulent déjà positifs. Plusieurs transitaires et compagnies maritimes ont salué une réforme qui devrait réduire le temps de passage des marchandises, parfois critiqué comme

un frein à la compétitivité. Avec cette transformation, le Port Autonome de Lomé espère se hisser au rang des plateformes les plus performantes du continent, capables d'offrir un service digitalisé de bout en bout.

Au-delà de la simplification administrative, la digitalisation ouvre également la voie à de nouvelles perspectives : intégration future de technologies comme la blockchain pour la sécurisation des documents, recours à l'intelligence artificielle pour



l'optimisation logistique, et connexion renforcée avec les corridors terrestres reliant Lomé aux pays de l'hinterland (Burkina Faso, Niger, Mali).

Le lancement de cette dématérialisation intégrale n'est donc pas une fin en soi, mais bien le début d'une ère nouvelle où l'innovation technologique sera au service de la compétitivité nationale. En parlant sur le numérique, le Togo réaffirme son ambition de faire du Port Autonome de Lomé non seulement le premier port à conteneurs de la sous-région, mais également un modèle africain en matière de modernisation et de gouvernance portuaire.

Pour Richard Kangbéni, le message est clair : « Notre port est prêt pour l'avenir. Avec cette réforme, nous envoyons un signal fort aux investisseurs, aux partenaires et à nos usagers : le Togo est une terre d'innovation logistique et de fiabilité commerciale. »

Alors que 2025 s'annonce riche en défis et en opportunités pour l'économie maritime togolaise, le Port Autonome de Lomé se positionne comme un acteur incontournable, prêt à conjuguer compétitivité, transparence et modernité.



Adresse :

Zone portuaire
01 BP 1225 Lomé 01

01 BP : 1225 Lomé 01 Togo

Tél : +228 22 23 77 00/22 23 77 77

22 23 78 00/22 27 47 42

Fax : +228 22 27 26 27 / 22 27 02 48

Numéros verts : 80 00 18 18/80 00 00 18

togoport@togoport.tg

www.togoport.tg

Centre d'Appel du Port Autonome de Lomé

Tél: 8818

PIA PORT SEC, un Hub Logistique pour Desservir les Pays d'Hinterland



Capacité totale de 150.000
conteneurs EVP sur 20.27ha

Guichet Unique
facilitateur de
démarches
administratives

Des prises de branchement pour
réceptionner les conteneurs
frigorifiques



Aire d'entreposage de 61000m²
36000m² à l'interne
25000m² à l'externe Magasin
MAE/MAD



PARC A CAMIONS

Capacité totale de 484 camions gros porteurs
sur 10.75Ha Système de gestion automatisé.



☎ (+228) 91 79 55 55 / 22 53 01 70

📍 Rte Nationale N°1, Région Maritime – Togo, BP: 12917

✉ icdcusser@arisenet.com / pia@arisenet.com 🌐 www.pia-togo.com



Les réformes du Port Autonome de Lomé au cœur d'une mission dans le Sahel



Une délégation du Port Autonome de Lomé (PAL), conduite par son directeur, Fogan Adegnon, est en mission de prospection et de promotion dans les pays du Sahel depuis le 6 octobre 2024. La première étape de cette mission qui consiste à sensibiliser les opérateurs économiques aux nouvelles mesures mises en place au Port Autonome de Lomé pour améliorer les échanges commerciaux, s'est déroulée à Niamey au Niger.

Dans ce pays, la délégation a rencontré les autorités locales, les opérateurs économiques, les syndicats des transports, ainsi que les importateurs et exportateurs nigériens. Lors de ces échanges, les représentants du port ont présenté les avantages offerts par le PAL pour faciliter le transit des marchandises à destination ou en provenance du Niger.

Ces mesures interviennent alors que les autorités nigériennes ont choisi le Port Autonome de Lomé comme la plateforme privilégiée pour leurs échanges commerciaux internationaux, dans un contexte de tensions politico-diplomatiques entre Niamey et Cotonou.

Cette mission s'ajoute aux multiples initiatives menées par le Togo et les trois pays de l'hinterland pour positionner le Port Autonome de Lomé comme un lien stratégique entre l'AES et le reste du monde.

En juin dernier, les douanes des quatre pays ont signé un accord d'interconnexion de leurs systèmes d'informations douanières, pour faciliter ainsi les échanges commerciaux. Deux mois après la mise en œuvre de cet accord, les statistiques montrent que les échanges du Togo avec les pays de l'AES représentent désormais 74 % de ses échanges globaux, contre 64 % il y a cinq ans, soit une augmentation de 10 points.

*En juin dernier,
les douanes des
quatre pays ont
signé un accord
d'interconnexion
de leurs systèmes
d'informations
douanières, pour
faciliter ainsi
les échanges
commerciaux*

”

Gestion portuaire : le Port Autonome de Lomé bénéficie de l'expertise malaisienne

Le Port Autonome de Lomé va tirer profit de l'expertise malaisienne dans la perspective de l'amélioration de ses performances. Une formation s'est ouverte lundi 23 septembre dans la capitale togolaise, dans ce sens.



L'initiative, de portée régionale (Afrique de l'Ouest et Centre), s'inscrit dans le cadre d'un partenariat stratégique innovant entre la Malaisie et l'Afrique de l'Ouest, à travers l'Association de gestion des ports de l'Afrique Occidentale et Centrale (AGPAOC). Pendant une semaine, une trentaine d'acteurs représentant 16 ports de la sous-région seront outillés par des experts de l'Autorité du port malaisien de Klang.

L'objectif est d'accroître l'expertise des infrastructures portuaires sur les nouveaux développements maritimes, notamment l'analyse des tendances du marché, les stratégies portuaires internationales, l'innovation et la technologie, les instruments juridiques ou encore les perspectives de collaboration.

Pour l'opérateur malaisien, classé 13ème dans le dernier classement des 100 meilleurs ports mondiaux, au sein duquel figure également le PAL, le choix de la capitale togolaise n'est pas du tout anodin : "Lomé a été choisie en raison de sa situation stratégique et de l'engagement du gouvernement togolais à renforcer la capacité maritime en Afrique occidentale et centrale. Le Togo est devenu une plaque tournante du commerce maritime, ce qui en fait un site idéal pour le programme de formation", a d'ailleurs expliqué le responsable des opérations maritimes de l'Autorité portuaire de Klang, le Capitaine Mohd Fariz Bin Abd Malek à l'ouverture des travaux.

"Nous avons de bonnes raisons de croire que le modèle malaisien va constituer du 23 au 27 septembre, un instrument de diffusion du savoir asiatique, et de partage d'information des autres ports", a déclaré pour sa part le directeur général de l'infrastructure portuaire, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON. Plusieurs sessions d'immersion sur le terrain, notamment au PAL et à la PIA marqueront également les assises.



Le Port sec de PIA se digitalise



Le Port sec de la Plateforme industrielle d'Adétikopé (PIA), opérationnel depuis août 2021, a entamé la digitalisation de ses services. L'administration de la PIA a annoncé le lancement d'une plateforme numérique dédiée à la gestion logistique.

Cette plateforme, active depuis fin juin 2024, devrait simplifier et optimiser les opérations au port sec. Grâce à ce nouvel outil digital, les utilisateurs peuvent suivre en temps réel le déplacement des conteneurs, leur arrivée au Port Autonome de Lomé et acheminement jusqu'au Port sec de la PIA.

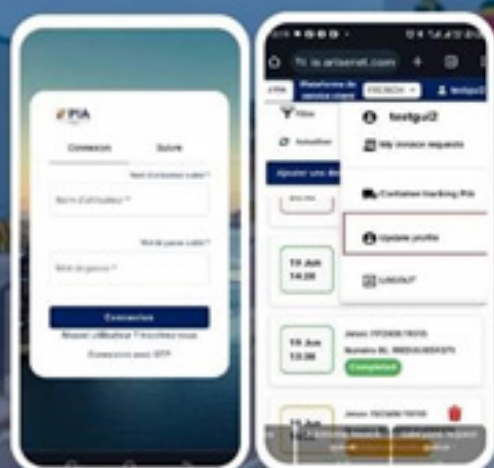
”
*Le Port sec
 a été mis en
 place pour
 désengorger le
 Port de Lomé*
 “

En outre, la plateforme permet de gérer diverses requêtes, telles que la facturation, le positionnement des conteneurs ou l'émission des bons de livraison. Le système intègre également une solution de paiement, facilitée par un partenariat entre la PIA et la banque panafricaine Ecobank.

Occupant une surface de plus de 20 hectares et pouvant accueillir jusqu'à 12 500 conteneurs, le Port sec a été mis en place pour désengorger le Port Autonome de Lomé. En 2022, cette infrastructure logistique a traité 7 339 conteneurs et 6 364 camions, selon les données officielles.



UN SERVICE CLIENT EN LIGNE DISPONIBLE POUR LES TRANSITAIRES ET LES CLIENTS DU PORT SEC DE LA PIA



- 1 Téléchargez notre service client du Port Sec PIA : www.afis.arisenet.com/CSP
- 2 Créez votre compte utilisateur en remplissant vos coordonnées et informations conformes à votre profil client
- 3 Gagnez en temps avec l'option «container tracking PIA» pour un suivi en temps réels de vos conteneurs
- 4 Optimisez en efficacité avec un service de facturation et d'émission de vos bons de livraison
- 5 Profitez de tous les Services additionnels disponibles sur notre plateforme :
 - Renouvellement de bons de livraison
 - Repositionnement de facture
 - Relevage et délestage
 - Soumission de preuve de paiement
 - Grue ...



Gestion des PVO au PAL : organisation, réformes et défis

Au sein du Port autonome de Lomé (PAL), les parcs de véhicules d'occasion (PVO) constituent un maillon logistique à part entière : zone d'accueil, de stockage temporaire, de contrôle et de commercialisation des véhicules importés. Le PAL recense une trentaine de parcs (32 selon la dernière communication détaillée), avec le TP3 comme pôle majeur, ce qui illustre l'industrialisation progressive de la filière et son poids dans l'économie portuaire.

La gestion des flux s'appuie sur un cadre procédural normalisé : dès le déchargement, le manutentionnaire enregistre la Vue à Quai (VAQ) dans le Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (GUCE/SEGUCE), garantissant la traçabilité pour les parties prenantes (Douanes, consignataires, exploitants). Ces étapes – prévisions d'escales, VAQ/VAB, transferts vers zones tampons puis parcs – sécurisent la chaîne d'information et réduisent les litiges.

1- PARCOURS TYPE D'UN VÉHICULE : DE L'ACCOSTAGE AU PARC

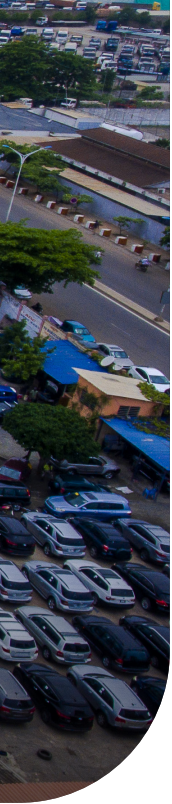
À l'arrivée du navire, les véhicules sont identifiés et stickerisés (châssis, parc destinataire, navire, date) avant acheminement vers les zones tampons puis vers le parc assigné. L'adossement au GUCE/

SEGUCE permet à l'ensemble des acteurs habilités de consulter en temps réel l'état d'avancement (VAQ/VAB), de préparer les documents et de programmer enlèvements ou opérations de contrôle. Cette interopérabilité réduit les goulots d'étranglement et la durée de séjour dans l'enceinte portuaire.

2) RÉFORMES RÉCENTES : CAP SUR LA DIGITALISATION ET LA FLUIDITÉ

a) Paiement digital des tickets d'accès aux PVO (mai 2025)

Point de bascule : le 21 mai 2025, le PAL a lancé le paiement en ligne des tickets d'entrée aux PVO et des accès camions. Les usagers règlent via des kiosques digitaux ou mobile money (Mixx by YAS,



Coris Money), reçoivent un ticket numérique et gagnent en rapidité, traçabilité et sécurité. Cette réforme s'inscrit dans la stratégie de dématérialisation des procédures du port.

Au-delà de l'expérience usager, l'objectif est de réduire les files, sécuriser les recettes liées aux accès, et limiter les manipulations de cash sur site – un enjeu autant opérationnel que de conformité.

b) AEVO : l'évaluation des véhicules d'occasion reprise par l'OTR (févr. 2022)

Depuis le 1^{er} février 2022, l'Office Togolais des Recettes (OTR) a repris la main sur l'évaluation des véhicules d'occasion via l'application AEVO, en lieu et place de la COTEC. Les demandes et résultats sont désormais 100 % électroniques, avec une section dédiée à la Division des Opérations Douanières de Lomé-Port. Cette centralisation et digitalisation visent une évaluation plus uniforme, un contrôle accru et une réduction de la fraude.

Si la réforme a été globalement saluée pour la clarté du référentiel, des frictions de mise en œuvre (lenteurs, files sur certaines attestations de sortie) ont été relevées, poussant l'OTR et la communauté portuaire à ajuster l'outillage et les délais.

c) Entretien des itinéraires de transfert par la SIVOT (2024–2025)

Pour fluidifier les transferts des véhicules entre quais, zones tampons et PVO, la SIVOT (Synergie des importateurs de véhicules d'occasion au Togo), avec l'appui du PAL, a réhabilité à plusieurs reprises les routes de transfert (juin 2024, puis mai 2025). Ces actions – financées

par les membres et partenaires – améliorent la sécurité, réduisent les pannes et délestent les points de congestion.

d) Ventes aux enchères OTR : désengorger et assainir le stock

Pour éviter l'engorgement des parcs par les véhicules non retirés, l'OTR organise des ventes aux enchères. Le 23 septembre 2024, 650 véhicules ont été proposés à la vente sur plusieurs sites du port, avec modalités d'enregistrement et d'enlèvement strictes ; une opération documentée par avis officiel et relais médias. Ce mécanisme assainit les stocks, libère de la capacité et récupère des recettes.

3) IMPACTS ATTENDUS DES RÉFORMES

Fluidité opérationnelle. La billetterie numérique d'accès réduit le temps d'attente, l'erreur humaine et les fraudes, tout en fournissant des données exploitables (pics d'affluence, temps de cycle) pour piloter les ouvertures de guichets, les sens de circulation et les créneaux d'enlèvement.

Traçabilité – conformité. L'adossement AEVO → GUCE/SEGUCE → VAQ/VAB crée une chaîne documentaire robuste : on suit le véhicule du navire au parc, puis jusqu'à l'attestation de sortie. Cela favorise l'équité fiscale et la transparence.

Capacité & sécurité. L'entretien des itinéraires de transfert par la SIVOT limite les blocages et accrochages, donc le risque de dégradation et de pertes, tout en améliorant la ponctualité des convois internes. Les enchères libèrent l'emprise foncière, cruciale pour absorber des arrivages irréguliers.





4) DÉFIS PERSISTANTS

ROBUSTESSE INFORMATIQUE ET INTEROPÉRABILITÉ

Les pics de connexion et certaines lenteurs (ex. sur des attestations de sortie) rappellent que la capacité serveur, la redondance et le support sont déterminants pour hisser la qualité de service au niveau d'un hub régional.

SÉCURITÉ DES PARCS

Les risques de vols d'accessoires ou de dégradations existent dans tout grand parc automobile ; ils exigent vidéosurveillance, contrôles d'accès et traçabilité des mouvements renforcés – à intégrer aux outils de ticketing et d'inventaire. (Appréciation générale appuyée sur les besoins opérationnels d'un PVO ; les incidents rappelés dans la presse ces dernières années montrent l'enjeu.)

GOVERNANCE MULTI-ACTEURS

La filière mobilise OTR, PAL, SIVOT, manutentionnaires, transitaires, assureurs : la coordination reste un art d'équilibre, surtout lors d'arrivages massifs ou d'enchères.

AMÉNAGEMENT & FONCIER

À moyen terme, la croissance du trafic impose de densifier le marquage au sol, optimiser l'occupation (rangements par typologie, état, priorité), et réserver des espaces d'inspection et PDI (pré-delivery inspection) pour accompagner la montée en gamme des services.

5) PISTES D'AMÉLIORATION

a- Plan de circulation intelligent : créneaux d'entrée par parc, files virtuelles couplées au ticketing, signalétique dynamique.

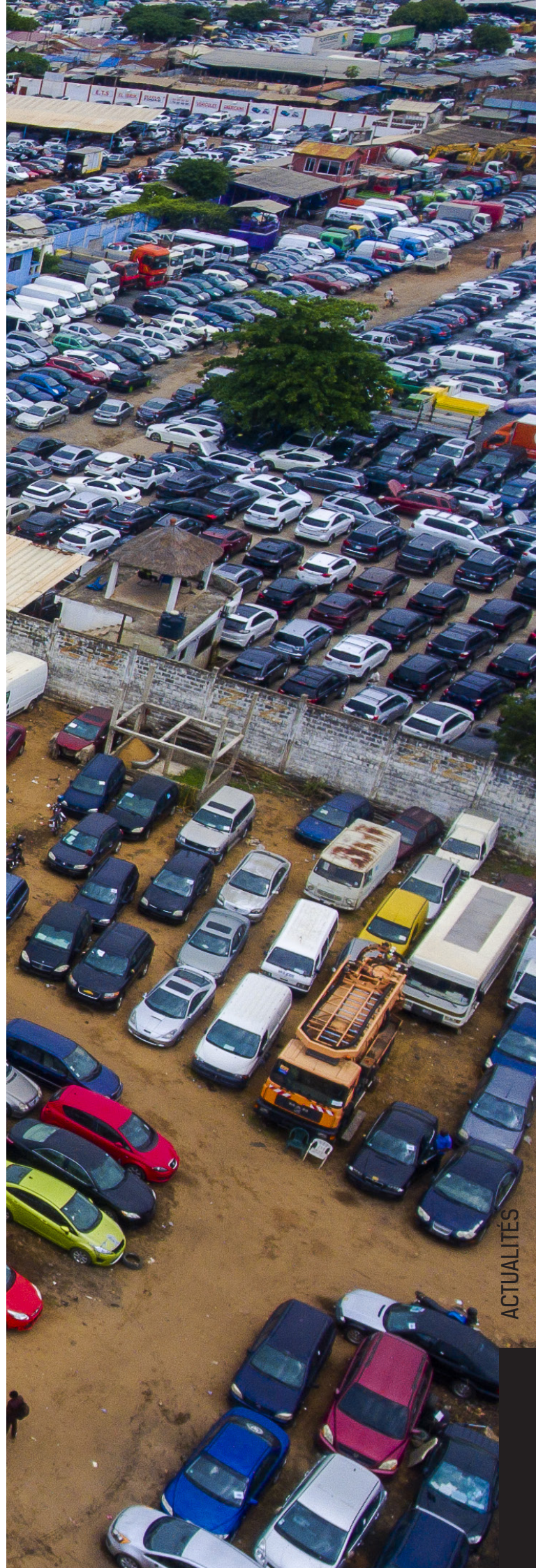
b- Tableau de bord intégré (AEVO ↔ GUCE ↔ Ticketing) : suivi en temps réel des volumes, délais, immobilisations, taux de rotation.

c- Standard de sûreté PVO : badges individuels, contrôle systématique des flux, CCTV mutualisé et audits périodiques.

d- Calendrier prévisionnel d'enchères: publier tôt les fenêtres de cession pour lisser les stocks et éviter les pics d'encombrement.

e- Maintenance programmée des voies: contrats-cadres avec indicateurs (temps de remise en état, surface traitée), en prolongeant la dynamique SIVOT.

En trois ans, la filière des PVO à Lomé a franchi un cap de modernisation : AEVO a structuré l'évaluation douanière, le ticketing digital a fluidifié l'accès et sécurisé la recette, tandis que la réhabilitation des itinéraires et les enchères ont amélioré la logistique terrain et la capacité utile. Le défi désormais est d'industrialiser ces avancées : interopérabilité des systèmes, gouvernance fine des flux, sûreté renforcée et pilotage par données pour contenir les délais et élever la qualité de service. À ce prix, le PVO de Lomé consolidera sa place de référence sous-régionale, au bénéfice du port, des opérateurs et des acheteurs finaux.





De Bolloré à Africa Global Logistics : une nouvelle ère s'ouvre au Port Autonome de Lomé

Depuis le 30 mars 2025, une nouvelle page de l'histoire portuaire togolaise s'écrit : Bolloré Africa Logistics Togo est officiellement devenue Africa Global Logistics (AGL). Cette mutation, loin d'être une rupture, s'inscrit dans la continuité d'une collaboration fructueuse entre le Port Autonome de Lomé (PAL) et l'ex-Bolloré, devenue aujourd'hui une filiale du géant maritime MSC (Mediterranean Shipping Company).

En décembre 2024, le groupe MSC a finalisé le rachat des parts de Bolloré Africa Logistics, faisant de lui l'opérateur

principal des deux terminaux à conteneurs du port de Lomé. À la tête de cette transformation, Charles Kokouvi Gafan, figure emblématique du secteur maritime togolais, continue de piloter avec rigueur et vision cette institution désormais renommée AGL Togo. Dans un entretien accordé à Jeune Afrique, il a rassuré partenaires et clients : «Le changement d'identité n'altère en rien nos engagements. AGL demeure fidèle à la même exigence de qualité, d'efficacité et de performance. Nos activités se poursuivent dans la plus grande sérénité, sans incidence pour nos partenaires.»

”
***AGL demeure
 fidèle à la
 même exigence
 de qualité,
 d'efficacité et de
 performance***
 “

UNE COLLABORATION EXEMPLAIRE AVEC LE PORT AUTONOME DE LOMÉ

Depuis plus de deux décennies, la coopération entre le Port Autonome de Lomé et Bolloré Africa Logistics a largement contribué à positionner le Togo comme un acteur majeur du commerce maritime ouest-africain. Sous la houlette de Charles Gafan, cette collaboration a permis de hisser Lomé au rang des plateformes logistiques les plus performantes du continent.

Investissements en infrastructures, digitalisation des procédures, fluidification du trafic portuaire, respect des normes internationales... le bilan est éloquent. Le terminal opéré par AGL se distingue aujourd'hui par sa capacité à accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde, grâce notamment à un tirant d'eau naturel de plus de 16 mètres, un atout unique sur la façade atlantique de l'Afrique de l'Ouest.

L'ENTRÉE DU PORT DE LOMÉ DANS LE TOP 100 MONDIAL

Cette dynamique de performance a trouvé une reconnaissance internationale en 2021, lorsque le Port Autonome de Lomé a fait son entrée remarquée dans le classement des 100 premiers ports mondiaux, publié chaque année par la Lloyd's List. Une première pour un port de la sous-région, fruit d'un travail concerté entre les autorités portuaires, les opérateurs logistiques et l'État togolais.

Ce classement a eu des retombées positives multiples : renforcement de la confiance des investisseurs, attractivité accrue pour les grandes compagnies maritimes, et affirmation du Togo comme hub logistique incontournable pour la sous-région. Lomé est désormais reconnu non seulement comme un port en eau profonde, mais aussi comme un modèle d'efficacité, de transparence et de modernité.





LES NOUVEAUX PROJETS D'AFRICA GLOBAL LOGISTICS À LOMÉ

Sous sa nouvelle bannière, Africa Global Logistics entend consolider les acquis tout en ouvrant de nouveaux horizons. L'entreprise multiplie les initiatives pour moderniser davantage les installations portuaires, optimiser les chaînes logistiques et renforcer la digitalisation des opérations.

Parmi les chantiers phares figurent :

- la construction d'entrepôts logistiques de nouvelle génération pour améliorer le stockage et la distribution ;
- la mise en place de solutions numériques intégrées pour la gestion en temps réel des flux de marchandises ;
- le renforcement des capacités de maintenance afin de fluidifier les opérations portuaires, même lors des pics d'activité.

AGL s'investit également dans une politique de responsabilité sociale et environnementale (RSE) ambitieuse, en

privilégiant l'énergie propre, la réduction de l'empreinte carbone et la formation continue des jeunes talents togolais dans les métiers de la logistique et du transport.

DES PERSPECTIVES PROMETTEUSES VERS L'HINTERLAND

Grâce à sa position géographique stratégique, le Port Autonome de Lomé constitue une porte d'entrée naturelle vers les marchés de l'hinterland : Burkina Faso, Niger, Mali et au-delà. AGL entend capitaliser sur cette vocation régionale en développant des corridors logistiques intégrés et des solutions de transport multimodal (route, rail et transit douanier électronique).

Ces projets visent à réduire les délais de passage portuaire, fluidifier les flux de marchandises vers les pays enclavés, et accroître la compétitivité du corridor togolais face à ses voisins de la sous-région. En renforçant les liaisons terrestres et en digitalisant les processus, AGL ambitionne de faire de Lomé le centre névralgique du commerce ouest-africain.

UN PORT D'AVENIR, UN PARTENAIRE DE CONFIANCE

Le Port Autonome de Lomé, fort de ses atouts naturels et de ses partenaires stratégiques, reste un acteur clé du commerce international. Son tirant d'eau exceptionnel de plus de 16 mètres lui confère un avantage compétitif rare, permettant d'accueillir les plus grands navires du monde, ce qui séduit les principaux armateurs internationaux.

Sous la direction éclairée de ses autorités portuaires et grâce à des partenaires solides comme Africa Global Logistics, Lomé s'affirme chaque jour davantage comme le hub logistique de référence en Afrique de l'Ouest. La transformation de Bolloré Africa Logistics en AGL marque

non pas une fin, mais un nouveau départ, fidèle à l'esprit d'innovation, de performance et de partenariat qui a toujours caractérisé le Port Autonome de Lomé.

En somme, la transition vers Africa Global Logistics s'inscrit dans la continuité d'une relation de confiance bâtie sur des décennies de succès. Avec une vision claire, des ambitions renouvelées et un ancrage fort dans la modernité, le Port Autonome de Lomé et AGL poursuivent ensemble leur mission: faire du Togo le carrefour maritime et logistique le plus compétitif de la région.



La Lloyd's List est l'une des plus anciennes publications économiques au monde, créée en 1734 au Royaume-Uni. Spécialisée dans le domaine maritime, elle fournit des informations, analyses et classements sur le transport maritime mondial. Chaque année, elle publie le classement des 100 premiers ports à conteneurs du monde, fondé sur leurs performances et volumes traités, devenant ainsi une référence incontournable pour les acteurs du commerce international, les armateurs et les autorités portuaires.



PAL 2024, escales de prestige et diversité des navires

En 2024, le Port Autonome de Lomé a accueilli plusieurs escales de navires de grande capacité qui ont contribué à dynamiser l'activité touristique locale et à diversifier les appels au port. Parmi les plus remarquées : le paquebot Bolette (Fred. Olsen), reçu le 6 février 2024 avec environ 1 300 touristes à bord ; le MS Nautica (Oceania Cruises), en escale le 2 juin 2024 dans le cadre d'un itinéraire longer Afrique- Europe ; et le luxueux Riviera (Oceania), présent sur des traversées transcontinentales passant par Lomé en novembre-décembre 2024. Ces escales, confirmées par les annonces officielles et les itinéraires des compagnies, illustrent l'intérêt des croisiéristes pour la façade ouest-africaine.





COMPARAISON PAR TYPE ET CAPACITÉ

Les trois navires cités représentent des segments différents du marché croisière. La Bolette, navire de la flotte Fred. Olsen, est un paquebot moyen (capacité passagers réduite mais fort ancrage “tourisme d’expérience”), adapté aux escales culturelles courtes ; son appel début février a généré des excursions massives vers Agbodrafo, Aného et autres sites patrimoniaux. Le MS Nautica et la Riviera (Oceania) sont des navires de luxe de taille moyenne à importante (quelques centaines à plus d’un millier de passagers selon l’affrètement), engagés sur de longues traversées intercontinentales : leurs escales tendent à être intégrées à des itinéraires “grand voyage” et attirent un tourisme plus dépensier et organisé.

IMPACT LOCAL ET RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

Les escales croisées en 2024 ont plusieurs effets concrets : arrivée de touristes

(= recettes pour prestataires locaux, guides, artisans, transports), montée en visibilité internationale du Togo comme destination d’escale, et opportunités pour les tours-operators locaux (ex. Kemit Africa Tours a coordonné l’accueil de la Bolette). Les chiffres rapportés (≈ 1 300 touristes pour la Bolette) traduisent des retombées immédiates sur l’économie informelle et les acteurs du tourisme. Cependant, ces gains restent ponctuels et dépendants des saisons et des itinéraires décidés par les compagnies.

FRÉQUENCE, SAISONNALITÉ ET LOGISTIQUE PORTUAIRE

Les escales de paquebots à Lomé suivent des schémas saisonniers (croisières “tropicales” en fin d’année et traversées trans-sahéliennes à l’automne-hiver). Côté logistique, Lomé dispose d’infrastructures capables d’accueillir ces unités (accostage, sûreté, accueil passagers), mais la répétition et l’accroissement des escales exigent coordination renforcée entre port, autorités touristiques et opérateurs locaux pour optimiser débarquement, excursions et re-



tombées. Le Port publie régulièrement des bulletins et la revue “Pilotine” qui détaillent ces aspects opérationnels.

NAVIRES COMMERCIAUX DE GRANDE PORTÉE : COMPLÉMENT OU CONCURRENCE ?

Outre les paquebots, Lomé a vu transiter en 2024 de grands cargos, vraquiers et porte-conteneurs — acteurs structurels du trafic portuaire. Leur présence, plus régulière mais moins médiatisée, est cruciale pour l'économie nationale. Sur le plan comparatif, les paquebots apportent des retombées touristiques ponctuelles ; les cargos assurent l'économie d'échelle et les recettes portuaires récurrentes. L'équilibre entre ces flux reste un enjeu stratégique pour maximiser l'impact local.

PERSPECTIVES ET RECOMMANDATIONS

Lomé a confirmé en 2024 sa capacité à attirer des paquebots de renom (Bolette, Nautica, Riviera) tout en conservant un trafic commercial soutenu. Pour convertir ces escales en développement durable, il est recommandé de : formaliser des offres d'excursions standardisées, renforcer la communication internationale du port comme escale culturelle sûre, et améliorer la coordination logistique (point d'accueil, sécurité, flux passagers). Ainsi, chaque appel de paquebot pourra produire des retombées plus larges et plus durables pour le tissu économique togolais.





CONDUCTEURS, ENSEMBLE, RENDONS AGRÉABLE LA CIRCULATION DE NOS ROUTES

ACTIVITÉS

- ✓ Publication des statistiques maritimes,
- ✓ Gestion des bordereaux de suivi de cargaisons
- ✓ Formation des opérateurs économiques
- ✓ Assistance routière



**DES ENGIN D'ASSISTANCE
ÉQUIPÉS DE FONCTIONS MULTIPLES**



**LA QUALITÉ DU REPOS
GARANTIT LA SÉCURITÉ
DE LA CIRCULATION**

MISSIONS

- ✓ Assurer la rationalisation de la desserte et la maîtrise des coûts de transports
- ✓ Proposer des solutions adéquates aux problèmes liés aux transports et toutes mesures de nature à faciliter les formalités administratives
- ✓ Promouvoir les activités du secteur

Direction Générale

BP.2991 - Tél.:+228 22 23 71 00 / Fax:+228 22 27 08 40 / Email: cnct@cnct.tg

Cellules d'Assistance

Djéréhouyé:+228 22 47 47 47 / Agaradè:+228 22 48 48 48 / Hédzranawoé: +228 22 46 46 46

L'union dans l'efficacité

Le navire de dernière génération «Kota Tema» au Port Autonome de Lomé

Le Kota Tema, dernier né de la flotte et le plus grand navire de la société Singapourienne Pacific International Lines (PIL), a réalisé son baptême au Togo le samedi 8 juin, accostant au Port Autonome de Lomé. Cette escale a été célébrée par une cérémonie inaugurale.



Selon le contre-amiral Fogan Adegbon, directeur général du PAL, l'arrivée du Kota Tema ouvre la voie à de nouveaux horizons et défis pour la plateforme togolaise. Le développement d'un cluster autour de l'activité de transbordement deviendrait ainsi le pilier central de l'évolution du port, promettant des destinées encore plus glorieuses pour le commerce maritime togolais.

D'une capacité de 7 092 EVP (équivalents 20 pieds), le Kota Tema a été affrété en avril 2024 par PIL (Pacific International Lines). La société qui opère en Afrique depuis les années 1970, veut démontrer par ce passage, sa volonté de connecter le Togo et les pays du Golfe de Guinée avec le reste du monde.

Fondée en 1967, PIL est actuellement classée 12ème parmi les principales compagnies maritimes mondiales

de conteneurs. Son réseau de service étendu, couvre plus de 500 sites dans 90 pays, notamment en Afrique, en Chine, en Asie, au Moyen-Orient, en Amérique latine, en Océanie et dans les îles du Pacifique.

Le Port de Lomé, pour sa part, garde toujours sa place dans le Top 100 de la revue spécialisée Lloyd's List, pour la quatrième année consécutive.

Le Port de Lomé a aussi amélioré son rang : 94ème l'an dernier, Lomé gagne

ainsi une nouvelle place dans l'édition 2024, et se classe devant des installations comme celles de Lazaro Cardenas (Mexique), Yeosu Gwangyang (Corée du Sud) ou encore Southampton (Royaume-Uni).

Selon le classement 2024 des 100 premiers ports mondiaux publié par la revue londonienne Lloyd's List spécialisée dans la logistique et le commerce maritimes, le Port Autonome de Lomé occupe pour la quatrième fois consécutive le premier rang des ports à conteneurs en Afrique de l'ouest et en Afrique subsaharienne, avec un trafic de 1,91 million EVP.

En Afrique, il se classe 5ème, derrière les ports de Tanger Med (Maroc), Saïd (Egypte), Durban (Afrique du Sud) et Damietta (Egypte).

Les performances réalisées sont surtout la résultante des importantes

réformes engagées par le gouvernement afin de rendre le port attractif et de positionner le pays tout entier comme un hub logistique régional de premier plan.

Rappelons que le Port Autonome de Lomé – seul port en eau profonde de la côte ouest africaine pouvant accueillir des navires à fort tirant d'eau – a connu ces 10 dernières années, une mutation progressive de ses infrastructures, qui s'affichent, aujourd'hui, comme les plus modernes de la sous-région ouest africaine et faisant partie des meilleurs au plan continental. Cette performance est la résultante d'une volonté politique affirmée, qui a su allier discrétion et efficacité dans sa stratégie d'attrait de capitaux à travers les Partenariats Publics/Privés.



Gestion des déchets au Port Autonome de Lomé : état des lieux, pratiques et défis



CADRE INSTITUTIONNEL ET SYNERGIES URBAINES

Le Port Autonome de Lomé (PAL), opérant dans l'agglomération du Grand Lomé, évolue dans un environnement où la gestion des déchets solides urbains est encadrée par des dispositifs structurants. La mise en place du Centre d'Enfouissement Technique (CET) par l'AFD, l'UE, la BOAD dans le cadre du programme PEUL II, a inauguré une filière formalisée de collecte, transport et stockage pour la ville, couvrant jusqu'à 250 000 tonnes par an grâce à un système de casiers sécurisés.

Avec la phase III (PEUL III), le District Autonome du Grand Lomé (DAGL) cible la sécurisation de l'ancienne décharge d'Agoè-Nyivé, la réduction des déchets enfouis, la valorisation/recyclage, et le renforcement des capacités locales. Le projet engage aussi une campagne de sensibilisation au tri sélectif auprès des

ménages, visant à faire des citoyens les premiers acteurs de la chaîne.

GESTION SPÉCIFIQUE DES DÉCHETS AU TERMINAL DE LOMÉ CONTAINER TERMINAL (LCT)

Le terminal LCT applique une politique environnementale intégrée, incluant un système organisé de collecte, tri, entreposage des déchets. Il maintient une aile dédiée pour les conteneurs dangereux, sépare les classes de déchets, et met en place des partenariats pour le recyclage de déchets électriques et électroniques.

L'objectif affiché est clair : limiter l'impact sanitaire et environnemental des opérations portuaires, grâce à des moyens tels que le tri à la source et la gestion différenciée des flux.

”

*Elles transforment
chaque jour environ 1,5
tonne de sachets plas-
tiques (pure water) en
gilets de sauvetage...*

“



INITIATIVES AU PORT DE PÊCHE : INNOVATIONS LOCALES DANS LE RECYCLAGE

Au port de pêche de Lomé, une initiative remarquable est conduite par un groupe de femmes formées par la FAO : elles transforment chaque jour environ 1,5 tonne de sachets plastiques (pure water) en gilets de sauvetage et autres objets utiles, donnant une seconde vie à des déchets marins autrement polluants.

Ce modèle circulaire démontre que l'action citoyenne et la sensibilisation peuvent générer des résultats concrets, même en l'absence de structures sophistiquées.

ACTEURS PRIVÉS ENGAGÉS : LE RÔLE DE GIP-TOGO

Au-delà du port proprement dit, Gado Bemah et sa structure GIP-Togo jouent un rôle pionnier dans le tri, la collecte et le recyclage des plastiques dans Lomé. Ils opèrent en partenariat avec des communes, recyclent en produits utiles (dalles, briques, tableaux), emploient localement et annoncent une expertise nationale croissante.

Le tri généralisé des déchets produits sur le port (zone tertiaire, restauration, bureaux, magasins) reste peu structuré. La gestion repose largement sur le système urbain (DAGL), sans protocole spécifique aux usages portuaires.

ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR UN DISPOSITIF INTÉGRÉ

Pour renforcer durablement la gestion des déchets au PAL, plusieurs leviers méritent d'être actionnés :

- Intégrer LCT-LCT et autres zones du port dans un plan de tri/transfert vers le CET urbain ou filières de recyclage (GIP-Togo, ONG) ;
- Mettre en place des postes de tri à l'échelle du port, avec sensibilisation des entreprises et usagers portuaires ;
- Encourager les initiatives locales de valorisation, comme l'expérience des femmes au port de pêche, en les généralisant ;
- Organiser des partenariats public-privé pour le recyclage des plastiques, papiers, métaux, et déchets dangereux.

Le LCT dispose d'un système structuré pour la gestion des déchets, y compris tri et entreposage spécialisés. En revanche, le reste du port — zones administratives, zones de transit, commerces — n'est pas intégré dans un dispositif de tri ou de valorisation dédié. Des initiatives innovantes existent (FAO au port de pêche, GIP-Togo au niveau municipal), mais elles restent isolées. Pour une durabilité réelle, le port aurait intérêt à développer un système intégré, s'appuyant sur les structures urbaines existantes, les acteurs locaux et une stratégie de sensibilisation ciblée.



COMMUNAUTÉ
PORTUAIRE DE LOMÉ

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOMÉ (A2PL)

Président : Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON

Secrétaire Général : Monsieur Awèmèwètou HALADOKO

LISTE DES SOCIÉTÉS ET INSTITUTIONS MEMBRES

STRUCTURES D'ÉTAT

1. PORT DE LOMÉ
2. OTR / COMMISSARIAT DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
3. CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)
4. CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO
5. SAZOF
6. SEGUCE TOGO (Guichet Unique)
7. DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES
8. PIA (Plateforme Industrielle d'Adétikope)

MANUTENTIONNAIRES

1. TOGO TERMINAL
2. LOMÉ MULTIPURPOSE TERMINAL
3. TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOMÉ (TCL)
4. LOMÉ CONTAINER TERMINAL (LCT)

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

1. NAVITOGO
2. SAGA TOGO
3. STCM
4. MAERSK LOGISTICS AND SERVICES TOGO (Ex DAMCO)
5. COTOTRAC
6. LOGISTRANS
7. UNIPORT-TOGO
8. UNION PROFESSIONNELLE DES AGREES EN DOUANES (UPRAD)
9. ASSOCIATION DES COMMISSIONNAIRES AGREES EN DOUANES (ACAD)
10. CONVERGENCE DES COMMISSIONNAIRES EN DOUANES AGREES DU TOGO (CCDAT)

REPRESENTANTS DES PAYS DU SAHEL

1. CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS (CBC)
2. CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU BURKINA FASO (CCI-BF)
3. SONABHY
4. CONSEIL NIGERIEEN DES UTILISATEURS DE TRANSPORT (CNUT)
5. NITRA
6. ENTREPOTS MALIENS DU TOGO (EMATO)

TRANSPORTEURS

1. UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)

AUTRES PARTENAIRES

1. ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)
2. SOCIÉTÉ TOGOLAISE DE STOCKAGE DE LOMÉ (STSL)
3. INROS LACKNER SE
4. ANTASER TOGO
5. BOLUDA LOMÉ
6. ZENER (Ancien SODIGAZ)
7. SOCIÉTÉ TOGOLAISE D'ENTREPOSAGE (STE)
8. SOCIÉTÉ TOGOLAISE DE CONTRÔLE AUTOMOBILE (STCA)
9. FONDATION BLUE TURTLE
10. SYNDICAT DES IMPORTATEURS DE VÉHICULES D'OCCASION DU TOGO (SIVOT)
11. ERES – TOGO
12. SGMT (Société Générale des Grands Moulins)



L'érosion côtière au Togo: enjeux, interventions et perspectives

WACA TOGO - CHIFFRES CLÉS

OBJECTIF GLOBAL

- 🌳 1000 hectares à reboiser
- 🌱 Plus de 1 million de plants
- 💰 ~700 million de FCFA

RÉALISATION À MI-PARCOURS

- 🌳 552,5 ha reboisés (45% de l'objectif)
- 🌊 179,5 ha de mangroves
223 ha de berges de cours d'eau
- 🏠 150 ha sur terroirs

RÉALISATION SPÉCIFIQUES

- 🌳 356 ha reboisés en 2020-2021
- 🌱 283 ha de mangroves restaurées au lac Zowla (2020-2023)
- 🔥 Introduction du biochar (2025) pour améliorer les sols maraichers

CONTEXTE RÉGIONAL (AFRIQUE DE L'OUEST)

- ⚠️ 13 000 décès/an liés aux inondations et pollution (2017)

Le littoral ouest-africain est frappé par une érosion côtière rapide, souvent de l'ordre de 1 à 2 mètres par an, voire jusqu'à 10 mètres localement selon les secteurs critiques. Au Togo, la situation est particulièrement préoccupante sur le segment d'Agbodrafo à Aného, à une trentaine de kilomètres à l'est de Lomé, où les sols sablonneux, les pluies torrentielles, la faible pente et l'impact du port aggravent ce phénomène.

C'est dans ce contexte que le Programme WACA Resilience Investment Project (WACA ResIP) a été lancé, sous l'égide du Programme WACA (West Africa Coastal Areas) de la Banque mondiale. Ce programme, d'un montant total de 210 millions \$, vise à renforcer la résilience des zones côtières dans plusieurs pays de la région, dont le Togo et le Bénin.

Pour le Togo, une ligne de financement complémentaire de l'AFD, à hauteur d'environ 35 millions € (~22,9 milliards FCFA), a été approuvée pour intervenir sur le segment Gbodjomé-Agbodrafo (7 km), en complément des travaux déjà entamés dans le cadre de WACA ResIP.

BOSKALIS : MAÎTRE D'ŒUVRE TECHNIQUE

La réalisation technique des ouvrages revenait à Boskalis International BV, entreprise néerlandaise spécialisée dans les infrastructures maritimes, la gestion des sédiments et la défense côtière.

Leur mission comprenait :

- La construction de 15 nouveaux épis (ouvrages perpendiculaires à la côte) ;
- La réhabilitation de 6 épis existants ;
- Un programme de rechargement de plus d'un million de m³ de sable pour reconstituer la plage et assurer la reconstitution naturelle du littoral (concept de « sand engine »).

TRAVAUX ACHEVÉS ET RETOMBÉES NATIONALES

Sur le tronçon Agbodrafo-Aného, les 14 épis et le brise-lame, ainsi que les rechargements de casiers et la digue de sable,

ont été achevés en avance par rapport aux délais (prévu en juin 2023), selon le coordonnateur national du WACA, Assimiou Adou Rahim Alimi. Le ministre de l'Environnement a supervisé la livraison le 12 mai 2023.

Au-delà de la protection structurelle, le projet comporte un volet développement socio-économique et climatique : création d'emplois (estimés à plusieurs milliers), reforestation de 300 hectares de mangroves, soutien à l'agriculture durable, systèmes d'alerte précoce, soutien aux radios locales et observatoire côtier.

ENJEUX ET PERSPECTIVES

À long terme, ces infrastructures protégées — notamment grâce au concept « Building with Nature » (construction avec la nature) — permettent d'espérer plusieurs décennies de stabilité côtière, estimées à 20 ans d'efficacité pour les ouvrages posés.

Cependant, les défis persistent :

- Certains chantiers sociaux (assainissement, infrastructure rurale) accusent des retards, soulevant des inquiétudes quant à leur mise en œuvre effective ;
- Les segments non traités de la côte demeurent vulnérables ; une stratégie segmentée doit être maintenue et élargie ;
- Enfin, la montée du niveau de la mer et l'intensification des tempêtes exigent une approche intégrée et renouvelée, où l'écosystème (mangroves, dunes) devient un pilier de protection autant que l'infrastructure dure.



Des réflexions pour une meilleure gestion de marchandises dangereuses au Port Autonome de Lomé

Au Togo, la gestion des marchandises dangereuses dans la zone portuaire de Lomé fait l'objet d'une série de réflexions impliquant les principaux acteurs du port et les responsables du ministère de la protection civile. Une rencontre s'est tenue en milieu de semaine dernière à Lomé à cet effet.



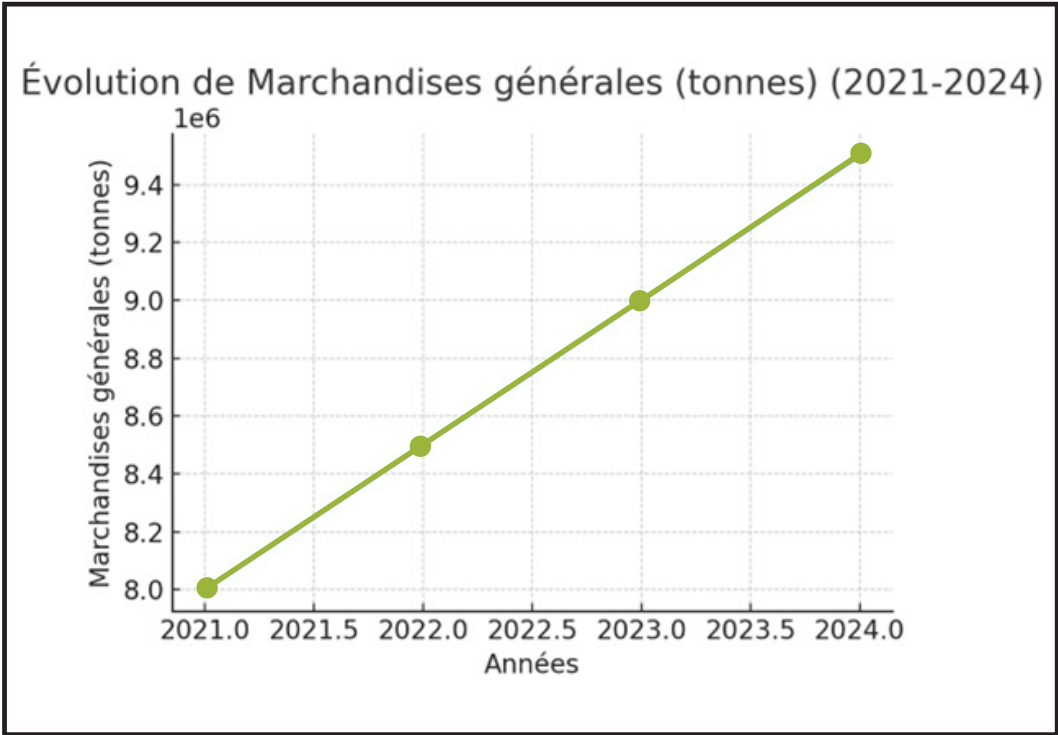
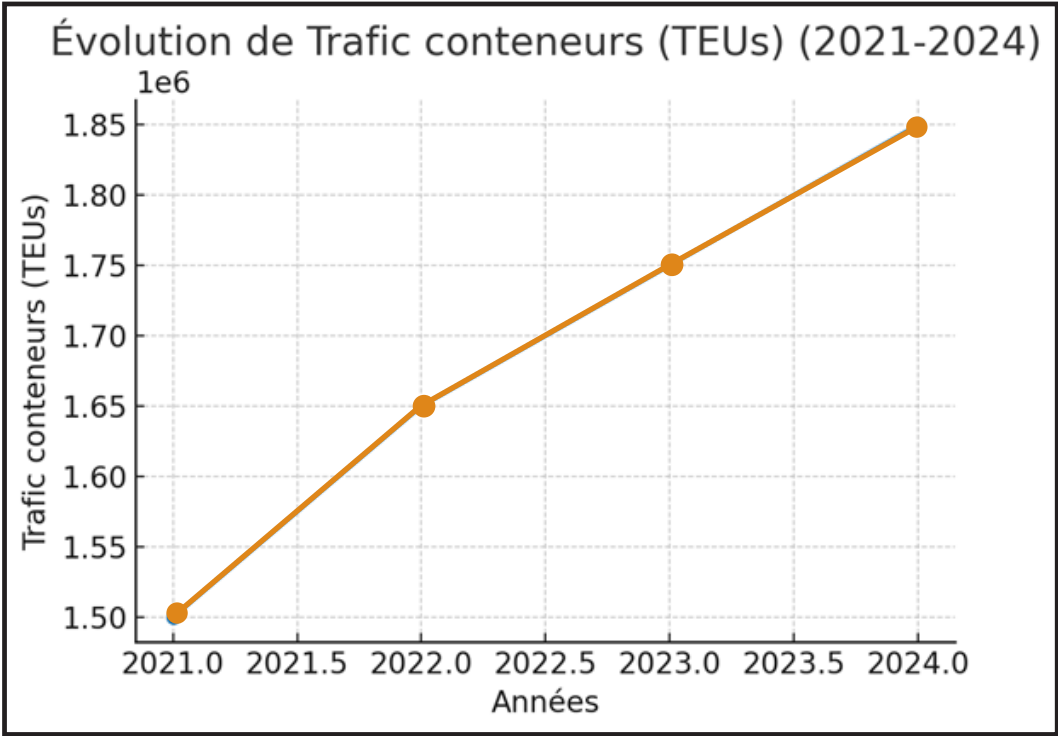
Lors de cette rencontre, les participants ont notamment analysé la gestion qui se fait de ces marchandises sensibles, ainsi que le niveau de mise en œuvre des dispositions réglementaires nationales et internationales en la matière. Il est apparu que des efforts supplémentaires étaient nécessaires pour assurer une application plus rigoureuse des textes.

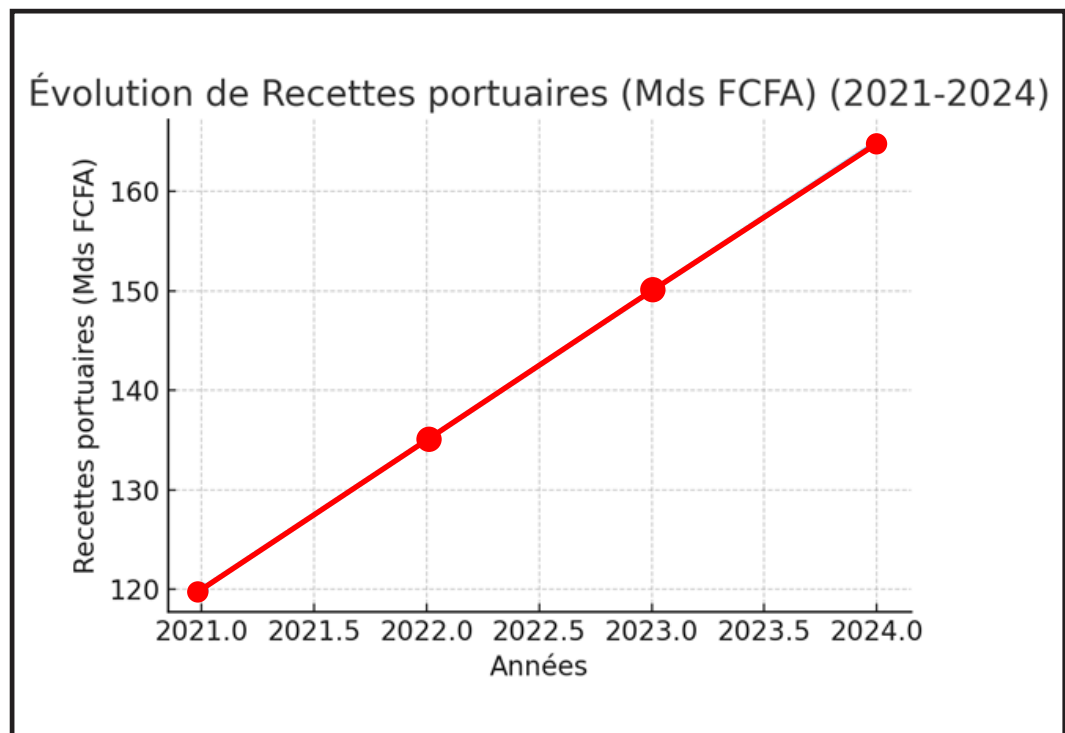
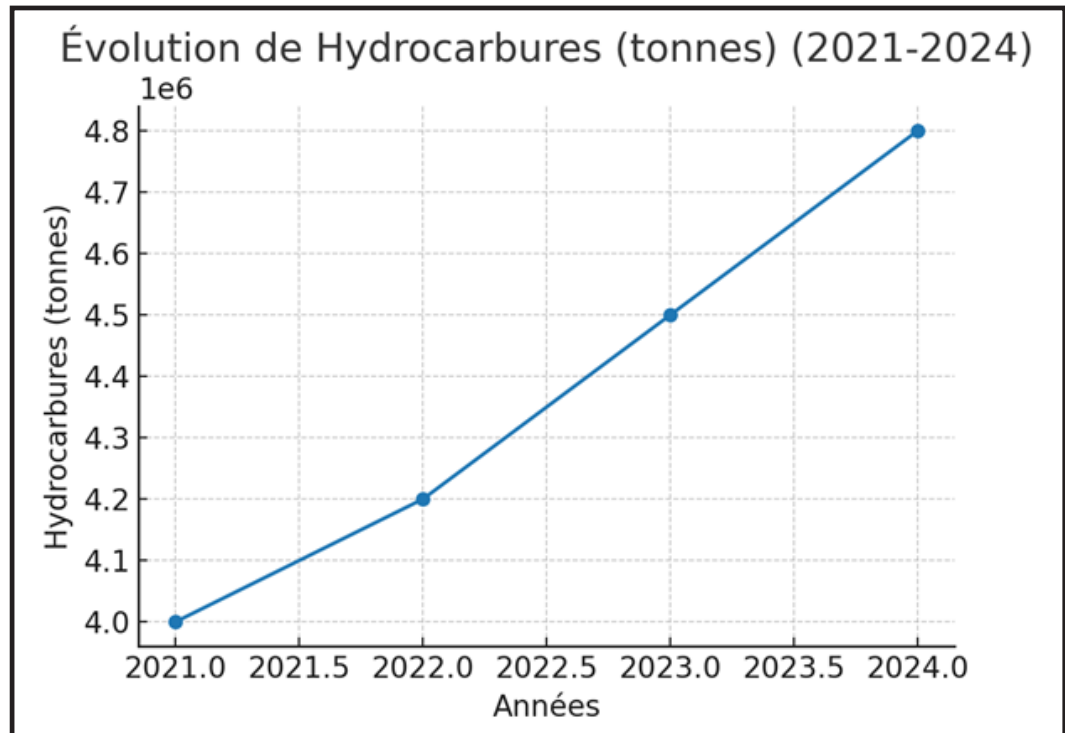
C'est ainsi qu'à l'issue des discussions, des recommandations ont été formulées et seront soumises à un comité chargé d'approfondir la réflexion. Cet examen approfondi fait suite à un constat selon lequel, un grand nombre de produits dangereux transitent ou sont stockés dans l'enceinte portuaire, représentant un risque avéré pour la sûreté et la sécurité non seulement du port, mais aussi de l'ensemble du territoire national.

D'après Calixte Madjoulba, ministre de la Sécurité « les conséquences d'une mauvaise gestion ou du non-respect des protocoles de gestion des marchandises dangereuses peuvent être catastrophiques, tant sur le plan humain qu'environnemental ». Il soutient également que ces nouvelles réflexions s'inscrivent dans une volonté affirmée des autorités togolaises de renforcer la sécurité sur leur plateforme logistique en mettant en place des procédures et des contrôles plus stricts afin de prévenir tout incident majeur lié à la manutention ou au stockage des marchandises dangereuses.

Il faut noter que le Togo a signé des conventions relatives à la gestion des marchandises dangereuses et s'est doté, depuis août 2021, d'une réglementation spécifique sur le transport de ces produits et des déchets dangereux dans ses eaux territoriales.

BAROMETRE







ANALYSES

1 DYNAMIQUE DES TRAFICS PORTUAIRES : LES DONNÉES MONTRENT UNE PROGRESSION CONTINUE DU TRAFIC

- Les conteneurs sont passés d'environ 1,5 million de TEUs en 2021 à près de 1,85 million en 2024 (+23 % en 4 ans).
- Les marchandises générales connaissent une croissance régulière, soutenue par l'essor des importations et du transit régional.
- Le trafic des hydrocarbures progresse également, ce qui confirme le rôle stratégique du port dans l'approvisionnement énergétique sous-régional.

ANALYSE : *cette croissance traduit la consolidation de Lomé comme hub logistique ouest-africain, en particulier pour les flux en direction du Sahel (Mali, Niger, Burkina Faso).*

2 COMPETITIVITE ET RECETTES : LES RECETTES PORTUAIRES AUGMENTENT (120 À 165 MILLIARDS FCFA ENTRE 2021 & 2024)

- Cette hausse est liée à la modernisation des infrastructures, à l'arrivée de nouveaux armateurs et au renforcement des services logistiques.
- Le Port bénéficie également de sa position géographique (eaux profondes, accès direct aux grands navires).

ANALYSE : *la compétitivité repose sur trois piliers : infrastructures modernes, attractivité tarifaire et qualité de services.*



3

TENDANCES CONCURREN- TIELLES

- Tema (Ghana) et Abidjan (Côte d'Ivoire) restent les rivaux majeurs, investissant massivement dans leurs terminaux.
- Toutefois, Lomé conserve un avantage avec sa capacité d'accueil des méga-porteurs et une zone franche attractive.

MENACE : *le renforcement des corridors terrestres voisins pourrait détourner une partie du trafic de transit si le Togo n'accélère pas ses réformes logistiques.*

4

INNOVATIONS ET DIGITALI- SATION

- Depuis 2023, plusieurs procédures ont été dématérialisées (formalités douanières, suivi en ligne des cargaisons).
- Ces réformes ont réduit les délais de passage portuaire et amélioré la transparence.

ANALYSE : *la digitalisation constitue un avantage compétitif durable, mais doit être poursuivie pour intégrer l'intelligence artificielle et la blockchain dans la gestion logistique.*

5

PERSPECTIVES 2025

- Développement de corridors multimodaux (rail, route) vers l'arrière-pays.
- Poursuite de la transition verte (réduction des émissions et gestion durable des déchets).
- Renforcement des partenariats public-privé pour soutenir les investissements

Ces données susmentionnées mettent en lumière que le Port Autonome de Lomé est en croissance constante, mais doit maintenir ses efforts de modernisation, digitalisation et durabilité pour conserver son statut de hub régional face à une concurrence de plus en plus structurée.



DIRECTION GENERALE

01 BP : 1225 Lomé 01 Togo
Tél : +228 22 23 77 00 / 22 23 77 77
22 23 78 00 / 22 27 47 42
Fax : +228 22 27 26 27 / 22 27 02 48
Numéros verts : 80 00 18 18 / 80 00 00 18
togoport@togoport.tg
www.togoport.tg

CENTRE D'APPEL DU PORT DE LOME

Tél: 8818

DIRECTION COMMERCIALE

Tél. +228 22 27 02 96
Fax. +228 22 27 02 96 / 22 27 26 27

TERMINAL DU SAHEL

Tél. +228 22 50 20 84 / 22 25 20 76
Fax. +228 22 27 26 27

CAPITAINEURIE DU PORT

Tél. +228 22 27 04 57 - Fax. +228 22 27 41 69

**BUREAUX DE REPRESENTATION
BURKINA FASO**

Tél : +226 25 35 61 00
+226 70 29 01 10
+228 90 12 96 99

NIGER

BP 1038 Niamey Niger
Tél : +227 20 74 03 26 / 21 79 48 73
Mob : +227 96 96 48 73
Fax : +227 20 74 03 27

MALI

Tél: +228 22 27 47 42
+228 22 23 77 00
+228 22 23 78 00
Fax: +228 22 27 26 27
+228 22 27 02 48

**COMMUNAUTE PORTUAIRE :
ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT
DE LOME (A2PL)**

Tél : +228 22 27 47 42

MANUTENTIONNAIRES**TOGO TERMINAL**

Tél : +228 22 23 73 50
Fax : +228 22 27 86 52 / 22 27 01 34

LOME CONTAINER TERMINAL

Tél : +228 22 53 70 25 / 22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME

Tél : + 228 22 71 04 66
Email : TG003-info.tcl@aglgroun.com

LOME MULTIPURPOSE TERMINAL

Tél : +228 22 23 73 86
Fax : +228 22 23 73 77

BOLUDA

Tél : +228 22 71 75 36

NECOTRANS

Tél : +228 22 27 93 84 / 22 27 93 59

OTOCI

Tél : +228 22 71 75 76 / 22 71 41 24
Fax : +228 22 71 75 97

UNIPOINT

Tél : +228 22 20 23 27
Fax : +228 22 22 30 46

EXPO AUTO

Tél : +228 22 27 04 75
Fax : +228 22 27 04 76

**GUICHET UNIQUE POUR LE COMMERCE
EXTERIEUR**

Société d'Exploitation du Guichet Unique
Pour le Commerce Extérieur (SEGUCET)
Tél : +228 22 23 90 00 / 22 20 69 20
support@segucetogo.tg
www.segucetogo.tg

**MINISTRE DE L'ECONOMIE MARITIME, DE
LA PECHE ET DE LA PROTECTION COTIERE**

Tél : 91 61 80 08
E-mail : secretariat.ministre@maritime.gouv.tg

HAUT CONSEIL POUR LA MER (HCM)

Tél : +228 22 27 88 27 / 22 23 41 35

**CONSEIL BURKINABE
DES CHARGEURS (CBC)**

Tél. +228 22 27 62 70
Fax : +228 22 27 02 79

**CHAMBRE DE COMMERCE ET
D'INDUSTRIE DU BURKINA FASO (CCI-BF)**

Tél. +228 22 27 32 06
Fax +228 22 27 01 57

**CONSEIL NIGERIE DES UTILISATEURS
DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)**

Tél. +228 22 27 32 06
Fax +228 22 27 01 57

LA NIGERIENNE DE TRANSIT (NITRA)

Tél. +228 22 27 05 69
Fax: +228 22 27 67 51

ENTREPOTS MALIENS AU TOGO (EMATO)

Tél. +228 22 27 48 40 / 22 23 77 00 Poste 45 41
Fax : +228 22 27 48 40

AUTRES PARTENAIRES**OFFICE TOGOLAIS DES RECETTES (OTR)**

Tél : +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
Fax : +228 22 27 31 60

CABINET INROS LACKNER AG

Bureau de Lomé
Tél : +228 22 27 06 92
+228 22 23 77 00 Poste 45 11

**COTECNA (SOCIÉTÉ D'ADMINISTRATION
DU SCANNER)**

Tél. +228 22 27 46 26
Fax. +228 22 71 31 89

**CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU TOGO (CCIT)**

Tél. +228 22 21 70 65
Fax. +228 22 21 47 30

BUREAU DES DOUANES DU PORT DE LOME

Tél. +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
Fax. +228 22 27 02 48

GENDARMERIE DU PORT

Tél. +228 22 23 77 00 Poste 42 16 / 42 17
+228 22 27 31 60

BRIGADE MARITIME

Tél : +228 22 23 77 00 Poste 42 05 ou 42 04
+228 22 71 29 07

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT

Tél. +228 22 27 31 89

**UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)**

Tél : +228 22 23 77 43 / 22 27 47 42 Poste 45 43

**PLATEFORME INDUSTRIELLE
D'ADETIKOPE (PIA)**

Tél : +228 22 5301 70
E-mail : pia@arisenet.com

AFRICA CONSULTING LEADERS (ACL)

Tél : +228 22 71 91 41
E-mail : africolead@yahoo.com

**FAITIERE PATRONALE TOGOLAISE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS**

Tél : +228 02 31 30 / 90 04 30 19

**CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS
DU TOGO (CNCT)**

Tél : 22 23 71 00

**DIRECTIONS DES AFFAIRES
MARITIMES (DAM)**

Tél : 70 43 52 24 / 22 57 66 24

**AGENCE DE PROMOTION DES INVESTIS-
SEMENTS ET DE LA ZONE FRANCHE-TOGO
(API-ZF)**

Tél : 22 53 53 53

AFRICA GLOBAL LOGISTICS (AGL)

Tél : 22 27 07 20

SAGA TOGO

Tél : 22 27 58 78

STCM

Tél : 22 27 84 76

MAERSK TOGO

Tél : 22 23 12 31

**MEDITERRANEAN SHIPPING
COMPANY (MSC)**

Tél : 22 35 06 56

CMA CGM TOGO

Tél : 22 23 92 77
Booking : 22 23 92 71
Service dispute
(litige sur facture) : 22 23 92 72

R-LOGISTIC TOGO

Tél : 22 27 93 84

GRIMALDI TOGO

Tél : 22 27 32 31

NAVITRANS AFRICA TOGO

Tél : 22 27 56 12 / 14

**TOGOLAIS D'AFFRETEMENT
ET D'AGENCE DE LOME (TAAL)**

Tél : 22 22 02 43

INTER SEAS TOGO

Tél : 22 27 85 81 / 82

COTOTRAC

Tél : 22 71 48 86

LOGISTRANS

Tél : 22 27 60 06

GROUPE GATO

Tél : 90 04 11 10
Tél : 22 27 94 57
Tél : 22 71 94 77

**ASSOCIATION DES GRANDES
ENTREPRISES DU TOGO (AGET)**

Tél : 22 21 95 85

**SOCIETE TOGOLAISE
DE STOCKAGE DE LOME (STSL)**

Tél : 22 23 72 00

TOGO INVEST

Tél : 22 23 12 80

**SOCIETE GENERALE
DES MOULINS DU TOGO (SGMT)**

Tél : 22 27 73 46

NIOTO

Tél : 22 27 23 79 / 22 27 26 84

CIMTOGO

Tél : 22 27 08 59

CIMCO

Tél : 98 48 03 03

10 Proverbes & dictons maritimes du monde

1. «L'eau qui porte la pirogue est la même qui la renverse. » (proverbe africain)

Double visage de la mer : source de richesse mais aussi de prudence.

2. «Qui veut aller loin ménage sa monture. » (proverbe français)

Dans le monde maritime, cela rappelle l'importance de bien préparer son navire et son équipage.

3. « Celui qui veut traverser la rivière doit parler aux gens de l'autre rive. » (proverbe togolais/africain)

Rappel du rôle du dialogue et de la coopération, valeur essentielle dans le commerce portuaire.

4. «Une mer calme n'a jamais fait un bon marin. » (dicton anglais)

Les épreuves forgent l'expérience.

5. «Une pirogue n'avance pas si chacun pagaie dans son sens. » (proverbe africain)

Importance de l'unité et du travail collectif.

6. « Quand le vent se lève, certains construisent des murs, d'autres des moulins. » (proverbe chinois)

En mer comme dans la vie, il faut savoir s'adapter aux vents contraires.

7. «L'homme ne peut dompter la mer, mais il peut apprendre à la connaître. » (sagesse africaine adaptée)

Symbole de respect et d'humilité face à la nature.

8. «La mer unit les peuples qu'elle sépare.» (proverbe européen)

Belle image du rôle du commerce maritime.

9. «Le voyage enseigne plus que les livres.» (proverbe africain)

Invitation à l'ouverture et à l'expérience

10. «Même la plus longue traversée commence par la mise à l'eau d'une barque. » (dicton inspiré du Japon)

Invitation à l'action et à la persévérance.



MOTS MÉLÉS



ANIMAGUS
ARAGOG
AZKABAN
BRUIT
CHOIXPEAU
CROUTARD
DECOR
DOBBY
DRAGO
DUMBLEDORE
EPOUVANTARD

GAROU
GRYFFONDOR
HAGRID
HIPPOGRIFFE
MARAUDEUR
MOLDU
ONCLE
POTION
POTTER
POUDLARD
QUIDDITCH
REMUS

ROGUE
RON
SAULE
SECRET
SERPENTARD
SIRIUS
SORCIER
TANTE
VESTE
VOLDEMORT
WINKY

MOTS MÉLÉS



ALLURE
ARCHIPEL
BANZAI
BONSAI
BONZE
CATALPA
EMPEREUR
ESTAMPE
FEMUR
FUTON
GEISHA
GOMASIO
HAIKU
HIROSHIMA
HONSHU

HOKKAIDO
IKEBANA
JEUDI
JUDOKA
KAMIKAZE
KARAOKE
KOBE
KOURILES
KYOTO
LOTUS
MANGA
MIKADO
NOUILLE
ORIGAMI

OSAKA
PACIFIQUE
SAMOURAI
SEISME
SHOGUN
SOJA
SUDOKU
SUMO
SURIMI
SUSHI
TATAMI
TOFU
TOKYO
TSUNAMI
WASABI



Comment se détendre après une longue journée ? 6 astuces relaxation

Après une journée bien remplie, il est essentiel de prendre du temps pour se détendre et se ressourcer. Nous vous proposons 6 astuces pour vous aider à décompresser et profiter pleinement de votre soirée. Laissez-vous guider vers la relaxation ultime !

LES DIFFÉRENTES SOURCES DE STRESS DURANT LA JOURNÉE.

Le stress peut provenir de nombreuses sources tout au long de la journée, qu'il soit lié à des contraintes externes ou à nos propres réactions émotionnelles. Les obligations professionnelles, comme les délais serrés, les réunions, ou une surcharge de travail, sont parmi les principales causes de tension. À cela s'ajoutent les imprévus, qu'ils soient personnels (problèmes familiaux, préoccupations financières) ou liés à des situations externes comme les embouteillages ou les conflits interpersonnels. Parfois, ce stress est amplifié par des habitudes comme la procrastination ou une mauvaise gestion du temps. Identifier ces sources de stress est une première étape essentielle pour les gérer, en adoptant des stratégies adaptées, comme une organisation plus efficace, des pauses régulières ou des techniques de relaxation.

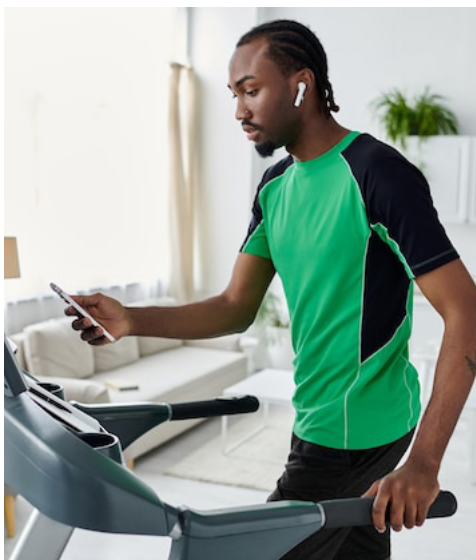
L'IMPORTANCE DE SE DÉTENDRE LE SOIR

Après une longue journée de travail, il est indispensable de prendre du temps pour soi, pour se détendre, afin de préserver au mieux sa santé et son bien-être. La détente vous permet de relâcher les tensions accumulées tout au long de la journée, et de réduire le stress qui peut être néfaste pour le corps et l'esprit.

Quelle que soit la méthode naturelle pour vous détendre que vous choisissiez, il est important que vous preniez ce temps pour vous recentrer sur vous. Il vous permet de recharger les batteries, de récupérer, et d'aborder le lendemain avec plus d'énergie et de sérénité.

COMMENT SE DÉTENDRE APRÈS UNE LONGUE JOURNÉE ?

6 astuces à essayer absolument pour un véritable moment de détente



1- Faites de l'exercice : Faire un peu d'exercice après une longue journée est un excellent moyen de réduire le stress et de libérer des endorphines, les hormones du bonheur. Faites une promenade, du yoga, de la course ou de la marche pour détendre votre corps et votre esprit.

2- Prenez un bain : Si vous avez une baignoire, profitez-en pour vous relaxer dans un bon bain. N'hésitez pas à y ajouter des sels de bain, ou des huiles essentielles relaxantes pour vous détendre et profiter pleinement de ce moment coconing.

3- Lisez un livre ou regardez un film : Pour vous relaxer et vous évader quelques heures de votre longue journée, vous pouvez également lire un livre captivant ou regarder un film ou une série pour vous divertir et penser à autre chose.



4- Ecoutez de la musique relaxante : En fin de journée, écouter de la musique relaxante peut être une excellente idée pour apaiser votre esprit et détendre votre corps. Choisissez une playlist apaisante et laissez-vous porter par les sons.





5- Prenez du temps pour vous : Prenez le temps de faire des choses que vous aimez. Cela peut être faire vos soins de beauté, cuisiner, ou tout autre hobby qui vous permet de vous changer les idées et de vous recentrer sur vous-même pour vous détendre.

6- Pratiquez la respiration profonde : Méthode simple mais efficace, la respiration profonde vous permet de vous détendre rapidement après une longue journée. Asseyez-vous confortablement, fermez les yeux et inspirez profondément par le nez, en gonflant le ventre. Expirez par la bouche lentement, et recommencez pendant quelques minutes pour vous détendre au maximum.

Par La rédaction Aroma-Zone



HOTEL AHODIKPÈ

TOUT POUR
VOTRE CONFORT

EVERYTHING FOR
YOUR COMFORT



09 , boulevard du 13
janvier, face immeuble
SUNU Assurances.
Quartier Kodjoviakopé

BP. 13380 Lomé TOGO
Tél.: (228) 99 36 47 00
(228) 70 37 81 80
www.hotelahoefa.com





PORT AUTONOME DE LOMÉ

**PORT AUTONOME DE LOMÉ,
1ER PORT À CONTENEURS
EN AFRIQUE DE L'OUEST
ET DU CENTRE
(Classement Lloyds 2023)**



LA PASSION DE L'EFFICACITE

OUVERT 24H/24, 7J/7

REPRESENTATIONS DANS LES PAYS DU SAHEL

Mali

M. Boubacar COULIBALY

Tél. : +223 20 23 76 47

+223 79 01 62 37

+223 66 74 04 03

bouba@matrans.org

matrans@matrans.org

Burkina Faso

M. Lassané OUEDRAOGO

Tél. : +226 25 35 61 00

+226 70 29 01 10

+228 90 12 96 99

lassané1@hotmail.com

Niger

M. Yessoufou BEIDOU

Tél. : +227 20 74 03 26

+227 96 96 48 73

Fax : +227 20 74 03 27

Beidouib@yahoo.fr

