

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°041 | JAS | 2025

© DCS

SUR LA ROUTE DE L'EXCELLENCE : LE PORT AUTONOME DE LOMÉ SÉDUIT TOYOTA TSHUSHO

P.08

TOYOTA TSUSHO S'INSTALLE AU
PORT DE LOMÉ : UN TOURNANT
STRATÉGIQUE POUR LE TOGO

P.16

L'ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU
PORT DE LOMÉ (A2PL) : UNE NOUVELLE
ÈRE AVEC MONSIEUR HALADOKO



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





SOMMAIRE



06 LA UNE

Toyota Tsusho s'installe au Port de Lomé : un tournant stratégique pour le Togo



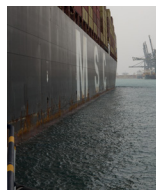
10 ACTUALITÉS

Tour du Faso 2025 : Une 36^e édition portée par le Port Autonome de Lomé et les autorités burkinabè



16 ACTUALITÉS

Fin des travaux de dragage : le Port de Lomé accueille désormais les plus grands porte-conteneurs du monde



20 ACTUALITÉS

Tirant d'eau, admissible record de 17,6 m : l'avantage stratégique qui propulse le Port de Lomé en tête



24 ACTUALITÉS

2^e édition du Forum Maritimafrica Week Togo : Pari réussi !



26 PAROLE AU CLIENT

Kanis Commodities : Le Port de Lomé au cœur de notre stratégie logistique



32 ZOOM

L'UPRAD-Togo et GIFF signent un partenariat stratégique



34 DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le SYNAPETO en tournée de sensibilisation : une mobilisation au service de la mer et des communautés



42 SURETÉ ET SÉCURITÉ PORTUAIRE

ASAIGE-PAL : Changement de commandement



51 BAROMÈTRE

Le Port Autonome de Lomé à l'épreuve des standards mondiaux...

La PILOTINE, le trimestriel des acteurs maritimes et portuaires du Togo. Une production OYSTER COMMUNICATION N°041 JAS 2025.

Directeur de la Publication : **Contre-Amiral Fagan Kodjo ADEGNON**, Directeur Général du Port Autonome de Lomé.

Directeur de la Rédaction : **Yentchabré KOMBATE** - Rédacteurs en chef : **Abdoul-Razak DERMAN**, **Mana Bowai AGNEKITOM**, **Awèmèwètou HALADOKO** - Responsable de la Promotion : **Ahimane-Tsouriel WASUNGU** - Secrétaire : **Sandra Adjovi ADEGNON** - Collaboration : **Mabizwè TCHODIE**, **Kouassi D'ALMEIDA**, **Elikplim Kokou KATI**, **Dadavi Akou ADEGNON**, **Estelle Ahoéfa Ami ASSEDI** Infographie : **D'ALMEIDA Ayi Lionel** - Imprimé en CEE - Tirage : **4500 exemplaires** - Contacts Rédaction : (+228) 90 27 22 84 / togolapilotine@gmail.com

Dépôt légal à parution



EDITORIAL

Chers collaborateurs, chers partenaires, chers lecteurs, Le Port Autonome de Lomé continue d'écrire une nouvelle page de son histoire, marquée par des innovations continues et des résultats qui traduisent l'efficacité et la performance de nos équipes. Au fil des années, nous avons œuvré sans relâche pour positionner notre port parmi les leaders du commerce maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, un objectif que nous poursuivons avec détermination.



Cette dynamique ne cesse de porter ses fruits. Le Port de Lomé a en effet accueilli ces derniers mois des navires d'une envergure jamais enregistrée auparavant dans notre infrastructure. L'arrivée de ces géants des mers témoigne de l'importance croissante de notre port et de notre capacité à répondre aux exigences du commerce international. Ces réussites illustrent l'ampleur des investissements réalisés dans la modernisation des équipements et dans la formation de nos équipes pour une amélioration continue de nos services.

L'IMPACT DES INNOVATIONS

Les innovations ne se sont pas limitées aux infrastructures, mais concernent également nos méthodes de travail. Nous avons intensifié nos efforts en matière de digitalisation et de développement durable, afin de garantir une gestion plus fluide,

plus rapide et plus écologique de nos opérations. La mise en place de nouvelles technologies, telles que la dématérialisation des formalités portuaires, a non seulement facilité les échanges commerciaux, mais aussi renforcé la transparence et l'efficacité de nos services.

Ces avancées technologiques contribuent ainsi à faire du Port de Lomé une place tournante incontournable du commerce mondial.

UN PARTENARIAT STRATEGIQUE AVEC TOYOTA TSUSHO CORPORATION

Un événement majeur s'est également produit cette année en marge du Sommet TICAD 2025 à Yokohama au Japon, où le Président du Conseil, Faure Essossimna GNASSINGBE, a brillamment réussi à convaincre la firme Toyota Tsusho Corporation de s'implanter dans la zone portuaire de Lomé. Ce partenariat constitue un tournant stratégique pour notre port et pour notre pays.

L'implantation de Toyota Tsusho dans notre zone portuaire ouvre de perspectives pour l'économie togolaise et celle de la sous-région. Ce partenariat permettra non seulement de stimuler l'activité économique, mais aussi de créer des emplois qualifiés et de renforcer notre position en tant que hub logistique régional. L'arrivée de cette firme de renommée mondiale marque un tournant dans le développement du secteur portuaire et constitue un atout majeur pour le Togo.

et les pays de l'hinterland, tant sur le plan économique que géopolitique.

Le soutien indéfectible du Président Faure Essozimna GNASSINGBE à la modernisation du secteur portuaire est à saluer. En travaillant sans relâche pour améliorer les infrastructures, attirer des investissements stratégiques et favoriser un climat d'affaires favorable, il a permis au Port Autonome de Lomé de s'imposer comme un acteur clé sur la scène internationale.

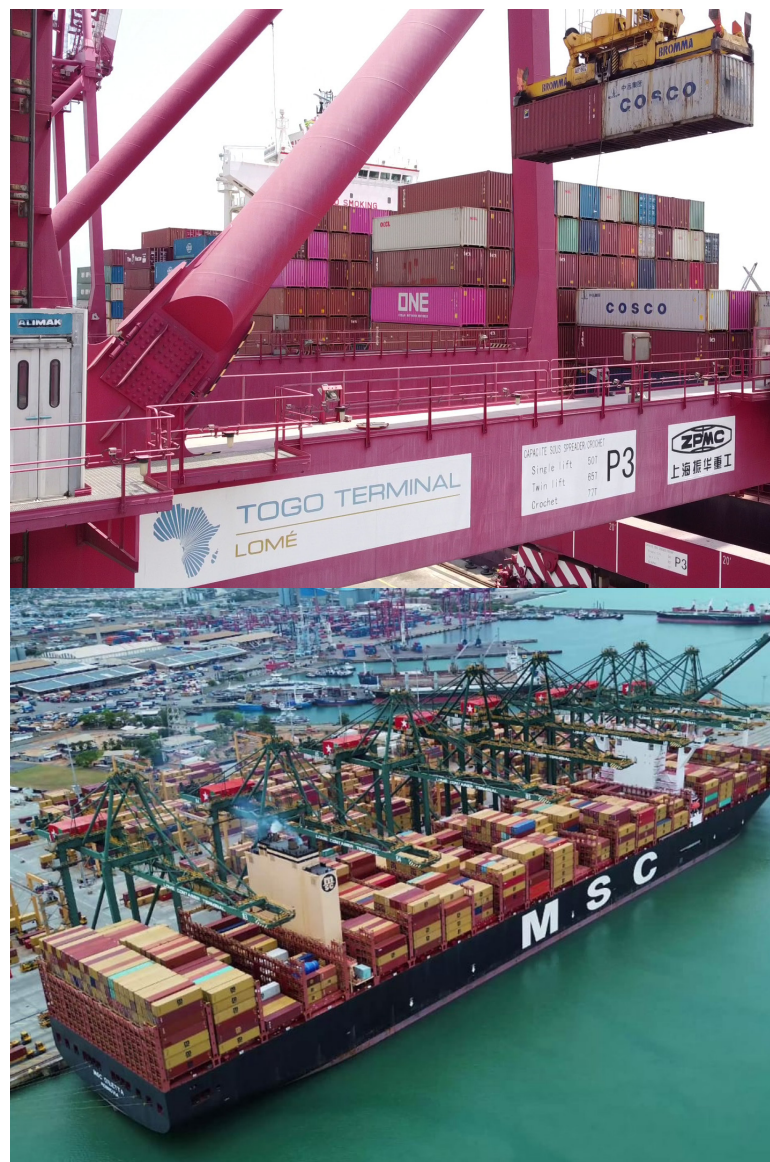
VERS UNE AMBITION TOUJOURS PLUS GRANDE

A l'aube de cette nouvelle ère pour le Port Autonome de Lomé, notre ambition reste intacte. Nous continuerons de réinventer notre manière de travailler, d'apporter des solutions innovantes et d'accompagner le développement économique de notre pays. Nous sommes résolument tournés vers l'avenir et déterminés à faire du Port de Lomé un modèle d'excellence, tant au niveau régional qu'international.

Je tiens à remercier l'ensemble des acteurs du port, tant publics que privés et tous les usagers pour leur engagement constant. Ensemble, nous réussirons à relever les défis de demain et à faire du Port Autonome de Lomé un phare de l'économie mondiale.

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



A photograph showing two men in suits shaking hands. The man on the left is Black, wearing a dark blue suit and a patterned tie. The man on the right is white with grey hair, wearing a dark suit and a blue tie. They are standing in front of a wall with framed pictures. The image is partially obscured by a large white text overlay.

Toyota Tsusho s'installe au Port de Lomé : un tournant stratégique pour le Togo

Le 21 août 2025, à Yokohama, le Président du Conseil togolais et des représentants de Toyota Tsusho Corporation, menée par son PDG Ichiro Kashitani, ont scellé un tournant majeur pour le développement économique du Togo. L'annonce de l'implantation imminente de Toyota Tsusho dans la zone portuaire de Lomé a été confirmée : une nouvelle plateforme multifonctionnelle a été aménagée à cet effet en octobre 2025.

UNE IMPLANTATION AMBITIEUSE ET DIVERSIFIÉE

Selon les informations publiées, cette plateforme aura pour missions principales de :

- Renforcer la distribution automobile: Toyota Tsusho entend y développer un hub logistique pour la diffusion de véhicules, optimisant l'importation et la distribution de produits automobiles au Togo et dans la sous-région.
- Soutenir les énergies renouvelables: Le groupe s'engage également dans des initiatives pour promouvoir et déployer des solutions énergétiques durables, en phase avec les ambitions environnementales de nombreux pays africains.
- Investir dans le domaine de la santé : Toyota Tsusho ambitionne d'apporter une contribution tangible au secteur sanitaire, via des services ou infrastructures pouvant soutenir l'accès aux soins .

Cette diversification traduit une vision holistique : loin de se limiter à l'automobile, Toyota Tsusho vise à positionner le port de Lomé comme un carrefour stratégique aux multiples facettes.

UN HUB PORTUAIRE RENFORCÉ ET UN TOGO ATTRACTIF

L'implantation de Toyota Tsusho au port de Lomé s'inscrit dans une dynamique de renforcement de l'infrastructure portuaire togolaise, considérée comme l'une des plus performantes de la région. Le port de Lomé, notamment sa zone conteneur mobilisée pour le transbordement, représente un atout majeur pour l'accès aux marchés ouest-africains. Le projet s'inscrit par ailleurs dans une stratégie nationale plus vaste visant à établir le Togo comme une plateforme clé d'investissement en Afrique de l'Ouest. L'arrivée d'un géant japonais témoigne du rayonnement croissant du pays et de sa stabilité appréciée par les investisseurs.

CONTEXTE ET PERSPECTIVES RÉGIONALES

Toyota Tsusho préside un groupe – membre du conglomérat Toyota – reconnu pour son expertise en solutions logistiques, infrastructurelles, énergétiques et sanitaires. Fondée en 1948, la société s'est diversifiée au fil des décennies, opérant aujourd'hui à l'échelle mondiale, notamment en Afrique et en Asie. Récemment, Toyota Tsusho a également investi dans des infrastructures portuaires ailleurs





sur la planète : en Indonésie (Port de Patimban) avec un projet en cours de développement pour 2026, ou encore au Kenya (Port de Mombasa), où la société avait fourni des grues portuaires en 2017. Ces initiatives illustrent une stratégie pan-continentale qui mise sur les infrastructures portuaires comme vecteur de croissance économique.

ENJEUX ET RETOMBÉES ATTENDUES

L'installation de Toyota Tsusho au port de Lomé pourrait générer plusieurs effets positifs :

1. Création d'emplois locaux : Que ce soit dans les domaines logistiques, techniques ou administratifs, ce hub devrait dynamiser le marché de l'emploi au Togo.
2. Transfert de compétences : L'expérience de Toyota Tsusho en gestion portuaire et logistique pourrait se traduire par des formations et partenariats bénéfiques pour les acteurs togolais.
3. Amélioration des chaînes logistiques régionales : Avec des capacités

accrues, le port de Lomé pourrait attirer davantage de trafic, notamment des pays enclavés de l'intérieur de l'Afrique de l'Ouest.

4. Impact sur les secteurs clefs (auto, énergie, santé) : La synergie entre distribution, énergies renouvelables et santé peut ouvrir des opportunités innovantes pour renforcer la résilience économique.

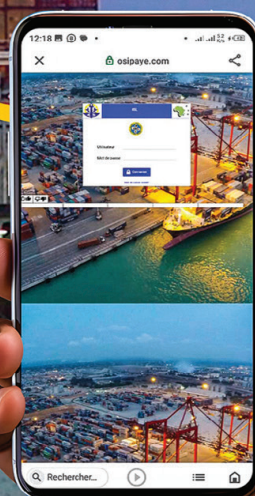
L'arrivée de Toyota Tsusho au port de Lomé, annoncée pour octobre 2025, marque une étape majeure dans l'élargissement des capacités industrielles et logistiques du Togo. En misant sur des secteurs stratégiques comme l'automobile, les énergies propres et la santé, ce projet favorise non seulement le développement national, mais aussi sous-régional. Dans un contexte où les ambitions de transformation structurelle se multiplient en Afrique de l'Ouest, cette implantation illustre parfaitement la coopération gagnant-gagnant entre acteurs internationaux et nations africaines en quête de croissance durable.



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'Appels : 8818
E-mail : togoport@togoport.tg
Site web : www.togoport.tg

Tour du Faso 2025 : une 36^e édition portée par le Port Autonome de Lomé et les autorités burkinabè

Du 24 octobre au 2 novembre 2025, le Burkina Faso a vibré au rythme de la 36^e édition du Tour cycliste international du Faso, l'une des plus grandes compétitions de cyclisme sur route en Afrique, inscrite au calendrier du UCI Africa Tour (catégorie 2.2). Cette année encore, Ouagadougou sera le point de départ et d'arrivée d'un événement sportif, culturel et populaire qui traverse dix étapes et neuf régions du pays, mobilisant des centaines de coureurs et un public fidèle.



Placée sous l'organisation de la Fédération Burkinabè de Cyclisme (FBC), dirigée par monsieur **Ignace Amédé BEREWOU-DOUGOU**, cette édition 2025 s'annonce particulièrement ambitieuse. Le Secrétaire Permanent du Tour, **Soumaïla TRAORÉ**, nommé le 13 mars 2025, pilote désormais la préparation technique et logistique de l'événement, épaulé par un comité d'organisation qui multiplie les concertations avec les partenaires.



*Sans le soutien
du Port
Autonome de
Lomé, il aurait
été difficile
de garantir la
régularité et la
qualité de cette
compétition*

”



Le 2 septembre dernier, une réunion stratégique s'est tenue à Ouagadougou, en présence de personnalités de haut niveau. Aux côtés du ministre des Sports de la Jeunesse & de l'Emploi du Burkina Faso, **Son Excellence Roland SOMDA**, on retrouvait quelques figures institutionnelle du Tour, ainsi que les représentants du **Port Autonome de Lomé (PAL)**, sponsor. Ce rendez-vous a permis de réaffirmer le rôle central du port togolais dans la pérennisation et l'envergure croissante de la compétition.

« Depuis sa création, le Tour s'est imposé comme l'un des symboles du cyclisme africain. Son rayonnement est le fruit d'un travail collectif et d'un soutien constant de nos partenaires », a rappelé **Soumaïla TRAORÉ**, saluant l'implication historique du PAL

Le ministre des Sports de la Jeunesse et de l'Emploi, Son Excellence Roland SOMDA, a lui aussi tenu à souligner l'apport décisif du sponsor : « Sans le soutien du Port Autonome de Lomé, il aurait été difficile de garantir la régularité et la qualité de cette compétition. Leur accompagnement dépasse le simple aspect financier : c'est un véritable partenariat pour la jeunesse, pour le sport et pour l'Afrique ».





LE PORT AUTONOME DE LOMÉ, UN PARTENAIRE STRATÉGIQUE ET FIDÈLE

Véritable hub logistique pour toute la sous-région et principal débouché maritime du Burkina Faso, le Port Autonome de Lomé est un acteur incontournable de la vie économique et désormais sportive de la région. Sous l'impulsion de son Directeur général, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADÉGNON, le Port s'est imposé comme un sponsor fidèle du Tour du

Faso. Depuis plusieurs années, il parraine notamment l'« écharpe de la plus grande remontée », qui récompense à chaque étape le coureur ayant opéré le bond le plus spectaculaire au classement général.

Représentant le Directeur général lors de la réunion préparatoire, le Directeur commercial du PAL, Monsieur Abdoul-Razak DERMAN, a réaffirmé l'engagement de l'institution. Dans une intervention très remarquée, il a



déclaré : « Le Port Autonome de Lomé est conscient du rôle fédérateur du sport. Soutenir le Tour du Faso, c'est investir dans des valeurs de fraternité, de dynamisme et de solidarité qui correspondent à la vision de l'Autorité portuaire ».

Il a établi un parallèle saisissant entre la résilience des coureurs et les défis quotidiens du port : « Comme un athlète qui gravit des étapes pour atteindre la victoire finale, le Port Autonome de Lomé franchit chaque jour des défis pour rester compétitif et répondre aux besoins de la sous-région. C'est cette même volonté d'aller toujours plus loin que nous partageons avec le Tour du Faso ». Ce partenariat va bien au-delà d'un simple appui financier. Il incarne la solidarité culturelle et sportive entre le Togo et le Burkina Faso, unis par des intérêts économiques et une vision commune : celle d'un sport vecteur de cohésion, de visibilité et de développement.

UNE ÉDITION TOURNÉE VERS L'INNOVATION ET LA SÉCURITÉ

Le comité d'organisation, en collaboration avec le PAL et les autres partenaires, a annoncé plusieurs innovations pour 2025 : un dispositif renforcé de sécurité des coureurs, une couverture médiatique accrue pour toucher un public encore plus large, et une implication plus forte des collectivités locales dans l'accueil de la caravane. Le Tour du Faso demeure ainsi une grande fête sportive et populaire, où chaque étape devient un moment de communion entre les athlètes, les populations locales et les partenaires. Les villes traversées se parent de leurs plus beaux atours, et l'arrivée à Ouagadougou, toujours très attendue, constitue un temps fort de célébration nationale.

En 2024 déjà, le Port de Lomé avait été distingué par un trophée de fidélité, remis lors de la cérémonie de clôture à Ouagadougou, en reconnaissance de son engagement constant. Cette distinction traduit la confiance renouvelée entre le comité d'organisation et l'institution togolaise.

UNE DYNAMIQUE DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

À travers ce soutien, le PAL affirme son rôle de catalyseur du développement sous-régional. Son partenariat avec le Tour du Faso illustre parfaitement la complémentarité entre infrastructures économiques et initiatives sportives. Comme l'a résumé Son Excellence Roland SOMDA, « le Port Autonome de Lomé est plus qu'un sponsor, c'est un allié stratégique pour la réussite du Tour et un modèle de coopération régionale ».

En attendant le grand départ du 24 octobre, une certitude s'impose : grâce à la mobilisation de tous — cyclistes, encadrants, institutions et sponsors — le Tour du Faso 2025 écrira une nouvelle page de l'histoire du cyclisme africain. Le Port Autonome de Lomé, fidèle à ses engagements, en sera une nouvelle fois le moteur discret mais décisif.



L'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL) : une nouvelle ère avec Monsieur Awèmèwètou HALADOKO



Face aux bouleversements du commerce international et aux exigences croissantes du transport maritime, les acteurs portuaires de Lomé ont ressenti dès les années 1990 la nécessité de se fédérer pour mieux relever les défis de la mondialisation. C'est dans ce contexte que fut créée, le 12 août 1994, la Communauté Portuaire de Lomé, plus connue sous le nom d'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL).

Rassemblant de nos jours un large éventail de partenaires : l'Autorité portuaire, l'administration douanière, les manutentionnaires, consignataires, transitaires, transporteurs, mais aussi des structures stratégiques comme la SEGUCE, la SAZOF, BOLUDA, INROS Lackner, ANTASER et les représentations des pays du Sahel, l'A2PL s'est donnée pour mission centrale de promouvoir le Port de Lomé à l'échelle nationale et internationale.

Au fil des décennies, cette alliance a prouvé son efficacité. Ses missions promotionnelles annuelles dans les pays du Sahel (Burkina Faso, Mali et Niger) ont renforcé l'attractivité du Port de Lomé, porte d'entrée naturelle pour ces pays enclavés. Par ailleurs, sa capacité à

faciliter les échanges entre les acteurs de la chaîne logistique a permis d'optimiser les procédures, de fluidifier le passage des marchandises et d'améliorer la compétitivité du port. L'A2PL a également marqué sa présence sur la scène internationale en participant à de nombreux salons et foires, contribuant à accroître la visibilité du port togolais.

Depuis peu, l'organisation connaît un nouveau souffle avec l'arrivée à sa tête de son 3ème Secrétaire Général, **Monsieur Awèmèwètou HALADOKO**. Fort de son expérience en lien avec la vision moderniste du Président de l'A2PL, le Contre-Amiral Fogan K. ADEGNON, qui entend renforcer les acquis tout en projetant l'A2PL vers de nouvelles perspectives. Parmi ses priorités

”

***Fort de son
expérience en
lien avec la vision
moderniste du
Président de
l'A2PL, Monsieur
Awèmèwètou
HALADOKO
entend renforcer
les acquis tout en
projetant l'A2PL
vers de nouvelles
perspectives***

”

figurent la digitalisation des procédures, gage de transparence et de rapidité, ainsi que le renforcement des capacités des acteurs portuaires afin de s'aligner sur les standards internationaux.

Il convient de rappeler que c'est dans le cadre de la redynamisation de ses activités que le Bureau Exécutif dirigé par le Directeur Général du PAL, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, a procédé à la création d'un poste permanent de Secrétariat Général en 2008.

C'est ainsi qu'en 2012, Madame Agathe Mablé MENSAH ADAMBOUNOU a été nommée Secrétaire Générale. Celle-ci posa les jalons de la redynamisation à travers la tenue régulière des réunions du Bureau Exécutif, des Assemblées et surtout des missions promotionnelles dans les pays de l'hinterland (Burkina Faso, Mali et Niger).

A sa retraite en fin septembre 2020, Monsieur Abdoul-Razak DERMAN fut nommé Secrétaire Général pour reprendre le flambeau. Celui-ci poursuivit l'œuvre entamée par son prédécesseur dont les attributs ont été susmentionnés.

Durant son mandat fut créé le Comité de Suivi et de Veille Permanente (CSVP). La création de ce comité a été motivée par la recherche des solutions idoines aux préoccupations des opérateurs économiques des pays de l'hinterland. En décembre 2022 fut organisée pour la 1ère fois la mission d'observation sur le corridor Lomé-Cinkassé qui a connu un succès éclatant.

Dans cette laborieuse mission qui est sienne, M. Awèmèwètou HALADOKO ambitionne d'élargir les partenariats de l'A2PL, non seulement avec les ports africains mais aussi avec des hubs logistiques d'Europe et d'Asie. L'objectif est double : positionner Lomé comme un hub maritime incontournable de la sous-région et attirer davantage d'investissements structurants.





Fin des travaux de dragage : le Port de Lomé accueille désormais les plus grands porte-conteneurs du monde

Le Port de Lomé est monté en puissance en achevant avec succès le projet de dragage, mené par Lomé Container Terminal (LCT). Démarrés le 31 juillet 2025, les travaux se sont officiellement achevés le 16 septembre, soit avec plusieurs semaines d'avance sur le calendrier initial. L'information a été donnée au cours d'une cérémonie de fin des travaux organisée vendredi 19 septembre 2025 à Lomé Container Terminal.



D'un coût total de 7,5 millions d'euros (4,9 milliards FCFA), entièrement financé par LCT, ce projet s'inscrit dans une stratégie de modernisation visant à renforcer la compétitivité du Port de Lomé, véritable carrefour maritime en Afrique de l'Ouest.

Les travaux ont permis, d'atteindre une profondeur de -18,60 m dans le chenal d'accès, d'élargir le cercle d'évitage de 500 à 550 m, d'augmenter la profondeur du bassin du terminal à -17,60 m, et d'approfondir l'avant-bassin jusqu'à -17,95 m.

Ces améliorations permettent désormais au Port de Lomé d'accueillir à pleine

charge les plus grands porte-conteneurs du monde, de 19 000 à 24 000 EVP (équivalents vingt pieds), une avancée majeure qui positionne le port comme hub logistique de premier plan en Afrique de l'Ouest.

Le Directeur Général de LCT, M. Tim Vancampen, a salué ce projet comme « un tournant décisif » dans le développement du Port de Lomé, soulignant l'engagement durable des actionnaires, notamment Terminal Investment Limited (TIL) et China Merchants Port Holdings (CMPort), à soutenir les infrastructures portuaires togolaises.

«Ce projet illustre notre ambition de faire de Lomé une plateforme logistique moderne et performante au service des échanges commerciaux internationaux», a-t-il déclaré. LCT poursuit d'ailleurs ses investissements, avec un programme global de 120 millions d'euros, incluant, le renforcement des quais avec une protection anti-érosion, l'installation d'un nouveau système de défenses, et la mise en service prévue en juillet 2027 de deux nouvelles grues STS.

Ces infrastructures visent à porter la capacité annuelle de LCT à 2,5 millions d'EVP, tout en générant environ 150 emplois directs.

Présent lors de la cérémonie de clôture, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, Directeur Général du Port Autonome de Lomé, a exprimé sa satisfaction face à la réussite du chantier. *« Certains pensaient à un bluff lorsque*

l'idée de dragage a été évoquée. Aujourd'hui, nous pouvons accueillir sans difficulté des navires de 400 mètres, autrefois jugés inaccessibles », a-t-il déclaré.

Il a également salué le professionnalisme de l'équipage du navire BRUEGEL, affrété pour les travaux, et le soutien des autorités douanières, de la capitainerie, et du bureau de contrôle, qui ont assuré un suivi rigoureux.

Le Contre-Amiral a enfin remercié le Président du Conseil, Faure Essozimna Gnassingbé, pour sa vision et son engagement en faveur d'un développement portuaire ambitieux fondé sur des partenariats stratégiques.

Avec ces travaux, Lomé renforce sa position stratégique dans un environnement portuaire sous-régional marqué par une concurrence intense en matière





de transbordement et de transit. Le port devient ainsi un atout clé pour le Togo, en stimulant les échanges commerciaux, la création d'emplois, et la croissance économique.

Fidèle à sa devise « Faire plus qu'hier et davantage demain », le Port Autonome de Lomé entend poursuivre ses efforts pour maintenir le cap de l'excellence et de l'innovation, au service des ambitions maritimes du continent africain.

Lomé Container Terminal est une joint-venture entre Terminal Investment Limited (TIL), société affiliée à MSC, et China Merchants Port Holdings (CM Port). Depuis 2014, LCT est un acteur majeur de la chaîne logistique ouest-africaine grâce à ses infrastructures modernes et sa darse en eau profonde.

Profitant de la présence sur zone de cette drague, le Port Autonome de Lomé et son autre partenaire AGL ont entrepris le dragage d'entretien du Môle 1, du Môle 2 et du 3ème quai ; les profondeurs ont été portées à - 10 m (Môle 1) ; -11 m (P5) ; -12m (P6) et -15 m (P7).

Le montant de ces travaux de dragage complémentaire pour le compte du PAL et de ses partenaires est de 1 546 047,60 euros (Exonéré de la TVA) pour un volume de sédiments estimé à 130 000m³;

Le volume total dragué : marché de base + a venant est de 1 001 578 m³.





Tirant d'eau admissible record de 17,6 m : l'avantage stratégique qui propulse le Port de Lomé en tête

LE TIRANT D'EAU, UNE CLÉ DE LECTURE FONDAMENTALE

Au Port Autonome de Lomé (PAL), une expression revient régulièrement dans les discussions techniques comme dans les échanges avec les usagers : le tirant d'eau. Derrière ce terme maritime se cache une donnée essentielle, déterminante pour la performance et la compétitivité d'un port. Qu'est-ce que le tirant d'eau et quelle est sa valeur maximale admissible actuellement au Port de Lomé à la suite des travaux de dragage et quels avantages concrets le port et ses partenaires en tirent - t- ils ?

Le tirant d'eau admissible constitue l'un des principaux piliers qui permettent au PAL de se démarquer sur les côtes ouest-africaines.



QU'EST CE QUE LE TIRANT D'EAU D'UN NAVIRE ?

Le tirant d'eau est la distance verticale entre la ligne de flottaison d'un navire et le point le plus bas de sa coque (la quille) ou encore c'est la hauteur de la partie immergée de la coque. Plus un navire est chargé, plus il s'enfonce et plus son tirant d'eau augmente.

Pour manœuvrer en toute sécurité dans un port, il faut nécessairement que la profondeur d'eau disponible soit supérieure au tirant d'eau du navire, avec une marge de sécurité sous la quille qu'on

appelle le clair sous quille. Autrement dit, il faut une profondeur minimale nécessaire pour qu'un navire dans son état de chargement puisse naviguer et manœuvrer sans risque d'échouement.

L'échouement étant la situation accidentelle d'un navire qui touche le fond, c'est l'un des accidents les plus graves qui puissent arriver à un navire dans un port ou une voie d'accès car pouvant entraîner des dommages importants à la coque, à l'environnement marin et aux ouvrages portuaires qui resteront inexploitable pendant le temps du renflouement.



Souvenons-nous de l'incident du canal de Suez en mars 2021 où un géant des mers, pris dans des conditions météorologiques extrêmes de tempête de sable avec des vents violents s'était échoué obstruant complètement cette voie maritime très stratégique pendant six jours. Cet incident avait immobilisé des centaines de navires, paralysant le commerce mondial. D'où l'importance de la prise en compte du tirant d'eau admissible et dans les cas limites l'exploitation d'autres phénomènes naturels comme la marée pour accoster et opérer en toute sécurité un navire.

Pour un port, admettre un tirant d'eau important signifie pouvoir accueillir des navires de grande capacité, plus rentables pour les armateurs, les chargeurs et plus attractifs pour les corridors logistiques : tous les acteurs de la chaîne logistique et tous les agents économiques y compris le dernier consommateur en tirent profit par effet d'économie d'échelle.

Le port de Lomé justement, un port naturellement profond a cet avantage concurrentiel d'admettre de forts tirants d'eau. Les récents travaux de dragages l'ont rendu encore plus compétitif.

QUELLE EST LA PROFONDEUR ACTUELLE AU PORT DE LOMÉ ET QUEL TIRANT D'EAU PEUT ÊTRE ADMIS ?

Grâce aux travaux de dragage notamment à la darse (LCT), la profondeur minimale est de -17,60 mètres à la basse mer la plus basse selon les derniers relevés de la bathymétrie. À la pleine mer, les profondeurs atteignent les -18,8 mètres ce qui permet d'accoster et d'opérer en toute sécurité les grands porte-conteneurs de 400 m sans restriction de tirant d'eau : leur tirant d'eau maximum étant de 16,60 mètres.

Cette profondeur exceptionnelle place le port de Lomé dans la catégorie des ports les plus profonds au monde. En effet, alors que certains ports voisins affichent des profondeurs comprises entre -11 et -16 mètres, Lomé franchit un seuil stratégique : ce qui lui permet de recevoir des porte-conteneurs de dernière génération, parmi les plus grands opérant sur les routes maritimes internationales.

UN AVANTAGE COMPÉTITIF MAJEUR DANS LA SOUS-RÉGION

La profondeur disponible donne au PAL un avantage logistique déterminant. D'abord, elle autorise l'accueil des porte-conteneurs de grande taille, capables de transporter des volumes plus importants : jusqu'à 24 000 EVP. Ces navires, souvent exploités par les grands armements mondiaux, privilégient les ports où ils peuvent entrer à pleine charge, sans restriction. Lomé devient donc un point d'ancrage stable et fiable dans leurs plans de rotation.

Ensuite, un tirant d'eau important améliore directement la productivité portuaire. Les navires n'ont pas besoin de réduire leur cargaison dans un autre port pour pouvoir accéder au port de Lomé ; ils gagnent du temps ce qui contribue à réduire les délais d'escale sur une ligne maritime, un critère essentiel pour attirer et fidéliser les compagnies maritimes.

Enfin, cette capacité renforce le rôle de hub régional du PAL. Situé sur un axe stratégique avec une profondeur naturelle déjà favorable, le port utilise cette caractéristique pour consolider son influence sur les corridors vers le Burkina Faso, le Niger, le Mali ainsi que sur le commerce intracontinental. Plus les navires sont grands, plus les volumes transbordés augmentent, et plus Lomé confirme sa position de plateforme logistique incontournable. Un levier

pour l'avenir à l'heure où les navires deviennent toujours plus massifs, la question du tirant d'eau admissible est plus que jamais centrale. Les ports qui ne disposent pas de profondeurs suffisantes voient leur marge de croissance se réduire, faute de pouvoir accueillir les géants des mers. Lomé a pris l'avantage en anticipant ces évolutions : il s'inscrit ainsi dans une dynamique d'avenir, où profondeur rime avec performance.

Le tirant d'eau admissible, souvent perçu comme un simple indicateur technique, se révèle être l'un des moteurs discrets mais puissants du succès du Port Autonome de Lomé. Il illustre la vision d'un port qui se modernise, investit et structure son développement autour des besoins du commerce maritime mondial.

Et pour Lomé, une chose est sûre : la profondeur n'est pas seulement une donnée physique, c'est un levier stratégique qui lui permet d'aller toujours plus loin, c'est en cela que les travaux d'approfondissement et d'entretien sont périodiquement menés à la grande satisfaction de ses clients.



2^e édition du Forum Maritimafrica Week Togo : Pari réussi !

La capitale togolaise a accueilli du 10 au 12 septembre 2025, la 2^e édition du Forum Maritimafrica Week Togo, un rendez-vous qui met en avant les opportunités et enjeux de l'économie bleue en Afrique. L'événement, organisé sur trois jours, a réuni décideurs, experts, entreprises, universitaires et acteurs de la société civile.



Maritimafrica Week est un forum international consacré aux opportunités économiques liées aux mers, océans et cours d'eau. La rencontre dédiée à l'économie bleue a porté sur le thème: « Pour un avenir bleu rayonnant en Afrique ». Elle a permis de promouvoir un dialogue autour du rôle stratégique des océans et des côtes pour le développement durable.

La promotrice de l'initiative, Mme Pascaline Odoubourou, a salué l'engagement du Togo et justifié le choix de Lomé par les avancées du pays dans le domaine maritime et portuaire. Elle a rappelé les efforts menés par le

gouvernement en matière de protection du littoral, de ratification des conventions internationales et d'investissement dans des infrastructures modernes, positionnant ainsi le Togo comme un acteur maritime de premier plan en Afrique de l'Ouest.

Pendant trois jours, les participants ont échangé sur les grands enjeux tels que la gouvernance maritime, la sécurité et la sûreté portuaires, la performance logistique, ou encore la transformation numérique des ports africains. Ces thématiques traduisent la volonté de faire de l'économie bleue un levier essentiel de croissance et de résilience.



Le Port Autonome de Lomé, principal sponsor de cette édition, a joué un rôle moteur dans cette dynamique. Son Directeur Commercial, M. Abdoul-Razak Derman, a insisté sur la nécessité d'optimiser les potentialités liées à la pêche, l'aquaculture et aux activités portuaires, en synergie avec la vision nationale impulsée par le Président du Conseil.

Expositions, panels techniques, rencontres B2B et visites d'infrastructures du Port autonome de Lomé ont complété le programme.

Pour le Togo qui dispose du seul port en eau profonde de la sous-région, cette rencontre constitue une vitrine de son positionnement dans l'économie bleue. La conférence inaugurale, intitulée : « La gouvernance et les politiques pour une économie bleue intégrée en Afrique », a ouvert les débats, suivie de panels sur la protection des écosystèmes, la résilience climatique et la transformation digitale des corridors logistiques.

Pour rappel, la première édition de la MaritimAfrica Week s'est tenue dans la capitale togolaise en 2023.



Kanis Commodities : Le Port de Lomé au coeur de notre stratégie logistique

Pour ce numéro, La Pilotine donne la parole à un acteur majeur du commerce alimentaire en Afrique de l'Ouest : Kanis Commodities, filiale du puissant CIM METAL GROUP de l'homme d'affaires et serial entrepreneur Inoussa KANAZOÉ, leader de l'import-export au Burkina Faso. Présente depuis plus de vingt ans sur les corridors maritimes et terrestres reliant Lomé à Ouagadougou, l'entreprise s'est imposée comme un témoin privilégié de l'évolution du Port Autonome de Lomé (PAL). Rapidité, efficacité, infrastructures de pointe, sécurité renforcée, facilitation douanière...

Dans cet entretien, son Directeur Général revient sur les raisons qui font du PAL un choix stratégique, un hub fiable et un partenaire logistique de référence pour les pays du Sahel.

1. MONSIEUR INOUSSA KANAZOÉ, POUVEZ-VOUS VOUS PRESENTER AINSI QUE KANIS COMMODITIES?

Kanis Commodities est une filiale du CIM METAL GROUP, l'un des groupes industriels les plus influents d'Afrique de l'Ouest. Nous sommes spécialisés dans le commerce général et le négoce international. Depuis les années 2000, nous occupons une place de leader au Burkina Faso dans l'importation et la distribution des denrées alimentaires essentielles telles que le riz et le sucre. Notre expertise, associée à une logistique maîtrisée et à de solides partenariats commerciaux, nous permet d'assurer un approvisionnement constant et fiable aux populations et aux opérateurs burkinabè.

2. DEPUIS QUAND UTILISEZ-VOUS LE PORT AUTONOME DE LOMÉ ET POURQUOI L'AVOIR CHOISI ?

Nous utilisons le Port Autonome de Lomé depuis plus de vingt ans pour l'importation de nos produits. Le premier élément qui a motivé notre choix est la capacité du PAL à accueillir des navires de très grande taille, grâce à ses eaux naturellement profondes, un avantage stratégique unique dans le Golfe de Guinée.

Au fil des années, d'autres facteurs ont renforcé notre fidélité : les performances des services douaniers, l'efficacité remarquable du personnel portuaire, la fluidité des opérations et surtout l'accompagnement constant et volontariste du gou-

vernement togolais. Ce sont ces atouts combinés qui ont fait du PAL notre point d'entrée privilégié.

3. COMMENT ÉVALUEZ-VOUS LES DÉLAIS DE TRAITEMENT AU PAL ?

Par rapport aux autres ports de la sous-région, le PAL offre les délais de traitement les plus courts et les plus fiables. Les opérations sont fluides, les retards extrêmement rares, et la logistique en général mieux organisée. Pour une entreprise comme la nôtre, où la disponibilité des marchandises doit être permanente, cette rapidité représente un avantage déterminant, tant en termes de compétitivité que de satisfaction des consommateurs.

4. QUE PENSEZ-VOUS DE L'ÉVOLUTION DE LA SÉCURITÉ AU PORT ?

Depuis le début des années 2000, nous avons observé une transformation spectaculaire des dispositifs de sécurité au Port Autonome de Lomé. Aujourd'hui, les marchandises sont protégées par des systèmes modernisés, le personnel travaille dans des conditions beaucoup plus sûres et les zones portuaires sont mieux encadrées. Cette amélioration a renforcé la confiance des importateurs et a permis au port d'atteindre des standards internationaux en matière de sûreté. La disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et bien organisée vient compléter ce dispositif.

5. ÊTES-VOUS SATISFAITS DES SERVICES PORTUAIRES (MANUTENTION, TRANSIT, DIGITALISATION, ETC.) ?

Globalement, oui. Les services de manutention, consignation, transit, et les outils de digitalisation mis en place par

le PAL répondent largement à nos attentes. Bien entendu, comme dans tout environnement logistique dynamique, il existe toujours des pistes d'amélioration. Mais nous saluons les investissements continus faits par le port pour moderniser ses infrastructures, professionnaliser les équipes et fluidifier davantage les opérations. Ces efforts se ressentent directement dans nos opérations quotidiennes.

6. QUELS AVANTAGES LE PAL OFFRE-T-IL PAR RAPPORT AUX AUTRES PORTS DE LA SOUS-RÉGION ?

Le Port Autonome de Lomé est aujourd'hui le port le plus performant de la sous-région. Il se distingue par :

- son efficacité et sa rentabilité,
- ses facilités douanières,
- ses eaux profondes permettant l'accueil de très grands navires,
- sa position géographique stratégique,
- ses corridors routiers fluides et bien entretenus,
- sa capacité à gérer d'importants volumes sans congestion.

À nos yeux, aucun autre port de la sous-région ne combine aussi bien ces avantages.

7. EN QUOI L'ACCOMPAGNEMENT DU PAL A-T-IL CHANGÉ VOS OPÉRATIONS ?

L'accompagnement dont nous bénéficions au PAL nous a permis de gagner un temps précieux, de réduire nos coûts logistiques et d'améliorer la qualité professionnelle de toute notre chaîne d'approvisionnement.



Les équipes du port sont disponibles, compétentes et orientées solutions, ce qui facilite énormément nos activités. Le soutien du gouvernement togolais, via des mesures douanières adaptées et une vision claire du développement du commerce régional, vient compléter cet environnement favorable. C'est pourquoi, pour nous et pour de nombreuses entreprises du Sahel, le Port Autonome de Lomé s'impose comme le hub logistique idéal, fiable et indispensable pour nos opérations.

À travers ce témoignage, Kanis Commodities rappelle une réalité incontestable : le Port Autonome de Lomé est devenu au fil des années un pilier logistique majeur pour le commerce régional, en particulier pour les pays enclavés du Sahel. La

profondeur naturelle de ses eaux, la rapidité de ses opérations, la sécurité renforcée et l'engagement sans cesse renouvelé des autorités togolaises ont fait du PAL un port de référence, résolument tourné vers la performance et la modernité.

Ce partenariat solide avec des acteurs économiques structurants tels que Kanis Commodities illustre la confiance que le port inspire et confirme son rôle central dans la dynamique d'intégration économique ouest-africaine. Le PAL ne se contente pas d'être une infrastructure : il est aujourd'hui un véritable accélérateur de croissance, un levier stratégique et un partenaire durable pour tous les opérateurs qu'il accompagne.

À PROPOS KANIS COMMODITIES

Kanis Commodities est une filiale du CIM METAL GROUP, l'un des plus importants groupes industriels d'Afrique de l'Ouest, actif dans les secteurs du ciment, de la transformation et du négoce international.

Fondée au début des années 2000, Kanis Commodities s'est imposée comme leader au Burkina Faso dans l'importation et la distribution du riz, du sucre et d'autres denrées alimentaires essentielles. Grâce à une chaîne logistique parfaitement maîtrisée et à des partenariats portuaires fiables — notamment avec le Port Autonome de Lomé — l'entreprise joue un rôle clé dans la sécurité alimentaire et l'approvisionnement des marchés du Sahel.

Avec une vision orientée vers la performance, la qualité de service et la continuité logistique, Kanis Commodities poursuit son développement et confirme sa place parmi les acteurs stratégiques du commerce régional.

Enquête : La seconde vie des appareils électroménagers «venus de France» au Parc des Véhicules d'Occasion de Lomé

Le Parc des Véhicules d'Occasion (PVO) de Lomé est surtout connu pour ses files interminables de voitures d'Europe, exposées au soleil et proposées aux acheteurs venus de tout le continent. Mais au détour des allées, dans l'ombre des capots et des moteurs, un autre marché s'organise, presque en silence. Des réfrigérateurs, climatiseurs, téléviseurs et machines à laver, entassés pêle-mêle ou soigneusement rangés, forment de véritables marchés des biens d'équipement de maison qui attirent une clientèle toujours plus nombreuse. On les appelle les « venus de France », en référence à leur origine européenne. Ces appareils, promis à la décharge sur le Vieux Continent, entament ici une seconde vie inattendue.



UN COMMERCE PARALLÈLE QUI S'INSTITUTIONNALISE

À l'origine, ces appareils n'étaient qu'un produit secondaire, importés dans les mêmes conteneurs que les véhicules. Ils arrivaient en petits lots, presque en contrebande. Mais au fil des années, la demande locale a transformé cette activité en un véritable business parallèle. Aujourd'hui, certains importateurs spécialisés ne se contentent plus de voitures : ils organisent la récupération, l'acheminement et la revente de lots d'appareils électroménagers en fin de cycle en Europe. Selon un revendeur du PVO, « chaque mois, des dizaines de conteneurs débarquent avec du matériel électroménager. Tout est trié sur place : les appareils fonctionnels d'un côté, les pièces détachées de l'autre ». Résultat : le PVO n'est plus seulement un marché de voitures, mais aussi un centre de redistribution régionale d'électroménagers d'occasion, alimentant le Bénin, le Ghana, le Burkina Faso et même le Nigéria.

DES APPAREILS À BAS PRIX POUR DES MÉNAGES MODESTES

L'argument premier des acheteurs reste le prix. Une machine à laver « venue de France » peut se négocier entre 40 000 et 70 000 F CFA, contre plus de 200 000 F CFA pour un modèle neuf importé d'Asie. Même logique pour les téléviseurs, dont certains s'écoulent à moins de 25 000 F CFA. Pour beaucoup de familles togolaises, c'est l'unique opportunité d'accéder à ces équipements considérés comme essentiels dans le confort domestique.

À Lomé, nombre de foyers fonctionnent ainsi avec un réfrigérateur « venu de France », souvent âgé de plus de dix ans,

mais remis en état par les réparateurs du quartier. « Ils sont robustes, parfois même plus solides que les modèles neufs vendus en boutique », explique un client rencontré au marché. Derrière ce témoignage, une réalité : ces appareils prolongent leur cycle de vie de cinq à dix ans de plus sur le continent africain.

UN ÉCOSYSTÈME DE RÉPARATEURS ET DE RECYCLEURS

Autour de ce commerce s'est développé un écosystème entier de techniciens et de réparateurs. Dans les rues proches du PVO, on trouve des ateliers improvisés où des jeunes s'affairent à redonner souffle à des climatiseurs et des réfrigérateurs en panne. Des pièces détachées récupérées sur les appareils irrécupérables servent à en ressusciter d'autres. Rien ne se perd : les compresseurs, moteurs, cartes électroniques ou câbles sont démontés, triés et revendus.

Cette activité offre des emplois informels à des centaines de jeunes techniciens, souvent autodidactes. Certains se sont spécialisés dans l'adaptation des appareils aux conditions locales : tension électrique instable, chaleur tropicale ou poussière urbaine. « Nous renforçons les circuits, nous changeons les condensateurs, nous adaptons les branchements », explique un réparateur. Le résultat : des appareils réinventés pour survivre sous les tropiques.

ENTRE OPPORTUNITÉ SOCIALE ET DÉFI ÉCOLOGIQUE

La réalité du phénomène se situe dans une zone grise. D'un côté, ces importations permettent à des milliers de familles modestes d'accéder à des équipements modernes. Elles alimentent un secteur économique dynamique,

où vendeurs, réparateurs et recycleurs trouvent une source de revenu. D'un autre côté, elles posent la question du coût écologique et sanitaire à long terme, car les déchets générés finissent dans l'environnement sans traitement adapté. Le gouvernement togolais, conscient de l'enjeu, a amorcé des discussions sur la réglementation de l'importation des appareils électroménagers d'occasion. L'objectif : filtrer à la source les appareils irréparables, et promouvoir en parallèle une filière locale de recyclage. Mais sur le terrain, les contrôles restent difficiles face à l'ampleur du marché et à la demande populaire.

UNE SECONDE VIE... JUSQU'À QUAND ?

En parcourant les allées du PVO, le visiteur comprend que ce marché est

devenu indissociable du quotidien des Togolais. Entre pragmatisme économique et souci environnemental, la seconde vie des « venues de France » cristallise un débat global : comment concilier l'accès au confort moderne avec la gestion responsable des déchets électroniques ?

Pour l'instant, les réfrigérateurs et machines à laver usés continuent d'arriver par conteneurs. Réparés, réinventés, bricolés, ils poursuivent leur route dans les foyers togolais, symboles d'un marché parallèle qui illustre à la fois l'inventivité et la vulnérabilité des économies africaines. La seconde vie des électroménagers « venues de France » n'est pas seulement une affaire de commerce : c'est un miroir des contradictions du développement contemporain.



L'UPRAD-Togo et GIFF signent un partenariat stratégique



L'Union Professionnelle des Agréés en douane du Togo (UPRAD-Togo) et l'Institut ghanéen des commissionnaires en douane et transport (GIFF) ont signé à Lomé, un protocole d'accord marquant le début d'un partenariat en faveur de la coopération régionale dans le domaine du transit, de la logistique et des douanes. L'accord signé par Patrick Magnon, président de l'UPRAD-Togo, et Stephen Adzorkatse, président du GIFF, vise à renforcer les liens professionnels entre les deux organisations, partager les bonnes pratiques et aider le Togo à adhérer à la Fédération Internationale des Associations Transitaires et Assimilés (FIATA).

« C'est un nouveau départ, porteur de croissance, d'opportunités et d'excellence professionnelle pour tous nos membres. C'est le fruit d'un travail collectif, d'échanges fructueux et d'une vision partagée, faire en sorte que nos membres, nos entreprises et nos communautés bénéficient pleinement de la coopération régionale », a affirmé Patrick Magnon, président de l'UPRAD-Togo.

Au-delà du partage d'expériences, l'accord permettra de renforcer la crédibilité des activités douanières et logistiques des deux pays à l'échelle sous-régionale et internationale. Un des axes majeurs de cette collaboration concerne l'accompagnement de l'UPRAD-Togo dans sa démarche d'adhésion à la Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), grâce à l'appui technique et institutionnel du GIFF.

«*Nous avons inclus dans ce protocole la possibilité pour le GIFF d'aider l'UPRAD-Togo à avancer vers son adhésion à la FIATA, une organisation mondiale qui défend les intérêts des professionnels de la logistique et du transit* », a expliqué Dodji Akakpo, Secrétaire Général de l'UPRAD-Togo.

L'adhésion à la FIATA est perçue comme un levier stratégique pour l'UPRAD-Togo, en offrant une reconnaissance internationale, des opportunités de formation de haut niveau, l'accès à des documents normalisés, ainsi qu'une représentation auprès d'organisations mondiales telles que l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce).

De son côté, le président du GIFF, Stephen Adzorkatse, souligne que ce partenariat est une étape essentielle vers une meilleure régulation des activités transfrontalières. *«C'est une opportunité pour nos deux entités de nous unir pour réguler nos secteurs. Aujourd'hui, certaines lois entravent encore notre liberté d'action. Nous appelons donc les autorités à soutenir cette dynamique en faveur d'un cadre réglementaire plus adapté»*, a-t-il plaidé.

L'accord prévoit d'aborder les similitudes dans les opérations des ports et postes frontaliers conjoints, les frais et charges élevés imposés par les compagnies maritimes étrangères, la rationalisation des procédures douanières pour faciliter les opérations commerciales, le contrôle et la discipline des membres pour maintenir l'intégrité des deux associations et assurer le contenu local en protégeant les emplois destinés aux locaux.

Ce partenariat ne compte pas s'arrêter aux frontières togolaises et ghanéennes. Les deux organisations ont exprimé leur volonté d'impliquer prochainement les commissionnaires en douane du Bénin, et à plus long terme, d'élargir leur initiative à d'autres pays de la CEDEAO.

Avec cet accord, l'UPRAD-Togo et GIFF entendent donner un nouveau souffle au secteur du transit et de la logistique en Afrique de l'ouest, en misant sur la coopération régionale, la professionnalisation du métier et l'harmonisation des pratiques.



Le SYNAPETO en tournée de sensibilisation : une mobilisation au service de la mer et des communautés



Le Syndicat National des Pêcheurs du Togo (SYNAPETO) a lancé le samedi 23 août 2025 une vaste tournée de sensibilisation à travers le pays. L'initiative, qui s'inscrit dans une démarche de promotion d'une pêche durable et de renforcement de la cohésion au sein des communautés de pêcheurs, témoigne d'un engagement renouvelé de cette organisation à défendre les intérêts de ses membres tout en contribuant à la protection de l'environnement marin et continental.

UNE TOURNÉE DE PROXIMITÉ

Du littoral atlantique aux zones de pêche continentale situées sur les rivières et les lacs, le SYNAPETO a entrepris de sillonner plusieurs localités : Lomé, Aného, Kpémé, mais aussi les berges du lac Togo, de la rivière Mono et du barrage de Nangbéto. Partout, la démarche reste la même : aller à la rencontre des pêcheurs, écouter leurs préoccupations et partager des messages essentiels sur les bonnes pratiques de pêche, la sécurité en mer, la lutte contre la pêche illicite et la gestion durable des ressources halieutiques.

L'objectif affiché est clair : rapprocher le syndicat de sa base et instaurer un dialogue direct avec les acteurs qui vivent au quotidien des ressources aquatiques.

PROTÉGER UNE ACTIVITÉ VITALE

La pêche artisanale occupe une place importante dans l'économie et l'alimentation des ménages togolais. Selon les chiffres officiels, plus de 20 000 personnes vivent directement de cette activité, sans compter les milliers d'emplois indirects générés dans la transformation et la commercialisation du poisson. Pour de nombreuses communautés côtières et riveraines, la pêche n'est pas seulement un métier : c'est une identité, un héritage transmis de génération en génération.

Mais cette ressource est aujourd'hui menacée par plusieurs défis : raréfaction des stocks halieutiques, utilisation d'engins prohibés, pollution des eaux, changements climatiques et pression démographique. Le SYNAPETO entend donc renforcer la conscience collective des pêcheurs sur l'urgence de préserver cette richesse pour les générations futures.



DES MESSAGES FORTS

Lors des étapes déjà réalisées, les responsables du syndicat ont insisté sur trois volets majeurs :

- La pêche responsable : éviter les filets de petite maille, respecter les périodes de repos biologique et bannir les produits chimiques ou explosifs.
- La sécurité en mer : port systématique du gilet de sauvetage, entretien des pirogues et moteurs, ainsi que la mise en place de réseaux d'alerte face aux intempéries.
- La solidarité entre pêcheurs : importance de l'organisation collective pour mieux défendre leurs droits, négocier des appuis auprès de l'État et des partenaires, et résoudre pacifiquement les conflits liés à l'exploitation des ressources.

Un syndicat au service de ses membres
Créé il y a plusieurs années, le SYNAPETO s'est progressivement imposé comme la principale organisation de défense et de représentation des pêcheurs du Togo. Son action ne se limite pas à la sensibilisation : il milite aussi pour de meilleures infrastructures portuaires de débarquement, l'accès aux équipements modernes, la formation des jeunes et la reconnaissance du rôle essentiel des femmes transformatrices de poisson dans la filière.

À travers cette tournée, le syndicat ambitionne également de fédérer davantage de pêcheurs qui, parfois, restent en marge des structures organisées. "Nous voulons que chaque pêcheur, du littoral à l'intérieur du pays, se sente concerné par notre action commune", explique un responsable local du SYNAPETO.

VERS UNE GESTION CONCERTÉE DES RESSOURCES

Le Togo, à l'instar de nombreux pays côtiers de la région, s'inscrit aujourd'hui dans une dynamique de gestion durable de ses ressources maritimes et fluviales. La sensibilisation des pêcheurs constitue l'un des piliers de cette politique. En s'impliquant activement dans ce processus, le SYNAPETO joue un rôle de relais essentiel entre les autorités, les partenaires techniques et les communautés de base. La tournée actuelle est donc plus qu'une simple campagne d'information : elle représente une étape vers la construction d'une filière halieutique plus organisée, mieux protégée et tournée vers l'avenir.

UNE DYNAMIQUE APPELÉE À DURER

Au fil des rencontres, les témoignages des pêcheurs confirment l'importance de cette initiative. Beaucoup saluent la présence du syndicat "sur le terrain", estimant que cela donne une nouvelle crédibilité aux actions entreprises. D'autres expriment le souhait de voir ces campagnes s'accompagner de mesures concrètes : accès facilité aux crédits, subventions pour les équipements de sécurité, création de coopératives locales.

Pour le SYNAPETO, le chemin est encore long, mais la volonté est ferme : rassembler, sensibiliser et défendre. En conjuguant tradition et modernité, les pêcheurs togolais, soutenus par leur syndicat, entendent préserver la mer et les rivières comme sources de vie et de prospérité.

UNEMATR

UNION NATIONALE DES EMBARCATIONS ET
AVITAILLEMENT DU TOGO ET DE LA SOUS-RÉGION



L'UNEMATR est l'organisation faîtière représentant les propriétaires de navires de cabotage, avitailleurs et prestataires de services maritimes opérant au Port autonome de Lomé (PAL).

Nous projetons être le maillon essentiel de la chaîne logistique intra-Communautaire de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).



Garant de la qualité des services : nos membres assurent des services essentiels (avitaillement, consignation, représentation des compagnies, relève d'équipage, placement des gens de mer, import et export, etc.) ainsi que la garde armée, l'escorte de navires, et la recherche de clandestins sous la supervision des autorités compétentes, tout en s'engageant fermement à respecter les normes de sécurité et de sûreté maritime : SOLAS, MARPOL, Code ISPS, Convention du Travail Maritime (MLC) notamment.

NOS PRINCIPALES MISSIONS

- Représenter les propriétaires de navires de cabotage, des embarcations et les avitailleurs opérant au PAL.
- Promouvoir la sécurité et la sûreté maritime (lutte contre l'immigration clandestine, les actes illicites et le trafic des produits prohibés) en étroite collaboration avec les autorités compétentes tout en respectant les standards sociaux.
- Respecter les normes écologiques (gestion des déchets et réduction des GES) puis collaborer avec des partenaires pour des initiatives de sensibilisation et de formation à la protection de l'environnement marin.





Enjeux de la décarbonation des activités maritimes : Une orientation stratégique pour le Port Autonome de Lomé

La transition climatique n'est plus une perspective lointaine : elle redéfinit déjà les règles du jeu économique mondial. Depuis les premières grandes conférences environnementales jusqu'à l'Accord de Paris, la communauté internationale a progressivement construit un cadre normatif visant à contenir le réchauffement climatique et à engager les secteurs stratégiques dans une trajectoire bas-carbone.

Le transport maritime, qui assure plus de 80 % des échanges mondiaux, est naturellement concerné. L'augmentation des flux, la croissance de la taille des navires et l'intensification des opérations portuaires ont accru les émissions du secteur. En réponse, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a fixé des objectifs ambitieux, à savoir une réduction significative des émissions d'ici

2030, une forte baisse à l'horizon 2040 et la neutralité carbone en 2050.

Le Togo s'est inscrit dans cette dynamique à travers ses Contributions Déterminées au niveau National, avec un engagement de réduction des émissions à long terme. Dans ce contexte, le Port Autonome de Lomé, première plateforme logistique du pays, occupe une position stratégique. À la fois acteur majeur du développement économique et infrastructure exposée aux risques climatiques, le PAL se trouve au cœur de cette transition.

La décarbonation ne constitue donc ni une contrainte subie ni un simple ajustement technique. Elle est perçue par le PAL comme un choix stratégique, une anticipation des évolutions internationales et une opportunité de consolider la modernité du port.





Les perspectives qui s'ouvrent au PAL grâce à la décarbonation placent l'institution devant une trajectoire d'innovations porteuses de modernité et de consolidation stratégique.



DES ENJEUX MULTIPLES POUR UN PORT EN TRANSFORMATION

Dans cet environnement en transformation, la transition bas-carbone du PAL renferme une pluralité d'enjeux qui dépassent largement la seule dimension environnementale. Elle touche à la santé publique, à la compétitivité, à l'image institutionnelle et à la solidité économique du port. La réduction des émissions issues des navires, des équipements de manutention et des flux terrestres contribuera directement à l'amélioration de la qualité de l'air dans les zones urbaines et littorales. En agissant sur ces sources, le PAL affirme sa responsabilité sociétale et son engagement en faveur d'un environnement plus sain.

Sur le plan stratégique, l'attractivité portuaire est désormais étroitement liée à la performance environnementale. Armateurs, chargeurs et investisseurs sont appelés de plus en plus à intégrer l'empreinte carbone dans leurs décisions. Un port capable d'anticiper les normes internationales et de démontrer des indicateurs environnementaux évidents renforce sa crédibilité. Pour le PAL, déjà détenteur d'une triple certification ISO, la transition énergétique constitue un prolongement cohérent de sa démarche d'excellence.

L'enjeu économique est tout aussi réel étant donné que l'efficacité énergétique, la modernisation des équipements et l'optimisation logistique permettent de réduire durablement les coûts d'exploitation. À moyen et long terme, la transition devient un levier d'efficacité et de compétitivité.

Enfin, l'accès aux financements climatiques internationaux représente une opportunité majeure. Les mécanismes liés à l'Accord de Paris, les programmes spécialisés de l'OMI ou les fonds multilatéraux offrent des perspectives concrètes de soutien financier. Un port organisé, crédible et doté d'une feuille de route claire augmente ses chances de mobilisation de ces ressources.

UNE TRANSITION À CONDUIRE AVEC MÉTHODE

Si les bénéfices sont évidents, la transition bas-carbone exige rigueur et constance. En effet, elle suppose d'abord un leadership affirmé, capable de porter une vision et de mobiliser l'ensemble des directions autour d'objectifs partagés. La décarbonation ne peut réussir que si elle s'inscrit dans une dynamique institutionnelle cohérente et durable.



Elle requiert ensuite une coordination interne renforcée dans laquelle exploitation, technique, infrastructures, finances, systèmes d'information et communication doivent agir de manière concertée. La mise en place d'un dispositif structuré de mesure, de reporting et de vérification (MRV) constitue à cet égard un outil central pour assurer la fiabilité des données et la crédibilité du processus.

Le renforcement des capacités humaines est également déterminant. Les compétences en efficacité énergétique, en digitalisation, en mécanismes de financement climatique et en technologies propres devront être consolidées afin d'accompagner l'évolution des pratiques. Enfin, une planification réaliste et progressive permettra d'éviter les ruptures, de maîtriser les coûts et de sécuriser la mise en œuvre. La crédibilité technique des projets conditionnera en grande partie l'accès aux partenariats et aux financements.

DES PERSPECTIVES STRUCTURANTES POUR LE PAL

Les perspectives qui s'ouvrent au PAL grâce à la décarbonation placent l'institution devant une trajectoire d'innovations porteuses de modernité et de consolidation stratégique.

La première étape décisive réside dans la réalisation d'un bilan carbone complet. Ce diagnostic initial permettra d'identifier les principales sources d'émissions, de hiérarchiser les priorités et d'élaborer une feuille de route cohérente. Dans son prolongement, plusieurs axes d'action pourront être progressivement engagés : électrification des équipements, amé-

lioration de l'efficacité énergétique des infrastructures, recours accru aux énergies renouvelables, digitalisation des flux logistiques et optimisation des processus opérationnels.

La coopération internationale constituera également un levier essentiel. Les programmes techniques de l'OMI et les initiatives dédiées à la transition maritime offrent des opportunités de renforcement institutionnel, de transfert de technologies et de visibilité régionale. En s'y inscrivant activement, le PAL renforcera sa stature dans l'espace portuaire ouest-africain.

Ces évolutions convergeront vers l'élaboration d'une stratégie portuaire durable intégrée, combinant performance énergétique, résilience climatique, modernisation technologique et compétitivité logistique. Plus qu'une adaptation, il s'agit d'une transformation du modèle portuaire.

CONCLUSION

S'engager dans la décarbonation, pour le Port Autonome de Lomé, c'est affirmer une vision : celle d'un port moderne, responsable et compétitif, aligné sur les standards internationaux. C'est une étape importante dans l'évolution institutionnelle du PAL, car elle traduit une volonté d'anticipation et d'innovation au service de l'économie nationale.

Plus qu'un simple exercice technique, le cadrage du processus de décarbonation et de transformation écologique constitue une étape déterminante en ce qu'elle permet de poser les bases méthodologiques d'une trajectoire de décarbonation structurée.

*Dr Kudadze KODJO,
Environnementaliste, PAL*



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



ASAIGE-PAL : Changement de commandement



L'Autorité de Sûreté de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadéma et du Port Autonome de Lomé (ASAIGE-PAL) a connu un nouvel épisode de son histoire institutionnelle avec la passation de service entre le Coordonnateur sortant, le Colonel Ali Bouwakibé, et son successeur, le Lieutenant-Colonel Kilimtétou Essohanam Adjitim. La cérémonie solennelle, organisée au siège de l'institution, s'est déroulée le jeudi 28 août 2025 en présence des représentants de la Présidence du Conseil, du ministère des Transports routiers, aériens et ferroviaires, du ministère de l'Économie maritime et de la Protection côtière, ainsi que des responsables d'organismes partenaires tels que l'ANAC, la SALT et l'ASECNA.



Il a promis de poursuivre la vision d'un dispositif de sûreté intégré, moderne et performant, capable de hisser le Togo au rang de plateforme régionale incontournable.



Dans son allocution, le Colonel Ali Bouwakibé a tenu à exprimer sa gratitude envers Dieu, « l'Éternel des armées », ainsi qu'au Président du Conseil, Son Excellence Faure Essozimna Gnassingbé, pour la confiance placée en lui. Tout en précisant que son court passage à la tête de l'ASAIGE-PAL relevait d'un repositionnement stratégique, il a salué la franche collaboration du personnel et rendu hommage à son prédécesseur, le Général de Brigade Allahare Dimini, Chef d'État-Major Général des Forces Armées Togolaises, pour son soutien.

Prenant officiellement ses fonctions, le Lieutenant-Colonel Kilimétou Essohanam Adjitim a, lui aussi, rendu grâce à Dieu pour sa bienveillance. Il a remercié le Président du Conseil pour sa confiance et a promis de poursuivre la vision d'un dispositif de sûreté intégré, moderne et performant, capable de hisser le Togo au rang de plateforme régionale incontournable. Le nouveau Coordonnateur a également salué l'action de son prédécesseur direct et de l'équipe dirigeante, tout en appelant ses collaborateurs à conjuguer loyauté et professionnalisme pour relever les défis sécuritaires des infrastructures stratégiques du pays.

Le représentant de la Secrétaire générale de la Présidence du Conseil, M. Konzi Téi, a souligné l'importance économique de l'aéroport et du port de Lomé, qualifiés de leviers essentiels du développement national. Dans le même sens, le président de la cérémonie, Commissaire divisionnaire Tchendo Kpatcha, a rappelé que la sûreté des plateformes aéroportuaires et portuaires constitue un impératif majeur face aux menaces actuelles, avant d'adresser ses félicitations et encouragements au nouveau Coordonnateur.

Créée par décret présidentiel en janvier 2025, l'ASAIGE-PAL a pour mission d'assurer la sûreté des personnes, des biens, des aéronefs, des navires et des installations des deux principales portes d'entrée du pays : l'aéroport international Gnassingbé Eyadéma et le Port Autonome de Lomé. La nomination du Lieutenant-Colonel Kilimétou Essohanam Adjitim s'inscrit ainsi dans une dynamique de continuité et de renforcement des dispositifs de protection stratégique, vitaux pour la sécurité et l'économie du Togo.



Le Port Autonome de Lomé à l'épreuve des standards mondiaux...



La satisfaction des clients dans le secteur portuaire repose sur plusieurs facteurs, notamment la qualité de ses infrastructures, l'efficacité des services, la transparence des processus, la gestion des délais, et la qualité de l'accueil des partenaires commerciaux. Le Port Autonome de Lomé (PAL), en tant qu'acteur clé de la logistique en Afrique de l'Ouest, doit continuellement évaluer et améliorer ses services aux clients pour rester compétitif. Ce benchmarking a pour projet de comparer le PAL avec d'autres grands ports africains sur la qualité des services offerts aux clients, en mettant l'accent sur les temps de traitement, la transparence, l'accessibilité à l'information, et l'innovation dans la gestion des services.

1. DIGITALISATION DES SERVICES PORTUAIRES



PORT DE SINGAPOUR (SINGAPOUR)

Port de Singapour :

Le Port de Singapour est reconnu pour son niveau élevé de digitalisation et d'automatisation. Il offre aux clients une plateforme numérique permettant d'effectuer toutes les démarches administratives (réservations de conteneurs, suivi des cargaisons, paiements) en ligne. Cette approche réduit considérablement les délais de traitement et améliore la transparence.

À Lomé :

Le PAL a déjà commencé à dématérialiser certaines procédures portuaires; il a mis au point une plateforme qui favorise la totale dématérialisation : le Guichet Unique des Formalités et de délivrance des Documents du commerce international (GUFORD) qui permet aux clients d'effectuer toutes les démarches administratives, du dédouanement à la gestion des paiements, en ligne. Ce système offre également un suivi en temps réel des cargaisons et des services, tout en réduisant les erreurs humaines.





PORT D'ABIDJAN (CÔTE D'IVOIRE)

Port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) :

Le Port d'Abidjan a développé un système électronique de gestion des formalités portuaires (gestion de la documentation, paiement des droits, gestion des réservations de conteneurs) via une plateforme appelée PortNet. Ce système permet une dématérialisation complète des transactions et améliore la rapidité de traitement des demandes.

À Lomé :

Le PAL projette développer une plateforme qui faciliterait l'accès aux informations de manière centralisée et transparente pour tous les acteurs du port (importateurs, exportateurs, transitaires, etc.). Il s'agit d'un PCS (Port Community Système).

ACCESSIBILITÉ ET RÉACTIVITÉ DES SERVICES CLIENTS

Port de Mombasa (Kenya) :

Le Port de Mombasa a investi dans un centre de service clientèle hautement réactif, qui fonctionne 24h/24 et 7j/7. Il met à disposition des conseillers dédiés pour résoudre les problèmes des clients, notamment ceux liés aux formalités administratives, à la gestion des cargaisons et aux services de transport.

À Lomé :

Le PAL a mis sur pied un centre d'appel disponible 24 h/24 dans le principal but de renforcer son service client. Ledit centre fonctionne ainsi de manière continue pour répondre aux préoccupations des clients, offrir des solutions en temps réel et résoudre les problèmes liés aux retards de navires ou à la documentation manquante.



PORT DE DURBAN (AFRIQUE DU SUD)

Port de Durban (Afrique du Sud) :

Le Port de Durban a mis en place une application mobile qui permet aux clients de suivre en temps réel l'état de leurs cargaisons, de recevoir des alertes personnalisées, et de prendre des décisions éclairées concernant leurs besoins logistiques. La plateforme offre également un accès direct aux équipes du port pour toute assistance.

À Lomé :

Le PAL envisage développer une application mobile dédiée qui offre des services similaires, permettant aux clients de suivre leurs cargaisons, de consulter l'état de leurs conteneurs en temps réel, et de bénéficier de notifications concernant les arrivées des navires, les changements de horaires, ou les retards éventuels.





PORT DE TANGER (MAROC)

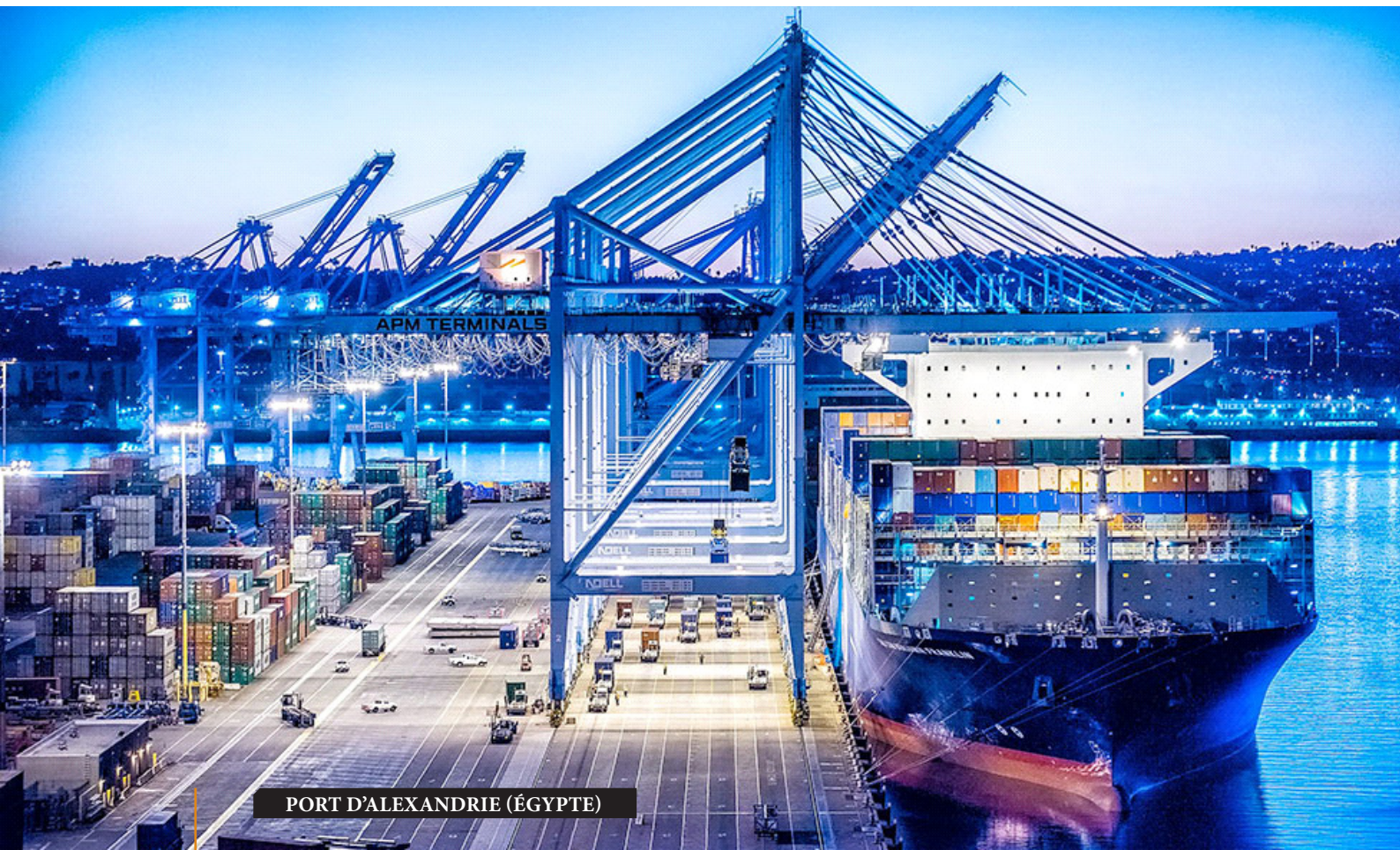
QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES ET SERVICES

Port de Tanger Med (Maroc) :

Le Port de Tanger Med est connu pour ses infrastructures modernes et son système de gestion des flux de trafic très optimisé. Le port dispose de terminaux modernes, de zones de stockage très bien organisées et d'une capacité de traitement de conteneurs en moins de 24 heures. Les services aux clients sont optimisés pour garantir une expérience fluide à chaque étape.

À Lomé :

Le PAL dans sa vision à moyen et long terme projette d'améliorer ses infrastructures en introduisant des technologies de gestion des flux et en modernisant ses zones de stockage pour rendre les services plus efficaces. L'amélioration de la fluidité des opérations au niveau des terminaux à conteneurs et de l'accueil des navires est essentielle pour réduire les délais de transit.



PORT D'ALEXANDRIE (ÉGYPTE)

Port d'Alexandrie (Égypte) :

Le Port d'Alexandrie a mis en place un système de prévision des attentes des navires, qui permet d'estimer le temps de passage dans le port pour les navires. Cela permet aux clients d'organiser au mieux leurs opérations logistiques et de réduire le stress lié à l'incertitude des délais.

À Lomé :

Le PAL pourrait développer un système de gestion des prévisions de navires pour estimer les temps d'attente des navires et faciliter la planification des opérations logistiques pour les clients. Toutefois, pour les navires porte-conteneurs, le système de fenêtre d'accostage est opérationnel depuis quelques années déjà.





PORT DE COTONOU (BÉNIN)

FEEDBACK CLIENT ET SATISFACTION

Port de Cotonou (Bénin) :

Le Port de Cotonou a mis en place un système de collecte de feedback client qui permet d'évaluer régulièrement la satisfaction des clients en fonction de critères tels que la qualité des services, les délais de traitement, et la réactivité du service clientèle. Les résultats sont utilisés pour améliorer continuellement les services.

À Lomé :

Le PAL dispose d'un service qui effectue des enquêtes de satisfaction client à une fréquence annuelle. C'est un système de sondages réguliers auprès des clients pour mesurer la satisfaction des usagers et des partenaires commerciaux. Ces retours d'expérience servent à identifier les domaines nécessitant une amélioration (délais, accueil, services additionnels) et à proposer des solutions en continu.

Le Port Autonome de Lomé peut tirer parti des meilleures pratiques observées dans d'autres ports africains, notamment Abidjan, Mombasa, Durban, et Tanger Med, pour améliorer ses services aux clients et sa satisfaction générale. En développant des solutions digitales innovantes, en optimisant l'accessibilité et la réactivité du service client, et en mettant l'accent sur des infrastructures modernes, le PAL peut devenir un modèle de service client dans la région. L'introduction de plateformes numériques, d'un suivi en temps réel des cargaisons, ainsi qu'un système de feedback client continu garantirait une expérience de haute qualité pour tous les acteurs du port.



COMMUNAUTÉ
PORTUAIRE DE LOMÉ

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME (A2PL)

Président : Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON

Secrétaire Général : Monsieur Awèmèwètou HALADOKO

LISTE DES SOCIÉTÉS ET INSTITUTIONS MEMBRES

STRUCTURES D'ÉTAT

1. PORT DE LOME
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. LOME MULTIPURPOSE TERMINAL
3. TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME (TCL)
4. LOME 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 LOME (STSL)
3. INROS LACKNER SE
4. ANTASER TOGO
5. BOLUDA LOME
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)

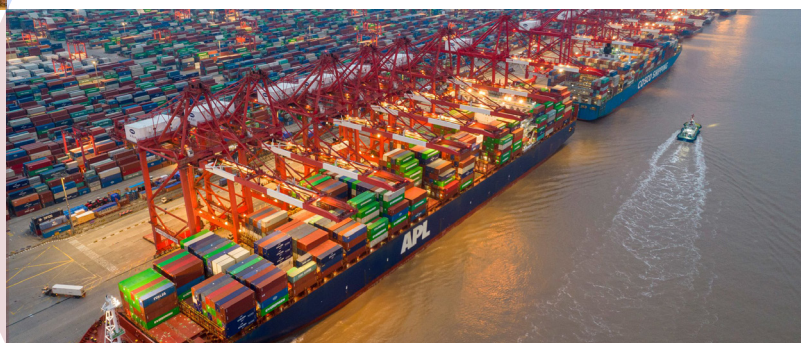
SOCIETES / INSTITUTIONS	CONTACT	E-MAIL
PORT AUTONOME DE LOME	+228 22 27 47 42 / 22 23 77 00/ 22 23 77 77/ 22 23 78 00/ Fax: +228 22 27 26 27/ 22 27 02 48 Numéro vert : 80 00 18 18/80 00 00 18 Centre d'Appel : 8818	01 BP/ 1225Lomé-Togo togoport@togoport.tg
OTR	+22822 53 14 00	otr@otr.tg
CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)	+228 22 23 71 00 / 22 23 71 16	cnct@cnct.tg
CHAMBRE DU COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO (CCI-TOGO)	+228 22 23 29 00 / 22 21 70 65	pia@arisenet.com
API-ZF (Ex SAZOF)	+228 22 53 53 53	sazof@zonefranchetogo.org
SEGUCE TOGO	+22822 23 90 00 / 22 20 69 20	segucetogo@bureauveritas.com
DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES	+228 22 51 42 63	derta_tg@yahoo.fr
PIA	+228 22 53 01 70	pia@arisenet.com
TOGO TERMINAL	+228 22 23 73 50	tg003-info.togoterminal@aglgroupp.com
LOME MULTIPURPOSE TERMINAL	+228 22 23 73 86	tg003-info lomemultipurposeterminal@ aglgroupp.com
TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME (TCL)	+228 22 71 04 66	tg003-info.tcl@aglgroupp.com
LOME CONTAINER TERMINAL (LCT)	+228 22 53 70 00 / 22 53 70 25	lct_info@lct-togo.com
AFRICA GLOBAL LOGISTICS TOGO (AGL)	+228 22 27 58 78	
SAGA TOGO	+228 22 27 58 78	tg003-info.agltogo@aglgroupp.com
STCM	+228 22 27 84 76	
MAERSK TOGO	+228 22 23 12 31	
MAERSK LOGISTICS AND SERVICES TOGO	+228 79 33 02 33	
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC)	+228 22 35 06 56	
CMA CGM TOGO	+228 22 27 57 93 / 22 71 12 74	
R-LOGISTIC TOGO	+228 22 27 93 84	
GRIMALDI TOGO	+228 22 27 32 31	grimaldi@grimaldi-togo.com
NAVITRANS AFRICA TOGO	+228 22 27 56 12 / 14	info@navitrans-tg.com
TOGOLAISE D'AFFRETEMENT ET D'AGENCE DE LOME (TAAL)	+228 22 22 02 43	
COTOTRAC	+228 22 71 48 86	cototrac@hotmail.com
LOGISTRANS	+228 22 27 60 06	info@logistranstogo.com
UNI-PORT-TOGO	+228 22 27 60 05	info@uniporttogo.com
GROUPE GATO	+228 22 27 94 57 / 22 71 94 77	
UNION PROFESSIONNELLE DES AGREES EN DOUANES (UPRAD)	+228 22 71 45 07 / 22 46 89 89	secretariatuprad@gmail.com
ASSOCIATION DES COMMISSIONNAIRES AGREES EN DOUANES (ACAD)	+228 22 27 07 20	info@acad-togo.org
CONVERGENCE DES COMMISSIONNAIRES EN DOUANES AGREES AU TOGO (CDDAT)	+228 90 12 79 99 / 90 05 16 95	convergence022@gmail.com
CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS (CBC)	+22822 27 62 70	siege.lome@cbc.bf
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU BURKINA FASO (CCI-BF)	+228 22 27 32 06	bintou.zongo@cci.bf
SONABHY	+228 22 27 62 70 / 90 22 27 67	
CONSEIL NIGERIE DES UTILISATEURS DE TRANSPORT (CNUT)	+228 22 27 56 60	kassoummaiga@yahoo.fr
NITRA	+228 22 27 05 69	nitralome@yahoo.fr
ENTREPOTS MALIENS DU TOGO (EMATO)	+228 22 71 56 16	ematotogo@yahoo.com
UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)	+22822 71 75 59	unatotrotogo@yahoo.fr
FAITIERE PATRONALE TOGOLAISE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS	+22890 02 31 30/ 90 04 30 19	
SOCIETE TOGOLAISE DE STOCKAGE DE LOME (STSL)	+22822 23 72 00	
INROS LACKNER SE	+22822 27 06 92	info.tg@inros-lackner.net
ANTASER TOGO	+228 22 27 40 05	togo@antaser.com
BOLUDA LOME	+228 22 71 75 36	
ZENER	+228 22 27 20 00 / 90 22 54 56	info@zener.tg
SOCIETE TOGOLAISE D'ENTREPOSAGE (STE)	+228 22 27 30 07 / 22 27 46 48	ste@ste.tg
SOCIETE TOGOLAISE DE CONTRÔLE AUTOMOBILE (STCA)	+228 22 71 71 10	stcatg@gmail.com
FONDATION BLUE TURTLE	+228 22 20 33 19	contact@blueturtletoogo.com
SYNDICAT DES IMPORTATEURS DE VEHICULES D'OCCASION DU TOGO (SIVOT)	+228 90 11 10 54	fadi-elrayes@hotmail.com
ERES – TOGO	+228 22 71 15 47	jpdussol@erestogo.com
SOCIETE GENERALE DES GRANDS MOULINS (SGMT)	+228 99 90 00 29	info@sgmt.somdiaa.com
SOCIETE NIGERIENNE DE PETROLE (SONIDEP)	+228 70 16 16 78	sonidep@intnet.ne
AFRICA CONSULTING LEADERS (ACL)	+228 22 71 91 41	africolead@yahoo.com
INTER SEAS TOGO	+228 22 27 85 81/82	

Le saviez-vous ?



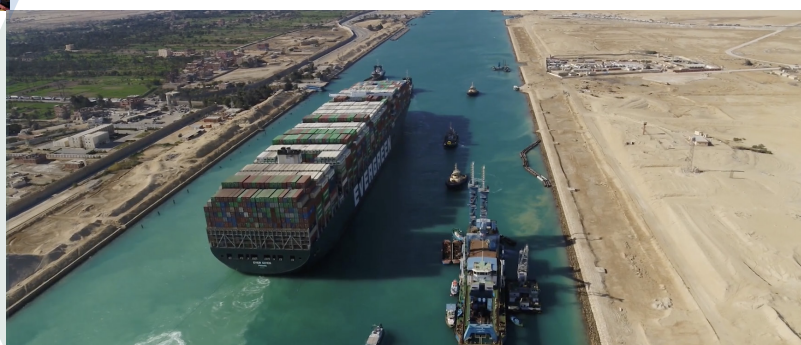
1. Rotterdam a été pendant plus de 40 ans le plus grand port du monde. Aujourd'hui, il reste le plus grand d'Europe, avec plus de 470 millions de tonnes de marchandises par an.

2. Shanghai est le numéro 1 mondial : plus de 47 millions de conteneurs y transitent chaque année, l'équivalent de toute la population de l'Espagne... en boîtes !



3. Le port de Lomé est le seul port en eau profonde naturelle de la sous-région ouest-africaine. Il peut accueillir des navires géants de plus de 17 mètres de tirant d'eau.

4. Le canal de Suez, en Égypte, rapporte chaque jour environ 15 millions de dollars en frais de passage des navires.



5. En 2021, le navire Ever Given est resté coincé 6 jours dans le canal de Suez. Ce blocage a coûté près de 400 millions de dollars par heure au commerce mondial !

Horoscope Portuaire



BÉLIER (21 MARS – 19 AVRIL)

Ton énergie sera aussi puissante qu'une grue portuaire ! Attention toutefois à ne pas foncer sans plan : même un conteneur doit suivre la bonne trajectoire.



BALANCE (23 SEPTEMBRE – 22 OCTOBRE)

Tu trouveras l'équilibre entre travail et repos, comme une cargaison bien arrimée. Si le stress monte, respire comme une mer calme.



TAUREAU (20 AVRIL – 20 MAI)

Comme un navire bien ancré, tu es stable et fiable. Mais cette semaine, un petit imprévu risque de te faire lever l'ancre plus vite que prévu. Reste flexible.



SCORPION (23 OCTOBRE – 21 NOVEMBRE)

Ton intensité est comparable aux vagues en haute mer. Canalise ton énergie pour éviter que ton entourage ne se sente secoué comme un cargo en tempête.



Tu jongleras entre plusieurs dossiers comme un grutier avec ses conteneurs. Ton aisance à communiquer sera ta meilleure cargaison.



SAGITTAIRE (22 NOVEMBRE – 21 DÉCEMBRE)

Tu auras soif d'aventure comme un marin en escale. Profite d'une occasion imprévue pour élargir tes horizons, même si ce n'est qu'au marché du quartier.



CANCER (21 JUIN – 22 JUILLET)

Ton esprit protecteur fera de toi le gardien du quai. Attention cependant à ne pas trop prendre les soucis des autres à bord.



CAPRICORNE (22 DÉCEMBRE – 19 JANVIER)

Travailleur infatigable, tu es comme un phare dans la nuit : toujours là pour guider. Mais n'oublie pas que même les phares ont besoin d'entretien.



LION (23 JUILLET – 22 AOÛT)

Ta prestance est celle d'un paquebot de luxe entrant au port. Mais rappelle-toi : même les plus grands navires ont besoin d'un pilote pour accoster.



VERSEAU (20 JANVIER – 18 FÉVRIER)

Ton esprit inventif souffle comme le vent sur les voiles. Attends-toi à une idée brillante qui fera avancer ton équipe plus vite qu'un cargo à pleine vitesse.



VIERGE (23 AOÛT – 22 SEPTEMBRE)

Ton sens du détail est digne d'un contrôleur de douane ! Mais cette semaine, lâche un peu les papiers... et profite de la vue sur la mer.



POISSONS (19 FÉVRIER – 20 MARS)

Ton intuition sera aussi profonde que l'océan. Laisse-toi guider par ton instinct, il t'amènera au bon quai.



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.



AGOE ANOME

non loin de l'école primaire publique

CONTACTS

+228 92 45 36 02 / 91 21 72 35

Pabtp222@gmail.com



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