

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°040 | AMJ | 2025

26 AVRIL 1968 – 26 AVRIL 2025

57ANS



PORT AUTONOME DE LOMÉ : DE L'INAUGURATION HISTORIQUE À LA MODERNITÉ PORTUAIRE

P.06

PORT AUTONOME DE LOMÉ :
DE L'INAUGURATION HISTORIQUE
À LA MODERNITÉ PORTUAIRE

P.14

STAR GARMENTS TOGO :
UNE NOUVELLE ÈRE POUR
LE TEXTILE TOGOLAIS





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



SOMMAIRE



06 LA UNE

Port Autonome de Lomé : de l'inauguration historique à la modernité portuaire



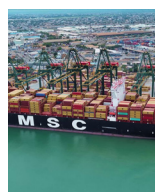
12 ACTUALITÉS

Star Garments Togo : une nouvelle ère pour le textile togolais



16 ACTUALITÉS

Lomé dans la cour des grands ports mondiaux



22 ACTUALITÉS

MSC DILETTA au Port de Lomé : la confirmation d'un hub régional en mouvement



28 ACTUALITÉS

De nouvelles réformes organisationnelles pour une meilleure compétitivité du Port de Lomé



32 PAROLE AU CLIENT

Gregory Krief, Directeur Général de MSC Togo : «Lomé reste un hub incontournable pour MSC et pour l'Afrique de l'Ouest»



44 ZOOM

L'UPRAD-TOGO lance les travaux de son futur siège à Lomé



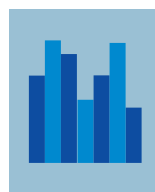
46 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Aquaponie au Togo : un cas d'école



48 SURETÉ ET SÉCURITÉ PORTUAIRE

Exercice « Obangame Express 2025 » : le Togo renforce sa stratégie sécuritaire dans le Golfe de Guinée



51 BAROMÈTRE

Benchmarking : sûreté et sécurité maritime au Port de Lomé



EDITORIAL



26 avril 1968 – 26 avril 2025 : Port de Lomé, 57 ans au service de la Nation togolaise et de son hinterland



En 57 ans, le Port de Lomé s'est hissé au rang des hubs portuaires les plus performants de la sous-région ouest-africaine. Il est aujourd'hui une porte d'entrée incontournable pour les échanges commerciaux, tant pour le Togo que pour les pays de l'hinterland. Mais au-delà des chiffres, ce sont les choix stratégiques opérés qui expliquent cette réussite : une modernisation constante, une ouverture à l'innovation et un attachement profond à la qualité des services rendus aux usagers.

Le 26 avril 1968 demeure une date fondatrice pour notre pays. Ce jour-là, le Togo s'est doté d'un outil stratégique qui allait transformer en profondeur son économie et affirmer sa vocation maritime : le Port Autonome de Lomé. Cinquante-sept ans plus tard, nous célébrons non seulement l'anniversaire d'une infrastructure, mais aussi l'itinéraire d'une ambition nationale, portée par la vision des hautes autorités, l'engagement des travailleurs portuaires et la confiance de nos partenaires.

Parmi les avancées récentes, je tiens à souligner l'intégration des technologies numériques au cœur de nos opérations. Le Port de Lomé a franchi une nouvelle étape en adoptant des solutions digitales qui renforcent sa compétitivité et fluidifient ses procédures. La dématérialisation des tickets d'entrée aux parcs portuaires, mise en œuvre avec succès, illustre cette volonté d'aller vers une gestion moderne, sécurisée et respectueuse des standards internationaux. Cet outil, au-delà de la simplification pour les usagers, contribue à renforcer la transparence et à réduire les délais dans le traitement des formalités.

Nous avons également investi dans des systèmes de traçabilité des marchandises, des plateformes de gestion électronique des documents et des dispositifs de surveillance renforcée. Autant d'innovations qui traduisent notre conviction que la performance logistique de demain se construira grâce au numérique et à l'efficacité des infrastructures.

En ce 57^e anniversaire, nous nous devons aussi de rendre hommage à toutes celles et ceux qui, chaque jour, par leur savoir-faire, leur discipline et leur engagement, font du Port Autonome de Lomé une fierté nationale. Les dockers, les agents maritimes, les transitaires, les transporteurs, les forces de sécurité et l'ensemble du personnel administratif constituent l'âme de notre port. Sans eux, aucune modernisation, aucune innovation ne saurait avoir de véritable impact.

Notre ambition reste intacte : faire du Port Autonome de Lomé une plateforme logistique de référence en Afrique, un moteur de croissance durable pour notre pays et une vitrine de l'excellence togolaise. L'avenir sera exigeant, mais nous avons les atouts pour continuer à avancer, forts de notre histoire, de nos infrastructures et de la confiance de nos partenaires.

À l'heure où nous célébrons 57 années d'existence, je formule le vœu que le Port de Lomé demeure, plus que jamais, un instrument au service de la Nation, de son développement et de son rayonnement.

Vive le Port Autonome de Lomé ! Vive le Togo !

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

**CONTRE-AMIRAL
FOGAN KODJO ADEGNON**



Port Autonome de Lomé : de l'inauguration historique à la modernité portuaire

26 avril 1968 - 26 avril 2025 : 57 ans d'histoire et de transformation institutionnelle

Aux origines d'un port national
Le 26 avril 1968 marque une étape décisive dans l'histoire économique du Togo. Ce jour-là, le Général GNASSINGBÉ Eyadéma, alors Président de la République, procédait à l'inauguration officielle du Port Autonome de Lomé (PAL). Pour un pays jeune, indépendant depuis seulement huit ans, doter la nation d'un port en eau profonde représentait un acte visionnaire.

Avant sa création, les activités portuaires du Togo étaient concentrées sur la rade de Lomé, où les navires restaient au large et les marchandises étaient transbordées à l'aide de chalands. Ce système archaïque,

long et risqué, ralentissait le commerce et pesait lourdement sur la compétitivité de l'économie nationale. Le choix de bâtir un port moderne, capable d'accueillir de grands navires directement à quai, fut donc stratégique.

Le Port de Lomé avait, dès son inauguration, un atout majeur : c'était **le seul port en eau profonde de la côte ouest-africaine** capable de recevoir des navires de fort tonnage sans dragage intensif. Cette spécificité en fit rapidement un carrefour des échanges régionaux et une plateforme incontournable pour les pays enclavés comme le Burkina Faso, le Mali ou le Niger.



”

C'était le seul port en eau profonde de la côte ouest-africaine capable de recevoir des navires de fort tonnage sans dragage intensif

L'INAUGURATION PAR LE PRÉSIDENT EYADÉMA

La cérémonie du 26 avril 1968 fut un moment hautement symbolique. Devant une foule nombreuse et des délégations étrangères, le président Eyadéma souligna que le Port de Lomé constituait « une porte ouverte sur le monde » et « un instrument de souveraineté économique ». L'événement avait une double signification : d'une part, il marquait la volonté du Togo de s'inscrire durablement dans le commerce maritime international, et d'autre part, il traduisait l'ambition de faire du pays un pôle logistique pour l'hinterland sahélien.

À l'époque, le port disposait de deux quais commerciaux, d'un appontement minéralier et de quelques installations de base pour l'accueil et le stockage des marchandises. Mais l'élan était donné : le Port de Lomé entrait en activité, avec une mission claire, celle d'accompagner la modernisation économique du Togo.

LES PREMIÈRES DÉCENNIES : ESSOR ET DIVERSIFICATION

Durant les années 1970 et 1980, le port a connu une montée en puissance progressive. Le trafic portuaire s'est diversifié, avec l'exportation des phosphates – richesse minière du Togo – mais aussi l'importation de produits alimentaires, de matériaux de construction et de biens manufacturés.



En 1971, une loi transforma le port en établissement public autonome, garantissant une gestion plus flexible et adaptée à ses missions. Les années suivantes virent l'aménagement de nouvelles infrastructures : entrepôts, magasins sous douane, aires de stockage, ainsi que l'amélioration des équipements de manutention.

Le Port de Lomé commença alors à s'affirmer comme un acteur régional, attirant des flux destinés non seulement au Togo, mais également à ses voisins enclavés.

LES ANNÉES 1990 - 2000 : MUTATIONS ET OUVERTURE À LA CONCURRENCE

La décennie 1990 fut marquée par des réformes profondes. Dans un contexte d'ajustements économiques, le port dut s'adapter à la mondialisation des échanges et à la montée en puissance des grands armateurs. Plusieurs services furent modernisés, et la gestion du terminal à conteneurs fut progressivement ouverte à des opérateurs privés internationaux.

Ce fut également la période de la construction de nouvelles infrastructures, dont l'agrandissement du terminal à conteneurs et la mise en place de systèmes informatisés pour le suivi des opérations.

L'arrivée d'armateurs de renommée mondiale, comme MAERSK ou CMA CGM, renforça la position du Port de Lomé comme hub régional.

2010 - 2020 : L'ÈRE DES GRANDS INVESTISSEMENTS

Les années 2010 marquent un tournant majeur dans l'histoire du PAL. Lomé Container Terminal (LCT), concession

confiée au groupe MSC via sa filiale Togo Terminal, entra en service en 2014. Cette infrastructure ultramoderne fit du Port de Lomé l'un des plus grands terminaux à conteneurs d'Afrique subsaharienne, avec une capacité de plusieurs millions d'EVP par an.

Dans le même temps, Bolloré Africa Logistics développa son propre terminal (Togo Terminal), tandis que des investissements considérables furent consentis dans la modernisation des quais, la sécurisation des aires portuaires et la digitalisation des procédures.

Le Port de Lomé devint ainsi le premier port à conteneurs de la sous-région, dépassant même certains concurrents historiques comme Tema (Ghana) ou Abidjan (Côte d'Ivoire).

Des avancées technologiques notables
Au cours des dernières années, la transformation numérique du port s'est accélérée. Parmi les faits marquants :

- La dématérialisation des formalités administratives : mise en place de plateformes numériques pour l'enlèvement et le suivi des marchandises.
- La sécurisation électronique : caméras de surveillance, contrôle automatisé des accès, badges électroniques.
- La dématérialisation des tickets d'entrée aux parcs : une innovation récente qui réduit considérablement les files d'attente et améliore la transparence.
- La traçabilité en temps réel des conteneurs et cargaisons, facilitant la fluidité du transit.

Ces avancées technologiques positionnent désormais le Port de Lomé comme un hub logistique moderne, compétitif et tourné vers l'avenir.





*Durant les années
1970 et 1980, le
port a connu une
montée en puissance
progressive.*

2025 : UN BILAN ET DES PERSPECTIVES

Aujourd'hui, à l'occasion de son 57^e anniversaire, le Port Autonome de Lomé peut s'enorgueillir d'un parcours impressionnant. D'une simple infrastructure inaugurée en 1968, il est devenu un acteur stratégique de la logistique maritime africaine.

Quelques faits marquants méritent d'être retenus :

- 1968 : inauguration par feu Président Eyadema.
- 1971 : autonomie administrative du port.
- 1990 : ouverture aux armateurs internationaux.

- 2014 : mise en service du Lomé Container Terminal (LCT).
- 2019 – 2024 : digitalisation et dématérialisation des procédures.
- 2025 : célébration des 57 ans avec une ambition renouvelée : faire du Port Autonome de Lomé un hub logistique de classe mondiale.

Le Port de Lomé ne se contente pas de servir le Togo. Il constitue un levier majeur pour toute la sous-région ouest-africaine. À l'avenir, l'accent sera mis sur la durabilité environnementale, la compétitivité numérique et la diversification des services.

Depuis le 26 avril 1968, le Port de Lomé a parcouru un chemin exceptionnel. Son



histoire illustre la capacité d'un pays à transformer une vision en réalité et à bâtir, pas à pas, une infrastructure stratégique robuste. Inauguré par feu Président Eyadema, développé grâce à des générations de travailleurs et modernisé par les réformes successives, le Port Autonome de Lomé est aujourd'hui l'un des fleurons de l'économie togolaise.

À l'aube de ses 60 ans, il se projette déjà dans l'avenir, armé de technologies, d'infrastructures modernes et d'une vocation régionale affirmée. Véritable trait d'union entre le Togo et le monde, il restera, pour longtemps encore, au service de la nation togolaise et du développement de l'Afrique de l'Ouest.





Star Garments Togo : une nouvelle ère pour le textile togolais

Le Président du Conseil, Son Excellence Faure Essozimna GNASSINGBÉ, a inauguré l'usine Star Garments Togo sur la Plateforme industrielle d'Adétikopé. Première implantation africaine du groupe sri-lankais, cette unité textile moderne promet des milliers d'emplois et confirme la vocation du Togo comme hub régional de la transformation du coton.

UN GÉANT DU SRI LANKA AU CŒUR DE L'AFRIQUE

Née en 1978 au Sri Lanka, Star Garments Group s'est imposée comme l'un des champions de l'habillement, travaillant pour de grandes marques mondiales. Intégrée au conglomérat américain Komar, l'entreprise a choisi le Togo pour sa première implantation africaine, une décision

stratégique qui témoigne de la confiance dans le climat des affaires togolais et le potentiel de la PIA.

UNE USINE MODERNE, UN IM- PACT IMMÉDIAT (ENCADRÉ)

Superficie : 3,7 hectares (37 000 m²)
Emplois directs prévus (2025) : 2 000,
dont 60 % de femmes

- Emplois directs et indirects (2030) : 4 520
- Investissement : 15 M\$ (IFC) / 13 Mds FCFA
- Activités : coupe, confection, finition et conditionnement (modèle CMT)

L'usine regroupe des ateliers de coupe, des lignes d'assemblage à haute cadence, des zones de contrôle qualité, de pressing/repassage industriel, ainsi que des espaces de formation. Objectif : garantir une production conforme aux standards internationaux et aux délais des donneurs d'ordres.

AU-DELÀ D'UNE USINE, UNE STRATÉGIE NATIONALE

Cette implantation dépasse le cadre d'un seul investisseur. Elle positionne le Togo comme acteur de la transformation textile en Afrique de l'Ouest, stimule la filière coton (production, filature, tissage) et attire de nouveaux investisseurs séduits par la réussite pionnière de Star.

En s'appuyant sur l'expertise internationale de Komar, le site togolais ambitionne de devenir une vitrine africaine pour la confection de vêtements destinés à l'exportation vers les États-Unis et l'Europe.





POURQUOI LE CHOIX DU TOGO ?

Pour Charlie KOMAR, patron du conglomérat américain Charles KOMAR & Sons, ce n'est pas qu'une usine ; c'est un engagement à long terme, un engagement envers le peuple togolais, pour l'emploi, la formation, et l'élévation des standards de production mondiale fondée sur la dignité et l'excellence.

« Le choix du Togo n'a rien de fortuit. Nous avons choisi le Togo parce que nous avons vu une nation en pleine ascension, un gouvernement engagé dans la stabilité économique, le développement des infrastructures et l'attractivité des investissements. » ; ajoute-t-il.

- Un hub industriel dédié : la PIA, intégrée et sécurisée, offre énergie, logistique et services douaniers.
- Un atout logistique : le Port Autonome de Lomé, hub à conteneurs régional, réduit les délais vers l'Europe et l'Amérique.
- Une main-d'œuvre jeune : programmes de formation et recrutement massifs, avec priorité à l'emploi féminin.
- Un appui international : l'investissement de l'IFC crédibilise le projet et garantit des normes sociales et environnementales élevées.



FRISE CHRONOLOGIQUE

- 1978 :
Création de Star Garments au Sri Lanka
- 2017 :
Intégration au groupe américain Komar
- 2023 :
Décision d'implantation en Afrique, choix du Togo
- 2025 (juin) :
Inauguration officielle de l'usine à la PIA
- 2030 :
Objectif de 4 520 emplois directs et indirects

Avec Star Garments Togo, le pays confirme son ambition de devenir un hub textile régional et de tirer parti de sa position géographique stratégique, de ses infrastructures modernes et de son capital humain. Cette inauguration est plus qu'un symbole : c'est un levier concret de transformation économique et une vitrine de l'avenir industriel du Togo.



“Avec Star Garments Togo, nous franchissons une étape majeure dans notre stratégie industrielle : transformer localement notre coton, créer de l'emploi pour notre jeunesse et inscrire le Togo dans la chaîne mondiale de valeur textile.”

— Faure Essozimna Gnassingbé,
Président du Conseil



Lomé dans la cour des grands ports mondiaux

Grâce à une stratégie d'investissement ciblée et un partenariat clé avec l'armateur italo-suisse MSC, le Port Autonome de Lomé (PAL) s'impose désormais comme l'un des hubs logistiques les plus performants d'Afrique de l'Ouest et du Centre.



Ce positionnement remarquable est le fruit d'une montée en puissance du transbordement, d'un aménagement continu des infrastructures portuaires, et d'une gouvernance axée sur la compétitivité.

Le PAL s'est hissé au cœur de la stratégie économique du Togo, devenant selon l'agence S&P Global Ratings, « l'atout économique majeur » du pays. En avril dernier, l'agence américaine a d'ailleurs revu à la hausse la note de la dette souveraine du Togo, la passant de B à B+, signe de la solidité croissante de son économie, soutenue notamment par le dynamisme du secteur portuaire.

Depuis une décennie, le port connaît une transformation profonde. Il ne cesse d'étendre ses terminaux et d'améliorer

sa connectivité régionale. Résultat : en 2021, le PAL a intégré le très convoité classement des 100 plus grands ports à conteneurs du monde, publié par la référence maritime Lloyd's List.

Ce succès reflète les efforts conjoints des autorités togolaises et de leurs partenaires privés, qui ont fait du port de Lomé un levier de développement, d'emploi et de rayonnement international.

Avec cette dynamique, le Togo confirme son ambition de devenir un hub logistique de référence en Afrique de l'Ouest, capable de capter une part croissante du commerce maritime mondial.





Le Port Autonome de Lomé dématérialise le paiement des tickets d'entrée à ses parcs

Une plateforme numérique permet désormais le paiement en ligne des tickets d'entrée aux Parcs de Véhicules d'Occasions et d'accès des camions aux différentes entrées du Port. Cette procédure est destinée à rendre fluide la circulation des milliers de camions et simplifier les démarches pour les usagers.



DESCRIPTION DU PROCESSUS

La plateforme développée avec l'appui de la Fintech togolaise Mixx by Yas, en collaboration avec Coris Money et le Cabinet Africa Consulting Leaders (ACL) gère de façon dématérialisée les flux logistiques et financiers du port.

Selon Catherine SAVERY, Directrice Générale de Mixx by Yas, elle « offre un système fluide, sécurisé et rapide qui optimise la gestion des flux financiers et logistiques ». A leur arrivée, les visiteurs se présentent au guichet, communiquent leur numéro de téléphone, reçoivent un message de confirmation avec le montant à payer, puis valident la transaction via leur téléphone.

Un ticket physique leur est ensuite délivré, complété par un ticket digital envoyé directement sur leur appareil. En cas de perte du ticket physique, l'utilisateur conserve ainsi toujours une preuve numérique valide. Plus besoin donc de

chercher de la monnaie ou faire la queue pendant de longues heures. Le paiement par Mixx By Yas est fluide, pratique et sécurisant.

Concrètement, la plateforme facilite le paiement des tickets d'accès via des kiosques numériques installés sur le site portuaire. Les tests menés récemment se sont révélés concluants. Ce qui a permis une généralisation du service.

Le Directeur Général du PAL, Contre-amiral Fogan Kodjo ADÉGNON, a salué cette plateforme en indiquant que ce projet va bien au-delà d'une simple innovation technologique. Pour le patron de la plateforme portuaire, il s'agit d'un pas stratégique vers un port plus fluide, plus transparent et plus compétitif.

Le Port de Lomé entend, par cette initiative, renforcer son attractivité et s'imposer comme un hub logistique moderne et digitalisé en Afrique de l'ouest.





Le lancement de cette avancée technologique s'est déroulé sur le site du PVO, en présence du représentant du Ministre de l'Economie Maritime et de la Protection Côtière, des partenaires techniques et financiers impliqués dans le projet notamment Mixx by Yas, Coris Bank International Togo, Africa Consulting Leaders (ACL) et que des Directeurs des sociétés installées sur la plateforme portuaire, des responsables d'organisations de commissionnaires agréées en douanes, des transporteurs et des importateurs de véhicules d'occasion.

OBJECTIFS DE CETTE SOLUTION DE PAIEMENT MOBILE MONÉTIQUE

L'objectif est clair : simplifier les procédures, sécuriser les transactions et réduire les délais d'accès aux installations portuaires.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre du vaste programme de dématérialisation engagé par le PAL depuis 2021. Le Port Autonome de Lomé entend ainsi renforcer sa place stratégique, en modernisant ses infrastructures et en offrant des services toujours plus adaptés aux besoins des usagers, dans un contexte régional où la fluidité des échanges est un enjeu majeur.

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





MSC DILETTA au Port de Lomé : la confirmation d'un hub régional en mouvement

Le Port Autonome de Lomé a franchi un cap historique le 24 avril 2025 avec l'accostage du plus grand porte-conteneurs jamais accueilli en Afrique de l'Ouest : le MSC DILETTA. Ce géant des mers (400m de long et 61m de large) confirme ainsi par son escale stratégique dans les eaux togolaises, les ambitions logistiques de Lomé et son positionnement de hub régional intégré, connecté à tous les terminaux majeurs de la sous-région.

Il a la superficie de quatre (04) stades de football. Il dispose d'une capacité gargantuesque de 23 656 EVP, l'équivalent de près de 15 000 camions. Le navire MSC DILETTA, parti de Chine, a jeté l'ancre à Lomé le 24 avril 2025. Une première en Afrique de l'Ouest.

L'accostage dans la capitale togolaise de ce colosse des océans, illustre la capacité du Port de Lomé à accueillir des navires de dernière génération, répondant

aux standards internationaux les plus exigeants en matière de transport maritime.

« Aujourd'hui, avec l'arrivée des navires de grande taille, nous demeurons certains que les performances du Port de Lomé vont davantage s'accroître. Cette dynamique n'est pas le fruit d'un hasard, mais bien le résultat d'un leadership éclairé du Président du Conseil qui a su allier savoir-faire et anticipation en

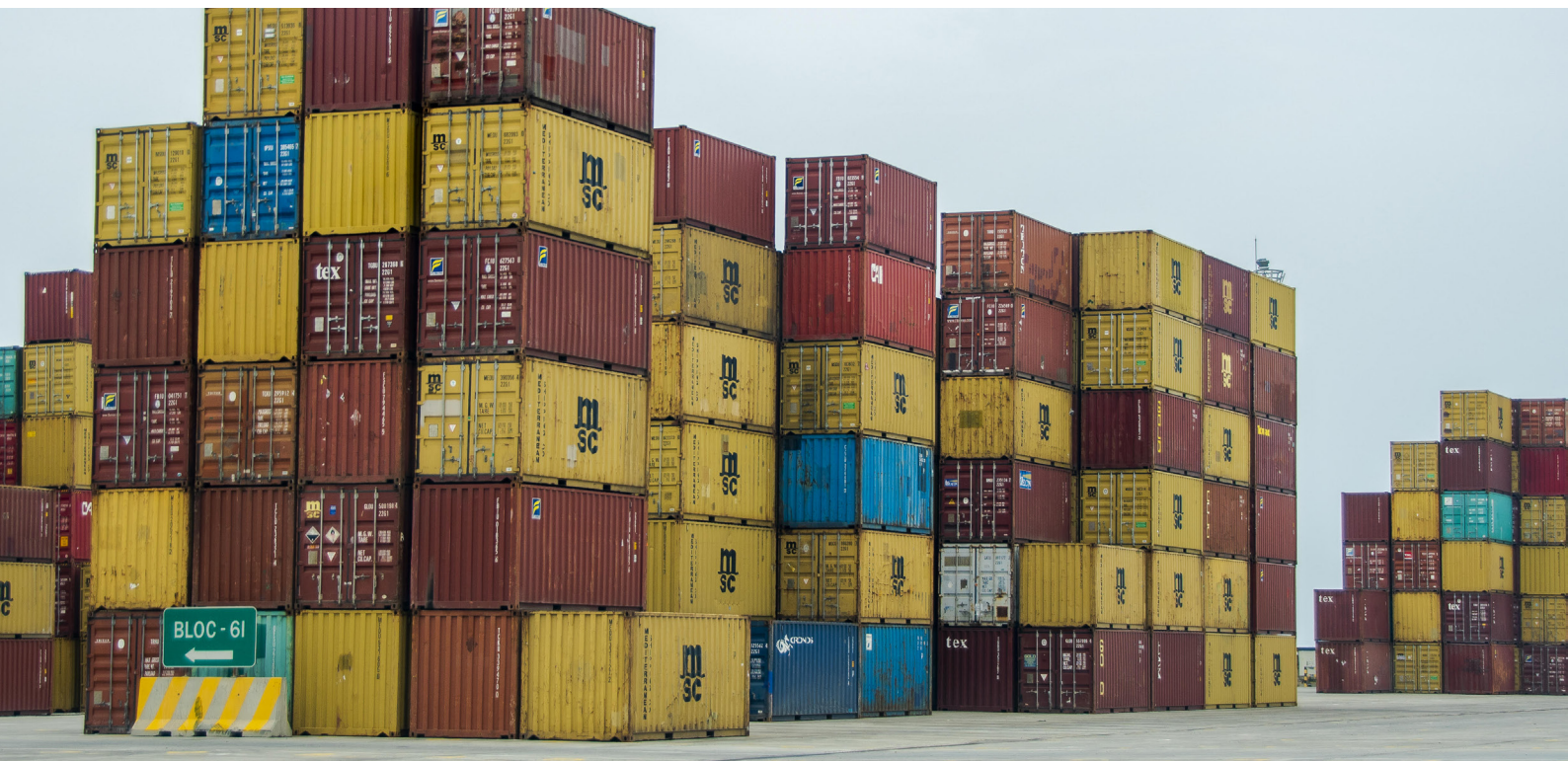


orientant notre port vers le futur, celui de l'accueil et du traitement des plus gros navires du monde. Lorsqu'on sait les exigences en termes de profondeur, de sécurité et de cadences opérationnelles, on comprend aisément que le port de Lomé est définitivement ancré dans le professionnalisme et l'amélioration continue de ses performances », indique Richard Gbalueboa KANGBENI, Ministre de l'Economie Maritime et de la Protection Côtière.

« Pour le Togo, c'est un moment symbolique qui a été rendu possible de par tous les efforts de MSCet du Port Autonome de Lomé. Le MSC DILETTA est le premier navire de 24 000 EVP à entrer à Lomé. C'est l'aboutissement des années de travail, avec le soutien des autorités togolaises. Aujourd'hui,

nous montrons que Lomé est capable d'accueillir les plus grands navires du monde avec la même rigueur que dans les hubs portuaires d'Europe ou d'Asie », renchérit Gregory KRIEF, Directeur Général de MSC Togo. « C'est un accélérateur pour les économies ouest-africaines. Avec des navires de 24 000 EVP, nous boostons la connectivité, fluidifions les échanges et plaçons la durabilité au cœur de notre modèle. L'Afrique mérite des infrastructures à la hauteur de son potentiel. Et aujourd'hui, Lomé peut se targuer d'être parmi les meilleurs du monde avec une productivité relativement meilleure qui fait la fierté de tous les togolais et de MSC », ajoute-t-il.





L'accostage du MSC DILETTA n'est pas seulement une prouesse technique : il vient conforter la stratégie des autorités togolaises qui, à travers la mobilisation constante des investissements dans les infrastructures portuaires, visent à positionner Lomé comme un hub logistique incontournable de la sous-région. « Encore une fois, le Port de Lomé se positionne comme le partenaire privilégié de tous les pays de l'Afrique de l'Ouest qui n'ont pas de façade maritime », précise le Contre-amiral Fogan Kodjo ADEGNON, Directeur Général du Port Autonome de Lomé.

LA BELLE ASCENSION DU PORT DE LOMÉ

Le Port Autonome de Lomé ne cesse d'améliorer ses performances et de confirmer sa stature de port de référence dans la sous-région, premier au classement des ports de transbordement en Afrique de l'Ouest. Selon l'agence de notation américaine S&P Global Ratings, qui, en avril, a relevé la note de la dette souveraine du pays de B à B+,

le Port Autonome de Lomé (PAL) est aujourd'hui l'atout économique majeur du Togo.

Grâce à sa profondeur naturelle, il s'impose comme une destination maritime très compétitive. Cette ascension ne doit rien au hasard. En une décennie, le trafic conteneurisé du port de Lomé est passé de 500 000 à plus de 2 millions d'EVP, et le trafic global dépasse désormais les 30 millions de tonnes, contre moins de 10 millions il y a encore dix ans.

Le Port Autonome de Lomé bénéficie de plusieurs avantages sur ses concurrents directs que sont Abidjan, Cotonou ou encore Dakar. Avec 1 050 m linéaires de quai et une profondeur de 16,6 m, le terminal à conteneurs de Lomé s'affiche comme le port le plus profond de la côte occidentale d'Afrique. Il dispose de portiques pouvant traiter des navires avec des rangées de 24 boîtes pour opérer des navires de dernière génération. L'année dernière, Lomé Container Terminal (LCT), a traité près de 1,7

million d'EVP, dont une large part en transbordement. A pleine capacité, le terminal traite en moyenne plus de 30 mouvements de conteneurs par heure, un rythme comparable à celui des grands ports méditerranéens. « Lomé reste un hub incontournable pour MSC et pour l'Afrique de l'Ouest. Depuis Lomé, grâce aux liaisons maritimes intra-africaines de MSC, nous pouvons desservir une large partie du continent de manière hebdomadaire, de Dakar jusqu'à l'Angola et même l'Afrique du Sud. C'est d'ailleurs le seul port de la sous-région à offrir une telle couverture grâce à notre réseau MSC. Avec les autorités togolaises, nous avons constamment œuvré pour maintenir Lomé parmi les ports les plus modernes et efficaces. Cet effort constant vise à promouvoir l'excellence logistique maximale, afin de conserver notre avance compétitive et faire de Lomé le HUB d'excellence de la région », explique Gregory KRIEF.

Classé parmi les 100 ports mondiaux à conteneurs, 5ème port à conteneurs en Afrique et 1er rang des ports à conteneurs en Afrique de l'Ouest et en Afrique subsaharienne, au regard de la qualité et de la fiabilité de ses prestations, le Port Autonome de Lomé dispose d'avantages compétitifs clés : « capacité d'accueil des plus gros navires de commerce mondiaux, terminal à conteneurs moderne avec des équipements de dernière technologie, fluidité des opérations grâce à une organisation performante et un service 24h/24, 7j/7. »

L'escale du MSC DILETTA au Port Autonome de Lomé est aussi le reflet d'une ambition claire : faire du Togo une véritable plateforme logistique et commerciale de référence en Afrique.





OTR – UPRAD : Des échanges pour accélérer le dédouanement au Port de Lomé

De nouvelles évolutions sont visées par le Port Autonome de Lomé pour améliorer sa compétitivité logistique.

L'Office Togolais des Recettes (OTR) et l'Union Professionnelle des Agrées en Douane du Togo (UPRAD-Togo) ont tenu une séance de travail, en vue de fluidifier davantage les opérations de dédouanement et renforcer la collaboration public-privé.

Les échanges entre ces deux institutions ont porté notamment sur l'optimisation des procédures, la simplification des formalités et l'accélération de la digitalisation. Ceci, dans un contexte où le Port ambitionne de consolider sa position de hub sous-régional, face à une concurrence de plus en plus rude. Les deux par-

ties ont d'ores et déjà convenu de maintenir un dialogue technique soutenu, afin d'identifier et lever les goulots d'étranglement logistiques.

In fine, ces discussions s'inscrivent dans le sillage des réformes engagées ces dernières années, telles que l'introduction du système informatique Sydonia World, ou encore l'automatisation de la gestion des risques. Des avancées qui ont déjà permis de réduire les délais de dédouanement et d'améliorer la transparence.

Un terminal pétrolier flottant de 160 000 tonnes bientôt au Togo



Le Port Autonome de Lomé se prépare à accueillir en août prochain, un terminal flottant de 160 000 tonnes métriques du groupe United Petro (UPG). La nouvelle infrastructure pétrolière, inédite, composée de 60 000 tonnes d'essence et de 100 000 tonnes de gasoil stockées à bord d'un navire ancré au large, aura pour but d'approvisionner sans interruption plusieurs marchés clés d'Afrique de l'Ouest et australe.

Selon United Petro Group, il s'agit de répondre ainsi, depuis la plateforme de Lomé, aux limites des capacités de stockage terrestre dans la région (où moins de 6 % des infrastructures dépassent les 150 000 m³). En effet, la plateforme flottante s'annonce dans un contexte où près de 70 % des surplus de carburants de l'Afrique de l'Ouest sont déjà stockés au large des côtes togolaises, faisant du pays un point névralgique du négoce pétrolier.

Si cette infrastructure devrait renforcer la place de Lomé dans la sous-région et au-delà, en tant que pôle de flux d'hydrocarbures, cette stratégie ne fait pas l'unanimité, notamment chez des acteurs régionaux du secteur.

Du côté de Lomé, on mise surtout sur la fluidité des échanges maritimes et la résilience logistique depuis le port en eau profonde.





De nouvelles réformes organisationnelles pour une meilleure compétitivité du Port de Lomé

Dans le cadre de l'évolution continue du Port Autonome de Lomé (PAL) et de sa volonté affirmée de renforcer sa compétitivité sur les plans régional et international, la Direction Générale a entrepris d'importantes réformes organisationnelles.

Ces réformes répondent aux exigences croissantes du commerce maritime, aux défis de la modernisation des infrastructures, à la recherche constante de la qualité des services et à l'optimisation des performances globales.



C'est dans cette dynamique de transformation et d'innovation qu'ont été créés :

- en 2019, par décision n°001 du 25 juillet 2019 portant réaménagement de l'organigramme, le poste de Secrétaire Général ;
- et plus récemment, par décision n°498 du 23 juillet 2024, le poste de Conseiller du Directeur Général en charge de la Stratégie et des Projets de Développement.

Ces deux fonctions traduisent la volonté de la Direction Générale de doter le PAL d'un dispositif de gouvernance intégré, capable d'assurer une meilleure coordination administrative et stratégique, de renforcer la cohérence dans la prise de décision et de soutenir efficacement la

mise en œuvre des orientations de développement du Port.

Le Secrétariat Général et le Conseiller en charge de la Stratégie et du Développement occupent ainsi une place essentielle dans la conduite des réformes, la modernisation de la gestion et la consolidation du leadership du Port Autonome de Lomé sur la scène portuaire africaine.

I. ATTRIBUTIONS ET MISSIONS DU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Placée sous l'autorité directe du Directeur Général, cette entité stratégique assure la coordination et le bon fonctionnement institutionnel de l'ensemble des Directions et Services du Port.



Elle contribue à la cohérence administrative, à la qualité de la gouvernance et à la performance globale du PAL.

• **PRINCIPALES ATTRIBUTIONS :**

- Coordonner les activités des différentes Directions et Services pour garantir la synergie dans l'exécution des missions ;
- Assurer le suivi de la mise en œuvre des décisions prises par la Direction Générale et les instances délibératives;
- Superviser les activités administratives et veiller à la conformité des procédures internes ;
- Servir de point d'appui stratégique pour la Direction Générale dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de développement du Port ;
- Contribuer à la modernisation de la gouvernance et à l'amélioration continue de la performance institutionnelle.

• **PRINCIPALES MISSIONS :**

- Concevoir et planifier, en concertation avec les parties prenantes, les projets de développement liés aux ouvrages et équipements portuaires ;
- Garantir la cohérence des actions stratégiques et leur mise en œuvre dans le respect des orientations de la Direction Générale ;
- Appuyer la Direction Générale dans la coordination et le suivi des programmes prioritaires ;
- Anticiper les défis liés à la compétitivité portuaire et proposer des solutions innovantes ;
- Veiller à la circulation fluide de l'information entre les structures internes et avec les partenaires externes.

II. ATTRIBUTIONS ET MISSIONS DU CONSEILLER EN CHARGE DE LA STRATÉGIE ET DES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

Le Conseiller assiste le Directeur Général dans la conception, la planification et le suivi de la politique stratégique du Port Autonome de Lomé.

Il apporte une vision prospective et veille à la cohérence des actions de développement à moyen et long terme.

PRINCIPALES ATTRIBUTIONS :

- Définir les stratégies de développement du Port et concevoir les projets structurants pour leur mise en œuvre.
- Assurer le diagnostic stratégique du Port à travers l'analyse de son environnement interne et externe.
- Suivre et évaluer la planification stratégique en identifiant les écarts et en proposant les ajustements nécessaires.
- Assurer une veille stratégique du secteur portuaire et maritime, notamment par le benchmarking des performances portuaires et la valorisation des données collectées.
- Elaborer et piloter les plans d'action opérationnels alignés sur la stratégie globale.
- Superviser la gestion des projets stratégiques : identification des risques, recherche de financements, coordination des équipes et suivi des indicateurs de performance.
- Contribuer au développement de partenariats portuaires et à la promotion internationale du Port de Lomé.
- Identifier les innovations et meilleures pratiques favorisant la compétitivité et le rayonnement du Port.

Le Port Autonome de Lomé, à travers ses réformes organisationnelles, renforce sa gouvernance et sa performance pour s'adapter aux exigences du commerce maritime mondial.

Avec la création du Secrétariat Général et du poste de Conseiller en charge de la Stratégie et des Projets de Développement, le PAL se dote d'outils efficaces pour anticiper les défis, améliorer ses services et consolider son leadership régional.

Classé 92ème au monde et 5ème en Afrique selon Lloyd's List, le Port est désormais mieux armé pour amorcer une nouvelle phase de développement et poursuivre sa contribution au rayonnement économique du Togo et de la sous-région.

Le Service Communication



Gregory Krief, Directeur Général de MSC Togo : «Lomé reste un hub incontournable pour MSC et pour l'Afrique de l'Ouest»



À l'occasion de l'escale historique du MSC Diletta, plus grand porte-conteneurs jamais accueilli à Lomé, l'Agence ECOFIN s'est entretenue avec Gregory Krief, Directeur Général de MSC Togo. Il revient sur le choix stratégique du Port de Lomé, la montée en puissance de ses infrastructures, les perspectives de développement, et les défis liés à la concurrence régionale et à la sécurité maritime.

Le MSC Diletta, avec ses 24 000 EVP, est le plus grand porte-conteneurs jamais accueilli sur les côtes ouest-africaines. Peut-on dire qu'il s'agit d'une première sur le continent ?

Pour le Togo, c'est un moment symbolique qui a été rendu possible de par tous les efforts de MSC et du Port autonome de Lomé. Le MSC Diletta est le premier navire de 24 000 EVP à entrer à Lomé. Il est passé par un autre port avant de toucher Lomé et continuera sur d'autres ports de la région ensuite. Mais l'escalade de Lomé constitue notre tout premier événement officiel autour de l'arrivée de ce type de navires sur le continent. C'est donc un moment symbolique.

Pourquoi avoir choisi le port de Lomé pour cette étape symbolique ? Et que représente cette décision pour la place du Togo dans le réseau global de MSC, leader mondial du transport maritime ?

Le MSC Diletta a été intégré à un service existant, le « Africa Express Service », qui relie l'Asie à l'Afrique de l'Ouest. Ce service dessert plusieurs ports chinois, le Vietnam, transite par Singapour (connecté à l'Asie du Sud-est), et arrive ensuite à Lomé.

À l'origine, c'est grâce au terminal de Lomé que ce service a pu voir le jour : c'était alors le seul port capable d'accueillir des navires de 300 mètres, puis 330 mètres, puis 360 mètres. Aujourd'hui, d'autres ports se sont également modernisés et peuvent accueillir des navires de 400 mètres, comme Tema au Ghana, Abidjan en Côte d'Ivoire et Kribi au Cameroun. Le choix d'envoyer des navires de cette capacité répond à une demande de nos clients, qui souhaitent des liaisons plus directes avec l'Asie et des volumes transportés plus importants. En tant que

partenaire de nos clients, il est de notre responsabilité de les accompagner dans cette évolution.

Concernant la place du Togo, il est important de préciser que Lomé est déjà un hub régional stratégique pour MSC. Ce n'est pas seulement un port d'entrée pour le Togo : c'est aussi une porte d'accès vers de nombreux pays de la sous-région, notamment le Sahel et les pays côtiers.

Depuis Lomé, grâce aux liaisons maritimes intra-africaines de MSC, nous pouvons desservir une large partie du continent de manière hebdomadaire, de Dakar jusqu'à l'Angola et même l'Afrique du Sud. C'est d'ailleurs le seul port de la sous-région à offrir une telle couverture grâce à notre réseau MSC.

Avec l'arrivée de navires géants comme le MSC Diletta sur la ligne « Africa Express », quelles évolutions concrètes anticipez-vous en matière de gestion des flux et d'organisation logistique ? Le port de Lomé est-il aujourd'hui prêt à absorber cette montée en charge ?

MSC à Lomé a été le premier port à accueillir le service « Africa Express » lors de sa création en 2010. Depuis, MSC Togo a toujours été pionnier dans la réception de navires de grande taille : nous avons commencé avec des unités de 300 mètres, puis 330, 366 et enfin 400 mètres.

L'an dernier, nous avons accueilli le MSC Léanne, premier navire de 400 mètres à accoster uniquement à Lomé. Cela a été rendu possible grâce à la formation spécifique des pilotes togolais à Sorrento, sur simulateur, pour valider la manœuvrabilité du port pour ces géants des mers. Avec les autorités togolaises, nous avons constamment œuvré pour maintenir Lomé parmi les ports les plus modernes





***Notre approche est simple :
MSC se concentre sur LCT pour
ces volumes, quant aux autres
armateurs ils se concentrent sur le
terminal d'AGL***

et efficaces. Cet effort constant vise à promouvoir l'excellence logistique maximale, afin de conserver notre avance compétitive et faire de Lomé le HUB d'excellence de la région.

Concrètement, nous ne sommes pas inquiets : LCT (Lomé Container Terminal) dispose d'une capacité d'accueil de 2,5 à 2,7 millions d'EVP moves, alors que le volume traité tourne actuellement autour de 1,7 million. Nous avons donc une marge confortable pour absorber l'augmentation prévue des flux, notamment grâce aux efforts de modernisation (digitalisation et dématérialisation) continue et aux nouveaux accords douaniers qui faciliteront les connexions avec les pays de l'hinterland, comme le Niger et le Burkina Faso.

Les investissements nécessaires pour accompagner cette croissance sont déjà en cours de déploiement.

Vous êtes également présents à Abidjan. Certains observateurs évoquent une possible réorganisation des flux entre vos différentes plateformes régionales, notamment entre Lomé, Abidjan et, dans une certaine mesure, Tema. Com-

ment voyez-vous l'articulation entre ces hubs ?

Le terminal d'Abidjan ou Tema sont principalement orientés vers le traitement des flux domestiques de leurs corridors domestiques et transfrontaliers. Par son poids démographique et économique, Abidjan génère à lui seul des volumes considérables d'import-export, nécessitant une forte capacité portuaire. Plusieurs terminaux et de nombreuses compagnies maritimes y sont donc présents pour répondre à cette demande intérieure.

Au Togo, la situation est différente. Le volume local est limité par la taille de la population. En revanche, le port de Lomé bénéficie d'un atout stratégique majeur : il s'agit d'un port en haute mer, accessible sans passer par une zone lagunaire, avec un tirant d'eau important.

Cela nous permet de développer à Lomé une plateforme principalement dédiée au transbordement régional, grâce à des investissements spécifiques réalisés depuis plusieurs années par MSC tout en desservant les clients locaux et de l'hinterland aussi.

Pour donner un ordre d'idée, le volume des flux domestiques togolais représente environ 4-6 % de la capacité du terminal de Lomé. L'essentiel de notre activité maritime repose donc sur le transbordement au bénéfice de toute la sous-région.

En résumé, Abidjan et Tema sont d'abord des terminaux destinés à soutenir leurs marchés intérieurs très dynamiques. Lomé, en revanche, est positionné comme un hub de transbordement, dédié principalement aux opérations de MSC. Le volume ivoirien, par exemple, sera généralement traité directement sur certains services à Abidjan, sans transbordement par Lomé. Mais pour les autres marchés — notamment les pays dont les ports ne peuvent accueillir des navires de 400 mètres ou encore en tant que hub pour les flux intra-Afrique, Lomé joue un rôle central.

Le groupe avait annoncé, il y a quelques années, un plan d'investissement de 500 millions de dollars sur dix ans pour le port de Lomé. Où en êtes-vous aujourd'hui dans le déploiement de ce plan ?

Effectivement, le groupe MSC avait annoncé un engagement de 500 millions USD pour le développement du terminal de Lomé sur une décennie. À ce jour, cet investissement initial a déjà été dépassé.

Nous poursuivons nos investissements de manière active pour consolider la position de Lomé comme hub de référence en Afrique de l'Ouest, conformément à l'engagement pris avec les autorités togolaises dans le cadre du Plan national de développement. Même si aujourd'hui, au niveau des navires, nous avons atteint la limite actuelle de taille — les plus grands mesurant 400 mètres —, nous

préparons déjà l'avenir, car de nouveaux types de navires encore plus imposants pourraient apparaître. Nous investissons donc en anticipation.

Concrètement, nous avons agrandi le terminal avec cinq hectares supplémentaires, acquis de nouveaux équipements, ajouté des grues, des portiques et des RTG (grues de parc), ainsi que du matériel terrestre complémentaire pour améliorer la vitesse de traitement des navires et de nos clients locaux et augmenter la capacité d'accueil des conteneurs. Il existe aussi la possibilité d'une extension vers la partie sud du terminal, sous réserve que la croissance des volumes se maintienne.

Avez-vous une estimation chiffrée des investissements déjà réalisés et de ceux en cours ?

De manière approximative, nous avons dépassé les 500 millions d'euros investis depuis le démarrage de notre concession en 2008, avec l'exploitation effective débutée en 2014.

Aujourd'hui, si l'on intègre les nouveaux investissements engagés, nous estimons être proches d'une centaine de millions d'euros supplémentaires. Il faut rappeler aussi que MSC investit énormément sur la mer en mettant en service tous ces navires qui permettent à ces services, tels que le « Africa Express », d'exister de connecter le l'Afrique au reste du monde.

Avec les tensions entre le Bénin et le Niger, plusieurs observateurs évoquent une réorientation des flux commerciaux vers le port de Lomé. Avez-vous constaté un impact concret sur votre activité ?





La réorientation des flux vers Lomé s'explique par plusieurs facteurs, au-delà du seul contexte politique. Il faut notamment distinguer entre les produits conteneurisés et les produits en vrac (bulk). Certains volumes de vrac, notamment les produits alimentaires comme le riz, qui étaient temporairement suspendus à l'exportation en conteneurs, ont impacté la dynamique.

Nous avons perdu une partie des volumes conteneurisés de riz, mais cette baisse a été compensée par l'arrivée de nouveaux flux destinés au Niger via Lomé. Au final, même si le contexte était incertain, le port de Lomé a réussi à stabiliser ses volumes.

Pour donner un ordre de grandeur : en 2024, malgré les attentes de baisse liées au recul du transport de riz en conteneurs, nous avons enregistré une progression de 2 à 3 % des volumes en conteneurs par rapport à 2023 sur le pays, qui était pourtant une année déjà exceptionnelle.

Par exemple, en mars 2024, nous avons atteint un record historique avec plus de 123 000 EVP moves (équivalent à environ 175 000 EVP) en un mois au terminal de Lomé. Il faut préciser que ces chiffres incluent à la fois les opérations

de débarquement et d'embarquement.

À titre comparatif, le volume des conteneurs destinés uniquement au marché togolais représente environ 20-22 000 EVP sur le début de l'année par mois, soit une petite fraction du total traité, ce qui illustre bien le rôle de hub régional du port de Lomé.

Concernant les infrastructures douanières et la facilitation du commerce, où en sont les initiatives d'interconnexion avec les pays de l'hinterland ?

Les autorités togolaises ont signé des accords d'interconnexion douanière avec plusieurs pays de l'hinterland, notamment pour le Niger et le Burkina Faso. Ces accords sont désormais en phase de mise en œuvre. Il s'agit de créer des systèmes digitalisés interconnectés qui permettront de fluidifier les formalités douanières et d'accélérer les flux.

C'est une évolution stratégique : aujourd'hui, la rapidité de traitement est devenue un facteur clé de compétitivité portuaire. Avec l'OTR douane, le PAL, le guichet unique et les différents intervenants du processus, nous mettons tout en œuvre pour améliorer l'efficacité et la célérité de l'enlèvement des conteneurs avec le soutien des autorités togolaises.

Avec l'acquisition de Bolloré Africa Logistics, devenu AGL, MSC dispose désormais de deux terminaux au port de Lomé : LCT et Togo Terminal. Comment articulez-vous les synergies entre ces deux entités ? Existe-t-il une complémentarité ou êtes-vous dans une logique concurrentielle ?

Il y a deux aspects à distinguer. Depuis l'acquisition d'AGL par MSC, les relations entre LCT (Lomé Container Ter-

”

En mars 2024, nous avons battu un record avec 123 000 mouvements de conteneurs en un mois, ce qui correspond à environ 175 000 à 177 000 EVP.

minal) et Togo Terminal, qui est opéré par AGL, sont clairement définies et structurées. Même si ces deux terminaux font aujourd'hui partie du même groupe, ils fonctionnent de manière totalement autonome. AGL reste commercialement indépendant de LCT, ce qui garantit une saine concurrence et une diversité de services pour les clients. Chaque entité prend ses décisions de manière indépendante, qu'il s'agisse de MSC, LCT, MEDLOG (notre branche logistique) ou d'AGL.

Notre approche est simple : MSC se concentre sur LCT pour ces volumes, quant aux autres armateurs ils se concentrent sur le terminal d'AGL. Cela nous permet de rester performants et de répondre aux attentes de tous les clients. Parallèlement, au niveau du groupe, nous encourageons des synergies intelligentes pour maximiser l'efficacité opérationnelle, toujours dans l'intérêt du client. Cette complémentarité entre les deux terminaux contribue à l'excellence logistique et permet de maintenir la compétitivité du port de Lomé et à renforcer son attractivité régionale.

On observe actuellement une intensification des investissements dans les infrastructures portuaires le

long du golfe de Guinée, que ce soit à Cotonou, Tema, Abidjan ou Kribi. Pensez-vous que Lomé dispose des atouts nécessaires pour maintenir son avance ? Quels sont ses avantages comparatifs ?

Chaque port est dimensionné en fonction de son marché intérieur. Lomé a été conçu non seulement pour répondre aux besoins nationaux, mais aussi pour devenir un véritable hub régional de transbordement. Le port dispose d'un accès direct en haute mer, sans passage par une lagune, ce qui lui donne un avantage stratégique certain, notamment en matière de temps d'escale et de capacité d'accueil.

En mars 2024, nous avons battu un record avec 123 000 mouvements de conteneurs en un mois, ce qui correspond à environ 175 000 à 177 000 EVP. Dans ce volume, seulement 23 000 conteneurs étaient destinés au marché togolais, ce qui montre l'importance du transbordement pour Lomé. La productivité moyenne du terminal s'élève à 32,5 mouvements par portique et par heure au mois de mars 2025, un niveau très élevé qui surpasse la plupart des terminaux africains et même des terminaux internationaux.



“

*La force de MSC
repose aussi
sur son capital
humain et son
étroite relation
entre les équipes
de MSC et LCT*

”

Pour maintenir cette dynamique, nous avons lancé de nouveaux investissements significatifs. Ces programmes sont financés par Terminal Investment Limited (TIL), filiale de MSC, et China Merchants, nos partenaires stratégiques. Ils incluent le dragage du chenal d'accès, ainsi que l'acquisition de nouveaux portiques de plus grande capacité (tels que les 5 derniers déjà acquis), capables de traiter les plus grands navires et ceux de demain.

La force de MSC repose aussi sur son capital humain et son étroite relation entre les équipes de MSC et LCT. Depuis dix ans, nous avons développé une expertise locale reconnue. Aujourd'hui, des pilotes et des opérateurs venus d'autres ports africains viennent à Lomé se former à nos méthodes et à nos standards de productivité. Cela confirme que Lomé conserve, grâce à sa performance opérationnelle et à ses investissements continus, une longueur d'avance sur ses concurrents régionaux.

Envisagez-vous la création d'une école ou d'une académie pour soutenir la formation dans le domaine maritime au Togo ?

Notre vocation n'est pas de nous substituer aux autorités dans un secteur aussi stratégique. Ce que nous essayons de faire, c'est plutôt de contribuer, à notre niveau, à une croissance inclusive en formant nos équipes en interne. Par exemple, il y a quelques semaines, nous avons organisé à Lomé une académie rassemblant l'ensemble des managers de MSC Afrique francophone pour renforcer leurs compétences.

Nous développons aussi des initiatives de formation en partenariat avec nos partenaires extérieurs, mais toujours dans une optique de montée en compétences interne ou de celle de nos partenaires comme pour les pilotes qui sont allés s'entraîner sur des simulateurs au siège, en Suisse, et en Italie.

Aujourd'hui, il n'y a pas de projet spécifique de création d'une école maritime propre à MSC, même si nous soutenons activement les initiatives existantes, notamment en matière de centres de formation logistique.

La question de la sécurité maritime est devenue centrale dans le golfe de Guinée, avec des cas de piraterie et des risques pour les armateurs et les assureurs. Quelles mesures ont été mises en place pour garantir la sûreté au port de Lomé ? Le port de Lomé est-il sécurisé ?

Sur cette question, il faut distinguer les rôles. La sécurité maritime dépend des autorités étatiques. MSC soutient activement les efforts de lutte contre la piraterie et coopère avec les initiatives nationales. Le Togo a d'ailleurs mis en place depuis plusieurs années un comité spécifique dédié à la sécurité maritime, à la suite du sommet de Lomé.

Cette stratégie globale a porté ses fruits : elle a permis d'apporter des réponses structurées pour rassurer les armateurs, les compagnies d'assurance et les clients. Concrètement, en 2024, MSC a réalisé environ 652 escales au port de Lomé dans les meilleures conditions possibles. Cela témoigne de l'efficacité des dispositifs mis en place par les autorités togolaises pour assurer la sûreté maritime et portuaire.

Notre souhait est évidemment que cette dynamique positive se poursuive dans les années à venir.

Concernant la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA), comment se passe aujourd'hui la collaboration avec MSC ? À un moment, certaines rumeurs évoquaient des réticences de votre part à y acheminer des conteneurs.

MSC ne souhaite pas commenter sur le projet de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA).





L'Économie maritime à l'horizon 2050

L'économie de la mer est depuis des décennies un moteur puissant de la croissance mondiale, créant des emplois, alimentant le développement et garantissant la sécurité alimentaire de millions de personnes dans le monde. Selon l'OCDE, le succès des industries maritimes raconte une histoire claire : une croissance soutenue et une prospérité durable ne sont possibles que si l'océan est sain et prospère. Cependant, l'avenir de l'économie de la mer se trouve à un tournant.

Le changement climatique, la dégradation de l'environnement, une productivité en retard et une transformation numérique lente exercent des pressions croissantes sur les écosystèmes marins et le potentiel économique. Pour relever ces défis, une action audacieuse et coordonnée est nécessaire – non seulement pour protéger les écosystèmes marins, mais aussi pour sécuriser l'économie de la mer en tant que moteur de prospérité pour les générations futures.

Les mers et océans sont indispensables à la vie sur Terre : ils recouvrent 71 % de la surface de la planète, constituent 90 % de la biosphère, assurent la sécurité alimentaire de plus de trois milliards de personnes, permettent le transport de plus de 80 % des marchandises mondiales et abritent les câbles sous-marins transportant 98 % du trafic Internet international. Les nouvelles statistiques et analyses de l'OCDE mettent en évidence le rôle fondamental que joue la mer dans l'économie et les moyens de subsistance de centaines de millions de personnes.

Si la mer était un pays, son économie aurait été la cinquième plus importante au monde en 2019. Entre 1995 et 2020, elle a représenté entre 3 % et 4 % de la valeur ajoutée brute (VAB) mondiale et employé jusqu'à 133 millions d'équivalents temps plein (ETP). L'économie de la mer a doublé en valeur réelle en 25 ans, passant d'une VAB de 1 300 milliards USD en 1995 à 2 600 milliards USD en 2020, avec une croissance annuelle moyenne de 2,8 %. Le niveau d'emploi est resté relativement stable, atteignant un pic de 151 millions d'ETP en 2006 avant de tomber à 101 millions en 2020 en raison de la COVID-19, suivi d'une reprise progressive.

Plus de 75 % de la croissance de l'économie maritime entre 1995 et 2020 provient de l'Asie et du Pacifique, l'Asie orientale représentant à elle seule 56 % de cette expansion. L'Europe et l'Amérique du Nord ont connu une croissance plus lente. La

Chine, les États-Unis, le Japon, la Norvège et le Royaume-Uni comptaient parmi les plus grandes économies maritimes en valeur absolue, tandis que des pays comme la Norvège affichaient une forte dépendance à l'économie maritime par rapport à leur économie globale.

Le tourisme et l'extraction de pétrole et de gaz offshore ont généré près des deux tiers de la VAB totale. Toutefois, la répartition de la main-d'œuvre varie fortement. Le tourisme maritime et côtier est le principal pourvoyeur d'emplois, tandis que l'extraction pétrolière et gazière offshore génère une production économique élevée avec un faible niveau d'emploi. Par ailleurs, la construction navale et l'énergie éolienne offshore ont connu une expansion rapide, bien que à partir d'une base plus modeste.



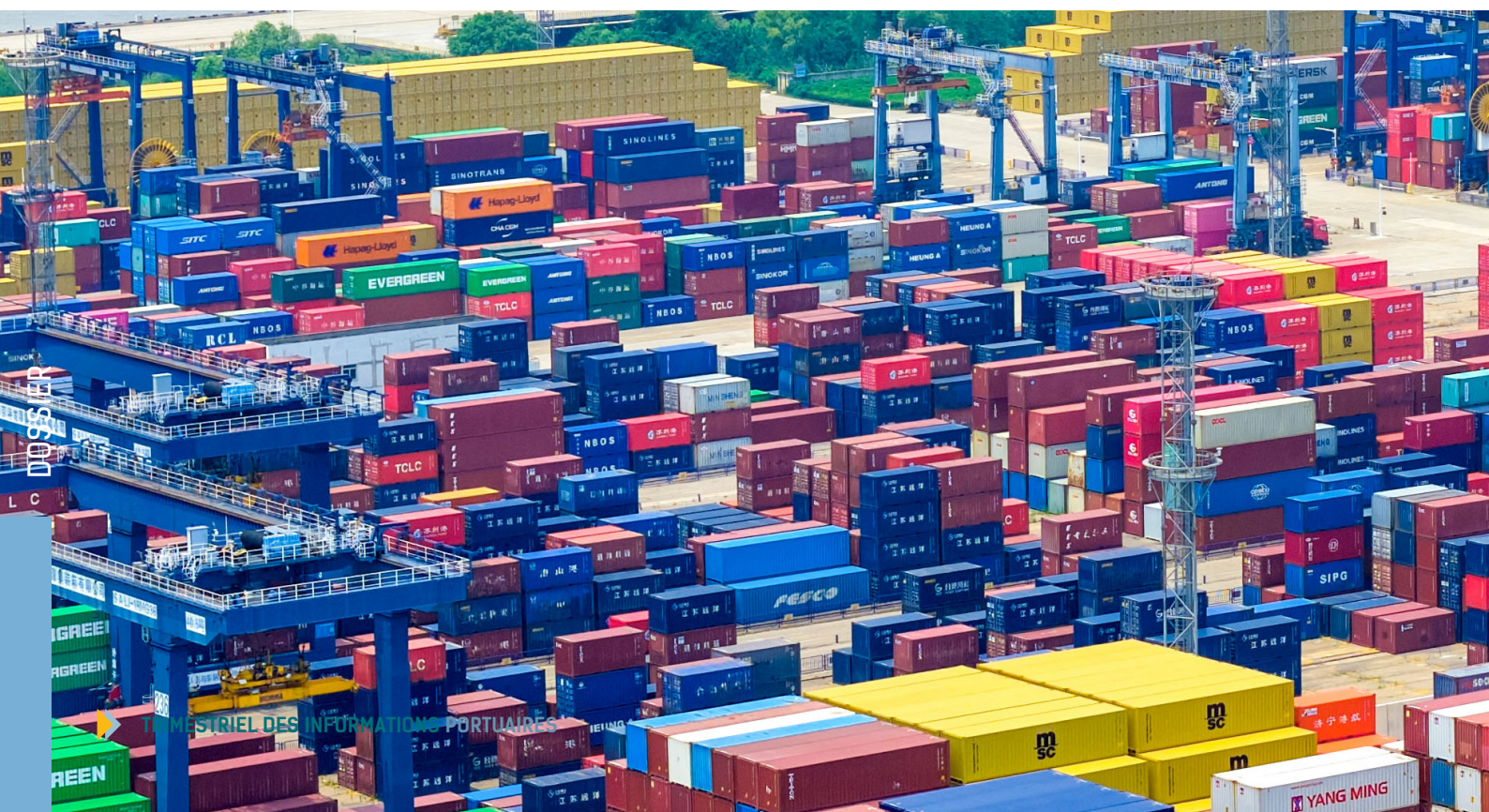
DE PROFONDS BOULEVERSEMENTS VONT REDÉFINIR L'ÉCONOMIE DE LA MER DANS LES DÉCENNIES À VENIR

Si les tendances passées se poursuivaient, l'économie maritime mondiale pourrait être près de quatre fois plus importante en 2050 qu'en 1995. Cependant, divers facteurs pourraient ralentir, voire inverser cette croissance si aucune mesure politique n'est prise.

Les forces mondiales qui façonneront l'avenir de l'océan impacteront à la fois sa santé et son économie. La croissance démographique, le changement climatique, les pressions environnementales, le commerce et la mondialisation, la transition énergétique, les progrès technologiques et les dynamiques géopolitiques joueront un rôle essentiel dans l'évolution de l'économie maritime. Les projections qualitatives et quantitatives soulignent que le changement climatique, la transition énergétique et les avancées scientifiques et technologiques sont les principaux moteurs de transformation.

Le ralentissement de la productivité et les lacunes en matière de numérisation influenceront également le potentiel futur de l'économie maritime. Alors que certaines activités maritimes ont surpassé la croissance industrielle moyenne entre 1995 et 2020, la productivité multifactorielle a diminué dans plus de la moitié des activités maritimes analysées. De plus, les investissements en capital ont été davantage orientés vers des actifs non liés aux technologies de l'information et de la communication, suggérant une sous-exploitation des moteurs de productivité dans un monde de plus en plus automatisé.

Différents scénarios de transition énergétique auront des répercussions variées sur l'économie de la mer. Dans un scénario de transition accélérée vers une énergie bas-carbone, l'économie de la mer continuerait de croître jusqu'en 2050, atteignant 2,5 fois sa taille de 1995. Sa composition changerait avec le maintien de la prédominance du tourisme maritime et côtier, tandis que la part du pétrole et du gaz offshore déclinerait. En revanche, un scénario de transition



bloquée pourrait entraîner un déclin de l'activité de la mer à l'échelle mondiale après 2020, principalement en raison du manque d'investissements dans la productivité et de l'aggravation des effets du changement climatique.

QUATRES (04) PRIORITÉS STRATÉGIQUES POUR UNE ÉCONOMIE DE LA MER DURABLE ET PROSPÈRE

Pour garantir une économie de la mer à la fois productive et respectueuse de l'environnement, il est essentiel de renforcer la gouvernance des océans, promouvoir l'innovation technologique, améliorer la collecte de données océaniques et intégrer davantage les pays en développement aux chaînes de valeur mondiales.

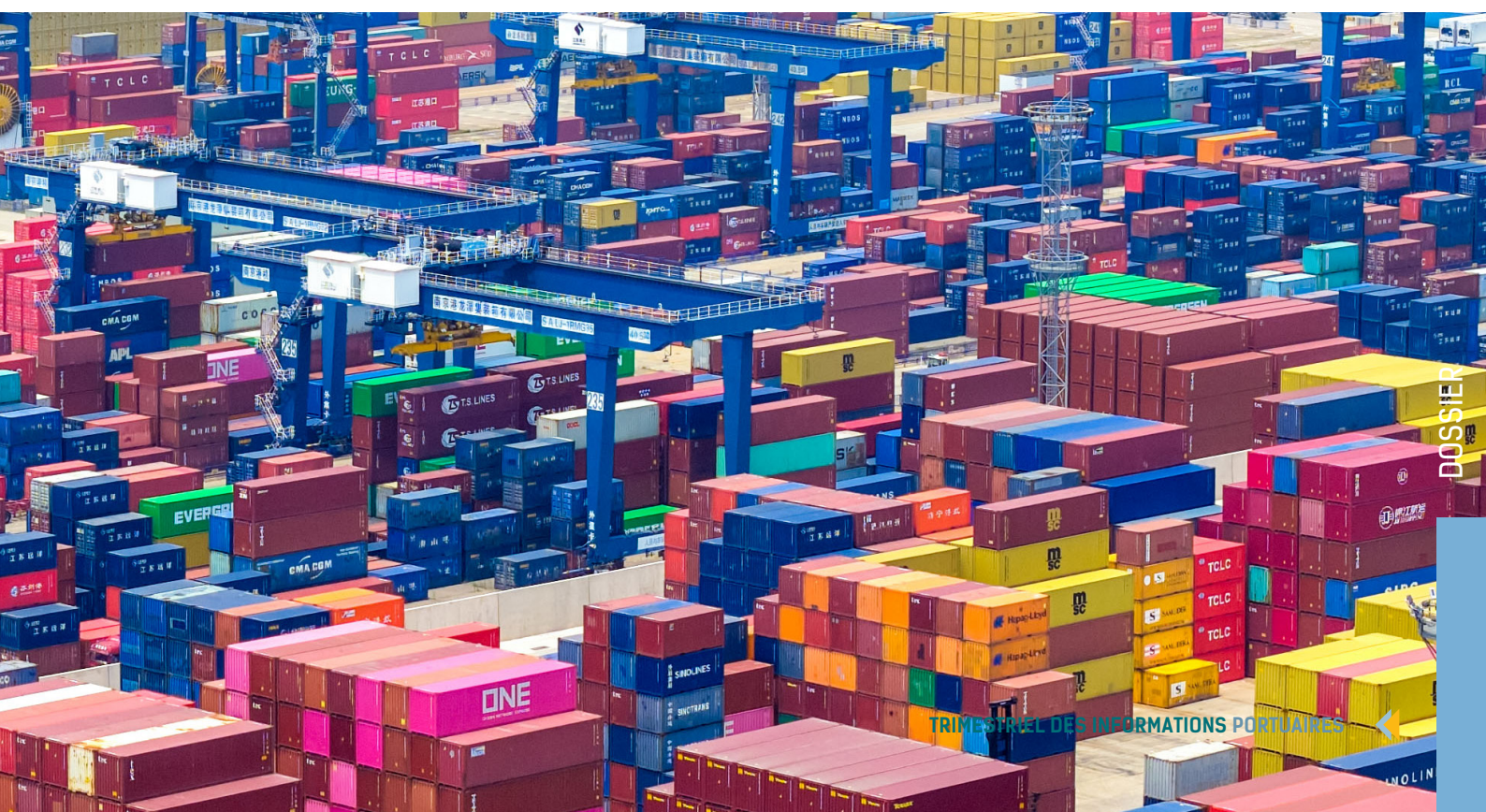
Renforcer la gouvernance des océans et les cadres réglementaires en s'appuyant sur des outils de gestion scientifique, comme la planification de l'espace maritime et les aires marines protégées. La coopération internationale, via des accords comme l'Accord sur les subven-

tions à la pêche de l'OMC et l'Accord sur la haute mer (BBNJ), sera essentielle pour combler les lacunes réglementaires et harmoniser les incitations économiques avec les objectifs de durabilité.

“Promouvoir l'innovation technologique, améliorer la collecte de données sur les océans, en stimulant l'investissement public et privé dans l'automatisation et les solutions numériques pour accroître la productivité et minimiser les externalités environnementales.

Améliorer la collecte de données et la recherche scientifique, en élargissant les réseaux d'observation océanique.

Mieux intégrer les pays en développement aux chaînes de valeur mondiales, en promouvant des politiques de gestion durable des pêcheries et du tourisme éco-responsable tout en facilitant le transfert de technologies.





L'UPRAD-TOGO lance les travaux de son futur siège à Lomé

L'Union Professionnelle des Agréés en Douanes (UPRAD) du Togo a posé la première pierre de son futur siège le jeudi 17 avril 2025 à Lomé, plus précisément dans la commune Golfe 1. Ce projet ambitieux, d'une valeur de 5 milliards FCFA, symbolise la volonté de l'organisation de renforcer ses capacités et de moderniser ses services au cœur de la capitale togolaise.

Prévu pour être érigé sur une superficie de 2 500 m², le futur siège prendra la forme d'un imposant immeuble de sept niveaux. L'édifice accueillera des bureaux, des espaces commerciaux, une salle de conférence de 235 places, une infirmerie, ainsi qu'un parking souterrain de 25 places. Une façade perforée, pensée pour atténuer l'impact des rayons solaires et améliorer l'efficacité énergétique, conférera au bâtiment un design moderne et écologique.

Plus qu'un simple siège administratif, le nouveau bâtiment se veut un véritable hub d'échanges, de formation et de coordination entre les agréés en douane, l'administration et les autres acteurs de

la chaîne logistique. Il est conçu pour favoriser une synergie efficace, améliorer les procédures douanières et instaurer un climat de transparence dans les transactions commerciales.

Le rez-de-chaussée abritera notamment sept boutiques de 40 à 50 m², deux magasins, des entrepôts, un hall d'accueil, une infirmerie, des sanitaires et deux cabines d'ascenseur. Les 1er et 2e étages accueilleront des bureaux modulables et des plateaux-lits, tandis que le 3ème étage sera réservé à la location de bureaux.

Le 4ème étage sera dominé par une grande salle de conférence, complé-

tée par un bureau et des sanitaires. Le siège administratif de l'UPRAD-TOGO s'étendra sur les 5ème et 6ème étages où seront installés les bureaux de la présidence, du secrétariat général, du secrétariat adjoint, de la trésorerie et plusieurs salles de réunion. Un rooftop avec un restaurant panoramique viendra couronner l'ensemble.

« Ce projet s'inscrit dans la continuité de l'histoire de l'UPRAD-TOGO, née dans les années 1980 grâce à la vision de ses pionniers, que nous honorons aujourd'hui », a déclaré Patrick Magnon, président de l'UPRAD-Togo. Il a souligné que ce siège marquera une nouvelle ère pour la profession, en dotant les commissionnaires agréés en douane d'un outil à la hauteur des standards contemporains.

Le Conseil national du patronat du Togo (CNP-Togo), par la voix de son président Laurent Tamegnon, a salué l'initiative comme un modèle de dynamisme et de structuration professionnelle. « Cet événement incarne la vision et la croissance de l'une des associations les plus dynamiques du patronat togolais. Il s'agit d'un acte fort en faveur du développement économique national », a-t-il affirmé.

Le gouvernement togolais, représenté par Stéphane Akaya, Secrétaire Général du ministère de l'Économie et des Finances, a également exprimé son soutien à l'initiative. Dans son intervention, il a mis en avant la dimension stratégique de ce projet pour la structuration du secteur douanier et le développement économique du pays. « En posant cette première pierre, nous édifions un avenir fondé sur la prospérité et la collaboration », a-t-il souligné.



LIVRAISON PRÉVUE D'ICI À 2028

Le projet a été confié au cabinet GE Architect & Partners, reconnu pour son expertise dans la réalisation d'infrastructures modernes. Les travaux de construction devraient s'achever d'ici trois ans, avec une livraison prévue en 2028.

Avec ce nouveau siège, l'UPRAD-TOGO entend affirmer sa place dans la modernisation du système douanier togolais et dans le renforcement des capacités logistiques du pays. Ce bâtiment marquera sans nul doute un tournant dans l'histoire de l'organisation et du secteur douanier national.



Aquaponie au Togo : un cas d'école

Pisciculture et culture hors sol. Réduire de 90 % la consommation d'eau, produire des légumes sains sans sol ni produits chimiques, élever des poissons dans un système autonome ; voilà donc les quelques promesses de l'aquaponie. Ce projet est retenu parmi les 26 sur le plan africain, en compétition dans le cadre du programme BLUEINVEST AFRICA TOGO qui aura lieu à Lomé, les 15 et 16 octobre 2025.



Dr Kplolali Ahama-Eseh, docteur en physiologie et biotechnologies végétales en collaboration avec Mme Kokoévi Agbévénou-Dovi, MSC en biosciences végétales et des partenaires ONG KYNAROU et APROMAFRIQ-PHARMA viennent de concrétiser cette vision au Togo en installant un prototype unique alliant pisciculture et culture hors sol. Un projet novateur, local et durable qui pourrait bien servir de modèle pour tout le pays et même dans la sous-région..

En 2020, confie Dr Kplolali Ahama, directrice générale et cofondatrice de Aquaponie du Togo, mon père avait fait la culture de la tomate à Agou (région des plateaux) et la culture de l'ananas dans la zone de NOEPE, malheureusement, la pluie n'était pas au rendez-vous. Il avait eu des pertes énormes et m'avait demandé d'y réfléchir sérieusement car avec le dérèglement climatique, l'agriculture ne peut plus se fier aux saisons.



Elle a commencé à se tourner vers le hors sol et est tombée sur l'aquaponie. L'aquaponie est une technologie qui concilie pisciculture et culture de plantes en hors sol. En fait, c'est une pisciculture circulaire où les déchets du poisson constituent de l'engrais naturel aux plantes qui filtrent et purifient l'eau du bassin piscicole. Elle offre une production 2 fois plus importante que l'agriculture conventionnelle, plus saine pour la santé de l'homme et surtout elle offre une économie de 90 % d'eau. La production est continue toute l'année et pour elle, c'est un succès aujourd'hui !

Tenez-vous bien, pas de renouvellement d'eau du bassin à poissons pendant une année. Les plantes se sont adaptées dans ce système produisant des fruits et légumes sans contrainte du climat ! « Notre prototype aquaponique est actuellement installé sur 40m². Jusqu'à ce jour, toutes les cultures évoluent bien tandis que nos poissons aussi croissent tranquillement. Ce qu'il faut savoir, l'hydroponie nourrit les plantes avec des engrais chimiques dissous dans l'eau, tandis que l'aquaponie crée un écosystème où les poissons nourrissent les plantes et les plantes purifient l'eau des poissons », précise-t-elle.

Par rapport à l'agriculture conventionnelle, l'aquaponie utilise jusqu'à 90 %

moins d'eau, ne dépend pas du sol, réduit l'usage d'intrants chimiques et permet de produire poissons et légumes toute l'année avec un impact environnemental minimal. De plus, les poissons sont élevés sans hormones ni antibiotiques, avec une alimentation naturelle, ce qui garantit une chair riche en protéines de haute qualité et en acides gras essentiels.

En résumé : les produits sont sains, nutritifs et exempts de résidus chimiques, tout en ayant une saveur plus naturelle.

Dans les prochaines années, elle compte agrandir la serre à 3 000 m² pour augmenter la capacité de production et répondre à la demande croissante.

Elle prévoit aussi d'intégrer de nouvelles espèces comme les crevettes d'eau douce et des cultures à forte valeur ajoutée. En parallèle, elle souhaite former d'autres producteurs au Togo, des étudiants ou amateurs et dans la sous-région pour bâtir un réseau aquaponique solide.

Enfin, elle évoque la transformation comme les filets de poisson ou les légumes séchés pour prolonger la conservation et atteindre de nouveaux marchés.

« Nous sommes fières de produire des légumes et poissons frais et sains ! Pas de pénibilité dans le travail », conclut-elle.



Exercice « Obangame Express 2025 » : le Togo renforce sa stratégie sécuritaire dans le Golfe de Guinée



La Préfecture Maritime, en partenariat avec le Centre de Commandement des Etats Unis d'Amérique pour l'Afrique (AFRICOM). La cérémonie de clôture officielle de l'exercice a eu lieu, le Jeudi 15 mai 2025, à la Préfecture Maritime à Lomé. La phase exécutoire des scénarios a eu lieu, du 10 au 15 mai 2025. L'objectif est de renforcer les capacités opérationnelles des pays de cet espace marin, pour leur permettre de faire efficacement face aux multiples fléaux maritimes, pour la promotion de l'économie bleue. La cérémonie de clôture officielle de l'exercice a eu lieu, jeudi 15 mai 2025, à la Préfecture Maritime à Lomé, d'où les opérations ont été dirigées.

L'exercice « Obangame Express 2025 » (OE25) est un acte naval multinational annuel combiné en Afrique Centrale et de l'Ouest, dans le Golfe de Guinée. Il est axé sur une coopération et une interopérabilité accrue entre ces régions, pour améliorer la sécurité et la sûreté maritimes. OE25 a associé les acteurs du Golfe de Guinée à un partenariat régional avec les marines américaines et euro-atlantiques. Il s'est déroulé en mer et en terre. La direction de l'exercice à terre a eu lieu à Praia, en République de Cap-Vert, avec la participation de nombreux Centres des Opérations Maritimes (COM) nationaux, régionaux et internationaux. De même, des opérations maritimes ont été menées sur mer, dans tout le Golfe de Guinée, et la direction a été assumée à Lomé.

L'objectif principal de cet exercice est d'entraîner et de renforcer les capacités opérationnelles des marines africaines et leurs administrations, par la coopération, le partage d'informations, de coordination dans la gestion des crises, pour lutter contre les menaces maritimes, conformément au processus de Yaoundé, et suivant les conclusions du sommet sur la sécurité et la sûreté maritimes de Lomé.

Cet exercice a impliqué, outre les marines africaines de la sous-région, celles des Etats Unis d'Amérique (USA), d'Europe et d'autres régions. Il a été joué autour de plusieurs thématiques, à savoir : « Lutte contre l'incendie et contre la pollution à bord d'un navire », « La recherche et le sauvetage en mer », « Lutte contre le trafic d'armes et de stupéfiants, et trafic d'êtres humains au niveau zonal », « Lutte contre le trafic de drogue, d'armes et trafic d'êtres humains au niveau national », etc.



L'ASPECT NATIONAL DES OPÉRATIONS

Selon les explications du Préfet Maritime, Capitaine de Vaisseau Nèyo TAKOUGNADI, outre les formations sur les communications entre les Centres des Opérations Maritimes (COM), les exercices ont été joués en mer, du 12 au 15 mai 2025, et ont concerné l'incendie à bord d'un navire et la pollution maritime, la recherche et le sauvetage, le trafic de drogues, le trafic d'armes, le trafic d'êtres humains.

Cet exercice a permis de renforcer les capacités des acteurs maritimes du pays dans la lutte efficace contre les menaces maritimes, afin de promouvoir le développement de l'économie bleue. Ce qui confirme la mise en œuvre du dispositif national de sûreté et de sécurité maritimes, consolidant l'ambition du pays de mettre en place un hub logistique et un centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région ouest-africaine. Ainsi, le Préfet Maritime a salué les bonnes relations d'amitié et de coopération entre le Togo et les USA, avant d'exprimer la

connaissance du gouvernement à AFRI-COM, pour ses appuis multiformes qui renforcent de mieux en mieux la sûreté et la sécurité maritimes au Togo.

A la cérémonie de clôture, un briefing général des opérations a été fait, pour imprégner les autorités maritimes. De même, des attestations de participation ont été remises aux participants.

Dans son allocution de circonstance, le Ministre Conseiller pour la Mer, M. Stanislas BABA, a salué le sens du professionnalisme avec lequel les exercices ont été joués. Aussi, il a félicité les différentes administrations de l'Action de l'Etat en mer du Togo, pour leur engagement depuis le processus de réforme du secteur maritime enclenché par le Président du Conseil, Faure Essozimna GNASSINGBE. Pour cela, il lui a rendu un hommage vibrant, pour sa vision de la sûreté et de la sécurité maritime, indispensables au développement durable de l'économie bleue. Il a demandé aux différents acteurs de ne pas dormir sur leurs lauriers, mais de continuer à maintenir leur aptitude à la gestion des crises.



Benchmarking : sûreté et sécurité maritime au Port de Lomé

1. POURQUOI LE PORT DE LOMÉ EST CONSIDÉRÉ COMME L'UN DES PORTS LES PLUS SÛRS DU GOLFE DE GUINÉE

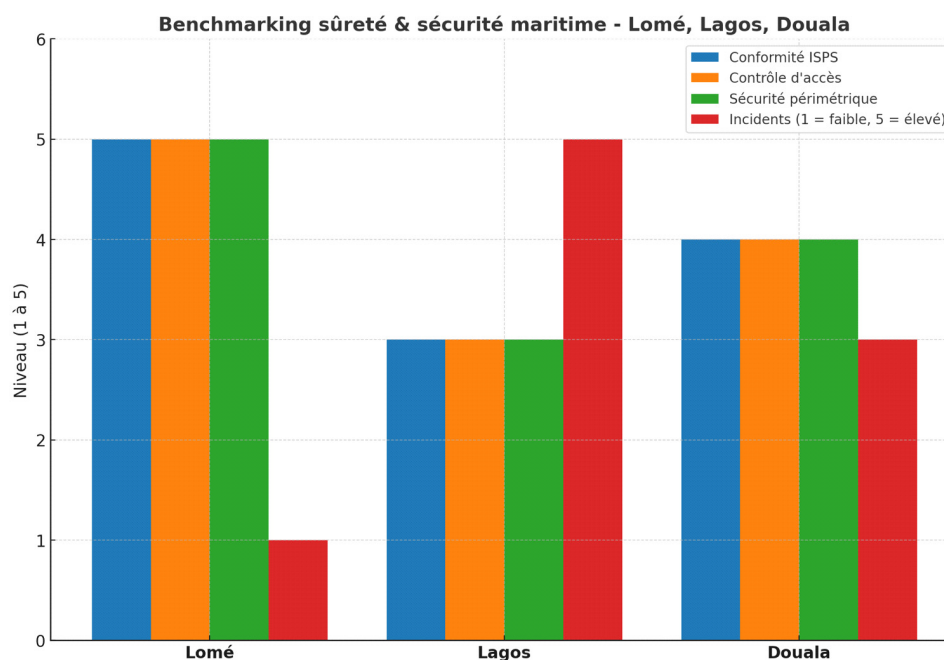
- Conformité stricte aux normes ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) depuis 2004.
- Surveillance 24h/24 grâce à un système intégré de caméras, scanners et contrôles d'accès biométriques.
- Présence d'une gendarmerie maritime et d'une brigade portuaire spécialisée.
- Coopération avec les forces navales togolaises pour sécuriser la rade et les approches maritimes.
- Mise en place d'un Centre de coordination de la sécurité maritime en lien avec les partenaires internationaux (notamment l'UE et les USA).

Résultat : faible incidence d'actes de piraterie ou de vols portuaires rapportés ces dernières années.

2. COMPARAISON DES DISPOSITIFS ISPS : LOMÉ - LAGOS - DOUALA

CRITÈRES	PORT DE LOMÉ (TOGO)	PORT DE LAGOS (NIGÉRIA)	PORT DE DOUALA (CAMEROUN)
CONFORMITÉ ISPS	Totale, audits réguliers	Application parfois irrégulière selon terminaux	Conforme mais retard dans certaines installations
CONTRÔLE D'ACCÈS	Badges électroniques, biométrie, vidéosurveillance	Systèmes multiples, mais congestion et corruption	Systèmes classiques + Surveillance physique
SÉCURITÉ PÉRIMÉTRIQUE	Clôtures intelligentes + drones de surveillance en projet	Périmètre large, difficultés de contrôle intégral	Contrôle renforcé sur les zones stratégiques
FORCES DE SÉCURITÉ	Gendarmerie maritime + armée en appui	Marine nigériane, souvent sollicitée par la piraterie	Police portuaire + soutien de la marine
INCIDENTS RÉCENTS	Rares (faible piraterie)	Fréquents (piraterie, vols, trafic)	Modérés mais persistants (vols, fraude)





3. POLITIQUES DE LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET LE STATIONNEMENT À RADE DES NAVIRES

Port de Lomé

- Déploiement de patrouilles navales régulières en coordination avec la gendarmerie maritime.
- Intégration dans les dispositifs régionaux de lutte contre la piraterie (Centre interrégional de coordination basé à Yaoundé).
- Mise à disposition d'une rade sécurisée : les navires préfèrent y mouiller, loin des zones à haut risque comme Lagos.
- Incitations pour un stationnement prolongé à Lomé (ravitaillement, maintenance, logistique sécurisée).

Port de Lagos

- Zone sensible du Golfe de Guinée, souvent ciblée par des attaques de pirates.
- Besoin d'escortes armées pour certains navires, coût élevé pour les armateurs.
- Efforts en cours avec la Deep Blue Project (sécurité maritime intégrée), mais résultats encore mitigés.

Port de Douala

- Risques moindres que Lagos, mais existence de menaces de petits actes de piraterie et de vols au mouillage.
- Stationnement à rade possible mais jugé moins sûr qu'à Lomé.

- Déploiement de la marine camerounaise en renfort, notamment après 2019.

Somme toute, le Port de Lomé se distingue comme un modèle de sûreté dans le Golfe de Guinée grâce à son anticipation, ses partenariats internationaux et la professionnalisation de ses forces de sécurité.

Face à Lagos, où la piraterie reste une menace, et à Douala, où les dispositifs progressent mais demeurent fragiles, Lomé apparaît comme une rade refuge et un hub sécurisé, renforçant son attractivité auprès des armateurs internationaux.

Quiz Culture Générale : Port autonome de Lomé

Testez vos connaissances sur le Port autonome de Lomé, poumon économique du Togo et hub maritime en Afrique de l'Ouest. Cochez la bonne réponse !

1. En quelle année le Port autonome de Lomé a-t-il été inauguré ?

- ☐ 1960
- ☐ 1968
- ☐ 1975
- ☐ 1982

2. Quelle est sa particularité géographique majeure ?

- ☐ Seul port d'eau douce d'Afrique de l'Ouest
- ☐ Seul port en eau profonde naturel de la sous-région
- ☐ Premier port sur une île artificielle
- ☐ Port relié uniquement par voie ferroviaire

3. Le Port autonome de Lomé est situé au bord de :

- ☐ Océan Indien
- ☐ Mer Méditerranée
- ☐ Océan Atlantique
- ☐ Mer Rouge

4. Son principal avantage compétitif ?

- ☐ Fonctionne uniquement de jour
- ☐ Accueil des navires de 3^e génération
- ☐ Accueil des navires de grande taille (post-panamax)
- ☐ Ne perçoit pas de frais portuaires

5. Quelle zone économique est desservie directement par le PAL ?

- ☐ L'UEMOA et la CEDEAO
- ☐ L'Union européenne
- ☐ L'Asie du Sud-Est
- ☐ Le Mercosur

6. Le Terminal à conteneurs du PAL est exploité notamment par :

- ☐ MSC (Mediterranean Shipping Company)
- ☐ Maersk Line
- ☐ CMA-CGM
- ☐ L'État togolais exclusivement

7. Quelle activité est très dynamique au PAL en dehors du trafic conteneurisé ?

- ☐ Tourisme maritime
- ☐ Pêche industrielle
- ☐ Commerce des véhicules d'occasion
- ☐ Extraction pétrolière offshore

8. En 2020, le PAL était le premier port à conteneurs d'Afrique de l'Ouest.

- ☐ Vrai
- ☐ Faux

9. Qui gère officiellement le Port autonome de Lomé ?

- ☐ Chambre de commerce du Togo
- ☐ Ministère de l'Économie et des Finances
- ☐ Une société d'économie mixte (établissement public à caractère commercial)
- ☐ Office des Ports du Togo

10. Quel grand projet numérique a modernisé les formalités portuaires ?

- ☐ Dématérialisation totale des procédures
- ☐ Cyberport flottant
- ☐ Blockchain pour conteneurs
- ☐ Réseau social du port

1. 1968
2. Seul port en eau profonde naturel de la sous-région
3. Océan Atlantique
4. Navires de grande taille (post-panamax)
5. UEMOA et CEDEAO
6. MSC (via Lomé Containier)
7. Terminal Commerce des véhicules d'occasion
8. Vrai
9. Une société d'économie mixte
10. Dématérialisation totale des procédures

SNOUTOS



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@aglgroupp.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



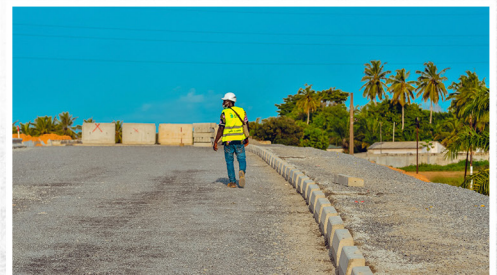
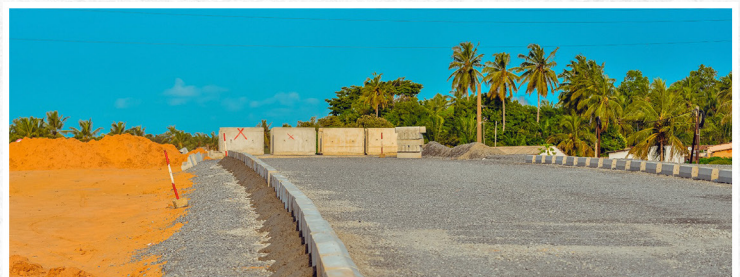
Bâtiments & Travaux Publics

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

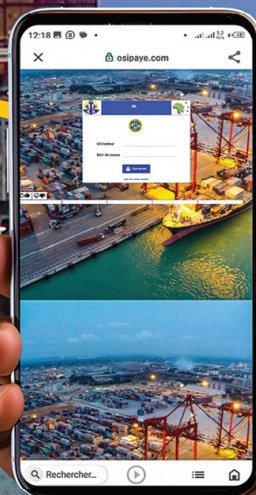
Pabtp222@gmail.com



PORT AUTONOME DE LOMÉ

TOTALE DÉMATÉRIALISATION

Payement en ligne des factures
du port sur **osipaye.com**



LA PASSION DE L'EFFICACITE

OUVERT 24H/24, 7J/7



Port Autonome de Lomé
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
Numéro vert : 80 00 00 18 / 80 00 18 18
Numéro du Centre d'Appel : 8818
E-mail : togoport@togoport.tg
Site web : www.togoport.tg