



PRESENTATION DU PORT AUTONOME DE LOME



ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
ISO 45001:2018
Management
System

www.tuv.com
ID 9105079169

Présenté par:
Mr KOMBATE Yentchabré,
Responsable Démarche Qualité

PLAN DE PRESENTATION

Introduction

I. LES ATOUTS DU PORT DE LOME

I.1. Etendue du domaine portuaire

I.2. Modernisation des infrastructures

I.3. Digitalisation des procédures d'enlèvement

II. LES PERFORMANCES

III. LES PERSPECTIVES

Conclusion

INTRODUCTION

Mis en service depuis 1967, le port de Lomé est devenu le principal canal d'échanges du pays avec l'extérieur.

Il est au service à la fois de l'économie nationale et celle de la sous-région, en particulier les pays sans façade maritime tels que le Burkina Faso, le Mali et le Niger.

I.1. Etendue du domaine portuaire

Le Port de Lomé, aménagé sur le front de mer, est assis sur un domaine vaste de plus de 900 hectares. Ce domaine abrite au-delà des infrastructures nécessaires au trafic maritime, les parcs de vente des véhicules d'occasion, les entrepôts, les petites et moyennes entreprises, les industries évoluant dans la zone franche, etc.

Les exigences du trafic et des industries qui recherchent davantage de l'espace, ont conduit l'Autorité Portuaire à étendre les emprises du Port sur les grands axes de desserte avec l'acquisition de nouvelles parcelles ces dernières années.

I.2.Modernisation des infrastructures

Le Port Autonome de Lomé (PAL) a connu ces dix (10) dernières années, une mutation progressive de ses infrastructures, qui s'affichent, aujourd'hui, comme les plus modernes de la sous-région ouest africaine et faisant partie des meilleures sur le plan continental. Cette performance est la résultante d'une volonté politique affirmée, qui a su allier discrétion et efficacité dans sa stratégie d'attrait de capitaux à travers les Partenariats Publics/Privés.

- En 2014, la réforme du secteur portuaire entreprise depuis quelques années par l'Etat, a permis le développement des infrastructures modernes dédiées à l'accueil des portes conteneurs de dernière génération.

Le 3^{ème} quai présente les caractéristiques suivantes:

Longueur: 450 mètres

Profondeur: 15 mètres

2 postes d'accostage

Capacité d'accueil: navires de 7500 EVP

4 portiques de quai

12 portiques de parc (grues RTG)

Surface de stockage: 38 hectares de terre-pleins

Modernisation des infrastructures (Suite 3)

La darse présente les caractéristiques ci-après:

Longueur de quai : 1050 mètres de linéaire de quai

Profondeur: 16,6 mètres

3 à 5 postes à quai

Capacité d'accueil : navires de 14500 EVP

9 portiques de quai

27 portiques de parc (grues RTG)

Superficie : 53 hectares de stockage de conteneurs



1.3. Digitalisation des procédures

- La totale dématérialisation des procédures d'enlèvement des marchandises et le paiement en ligne des factures au Port Autonome de Lomé (PAL) offrent des avantages tels que la facilité, la célérité, la transparence dans les formalités administratives d'entrée et de sortie des marchandises ;
- Le Guichet Unique pour le Commerce Extérieur du Togo avait déjà, depuis 2014, permis de faciliter les procédures d'enlèvement à travers le DFU (Document de Frais Unique).



II. LES PERFORMANCES DU PORT DE LOME

- le trafic global est passé de 9 000 000 tonnes en 2014 à près de 30 000 000 aujourd'hui;
- le trafic conteneurs avoisine 2 millions d'EVP, soit 1.962.304 EVP en 2021;
- forte amélioration de l'indice de connectivité maritime;
- forte amélioration des cadences opérationnelles;
- meilleure attractivité du port de Lomé pour les industries qui demandent de plus en plus d'espaces pour s'installer ou accroître leurs activités;
- etc.

II. Performances du Port de Lomé (suite)

Quelques éléments du trafic portuaire: 2017-2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Trafic global (tonnes)	19 316 576	22 117 416	22 610 007	25 974 211	29 658 985
Trafic conteneurs (evp)	1 193 841	1 395 733	1 509 127	1 725 270	1 979 334
Trafic transit (tonnes)	2 906 364	3 444 771	3 038 061	3 840 870	3 794 617
Desserte maritime	1375	1461	1449	1510	1629

III. PERSPECTIVES

- Amélioration de la compétitivité (dessertes maritimes, terrestres et ferroviaires)
- Modernisation de la gouvernance (réformes à entreprendre pour une meilleure prise en charge des activités maritimes et portuaires) ;
- Digitalisation de l'Administration (mise en place d'un Port Community System visant le « zéro papier » dans les procédures ;
- Optimisation de la gestion domaniale (orientation prise dans le renforcement du patrimoine foncier en vue de répondre aux besoins de plus en croissants).

PERSPECTIVES (Suite)

- Renforcement du fonctionnement du port Sec d'Adéticopé parking (parkings et traitement accéléré des conteneurs en direction des pays sans littoral, etc).
- Poursuite de la modernisation des infrastructures (quai minéralier)

CONCLUSION

Le Port de Lomé reste le carrefour d'échanges du pays avec l'extérieur et connaît une modernisation de ses ouvrages en vue de répondre à la forte demande des opérateurs économiques. L'ambition affichée est de demeurer la plaque tournante du commerce extérieur de toute la sous région.



MERCI POUR VOTRE AIMABLE ATTENTION

