



ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
ISO 45001:2018
Management
System
www.tuv.com
ID 9106079169



CONTRIBUTION DU PORT AU DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE

Présenté par:
Mr KOMBATE Yentchabré,
Responsable Démarche Qualité

PLAN DE PRESENTATION

Introduction

I. LES FONCTIONS PRINCIPALES DU PORT

II. LES LEVIERS DE CONTRIBUTION DU PORT DE LOME

II.1. La diversification des ouvrages

II.2. La modernisation des ouvrages

II.3. L'attractivité du domaine portuaire

II.4. La croissance du trafic portuaire

II.5. La digitalisation des procédures

III. Le port de Lomé et son impact sur l'économie

Conclusion

INTRODUCTION

Les ports maritimes, points de contact entre deux espaces (mer/terre) jouent un rôle stratégique pour les économies de tous les Etats. Ils sont par excellence des nœuds de circulation des marchandises, certains diront des « points d'écrasement ou d'accélération » du mouvement de la marchandise à travers le globe,

I. Les fonctions principales du port

Les fonctions assignées à un port déterminent sa typologie (port de commerce, port militaire, port multiservices ou spécialisés, etc). Les principaux ports mondiaux ont une fonction éminemment économique en ce qu'ils sont destinés:

- Au déchargement des marchandises;
- Au chargement des marchandises;
- Au développement des zones industrielles (exploitation du domaine).

Le port de Lomé assure toutes ces fonctions, en plus d'être le bras de mer des pays sans façade maritime de la sous-région ou mieux encore, un port de transit.

II. Les leviers de contribution du port à l'économie

II.1. La diversification des ouvrages

Elle répond à la dynamique de l'économie mondiale et nationale.

- ✓ Le môle 1: manutention des marchandises diverses
- ✓ Le môle 2: début de la conteneurisation
- ✓ Quai minéralier: développement des ressources minières pour l'exportation et l'importation;
- ✓ Quai pétrolier: importation des produits pétroliers et des corps gras
- ✓ Etc.

II.2.La Modernisation des Ouvrages

Elle répond également à la dynamique de l'économie mondiale et nationale.



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

La construction de Lomé Container Terminal (LCT)

La darse présente les caractéristiques ci-après:

Longueur de quai : 1050 mètres de linéaire de quai

Profondeur: 16,6 mètres

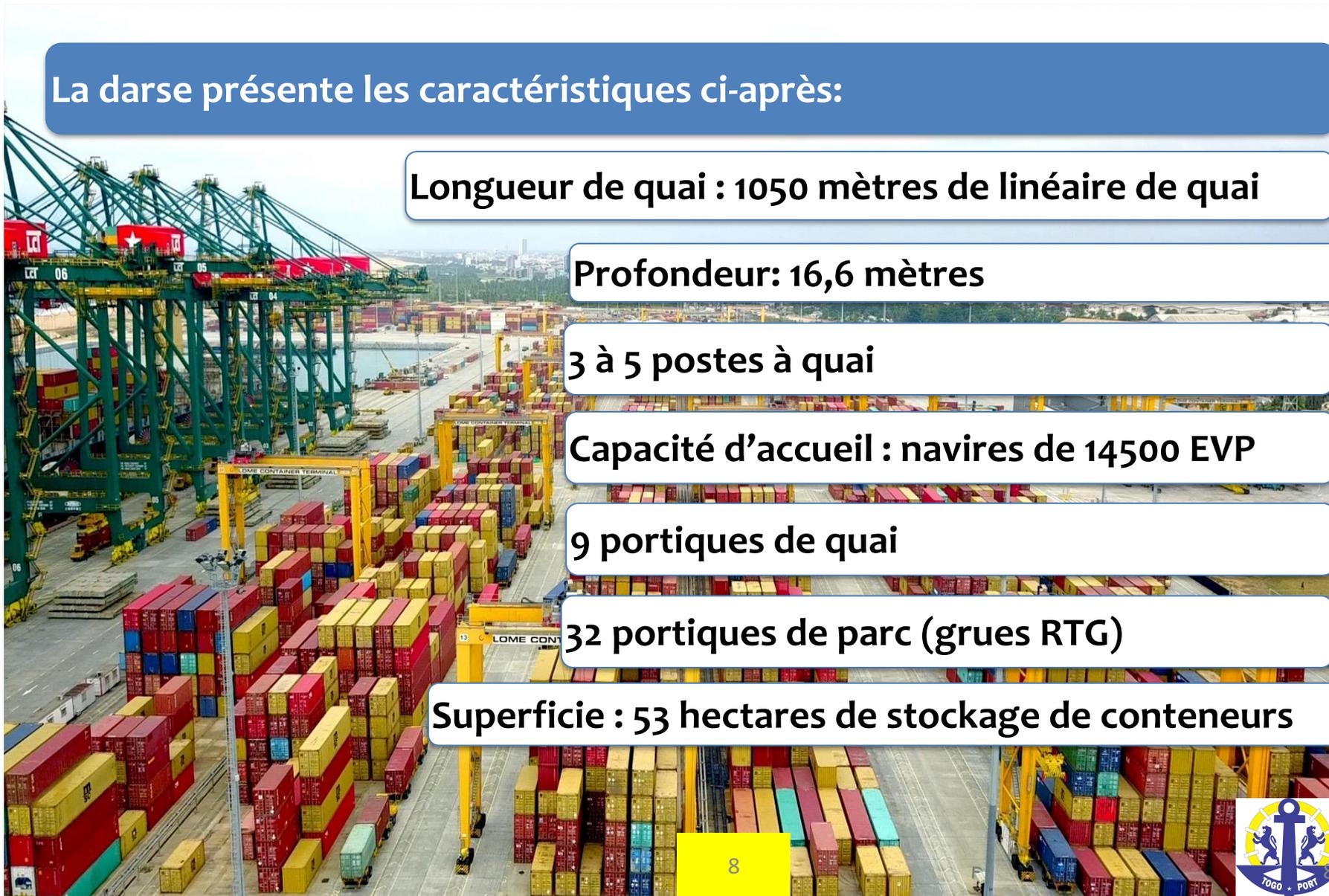
3 à 5 postes à quai

Capacité d'accueil : navires de 14500 EVP

9 portiques de quai

32 portiques de parc (grues RTG)

Superficie : 53 hectares de stockage de conteneurs



L'évolution du remorquage des navires



The background of the slide shows a port scene. On the right, a large container ship is docked, with the name 'SAHABAT' and 'SINGAPORE' visible on its side. The ship is heavily loaded with blue and red shipping containers. On the left, a crane is visible against a hazy sky. The water in the foreground is dark and calm. A large blue rectangular box is overlaid on the center of the image, containing white text.

La massification des charges (modèle économique des grands armateurs) induit des exigences au niveau des ports qui ont dû s'adapter avec la construction des terminaux modernes équipés d'outils de pointe pour la manutention et la livraison des marchandises.

II.3. L'attractivité du domaine portuaire

- Les industries veulent s'installer le plus près possible des ports afin de bénéficier des économies d'échelle et de réduire les frais liés au post-acheminement.
- L'espace portuaire de Lomé, étendu de plus de 900 hectares, se retrouve aujourd'hui restreint pour satisfaire toutes les demandes.



II.4. La croissance du trafic portuaire

- 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.

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



II.5. La Digitalisation des procédures

L'enjeu de coupler les flux physiques aux flux financiers et informationnels s'est imposé dans le management de la logistique portuaire comme une donnée fondamentale de la célérité.

- - Développement des plateformes digitalisées de facturation et de paiement en ligne;
- - Modernisation des outils d'écoute-clients (gestion en ligne des plaintes et des enquêtes de satisfaction clients);
- - Etc.



Port autonome de Lomé
La passion de l'efficacité

14



ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
OHSAS 18001:2007
Management System

www.tuv.com
ID 9105079169



III. Le port de Lomé et son impact sur l'économie

- Trait d'union entre le pays, sinon la sous-région et le monde;
- Créateur d'activités génératrices de revenus:
« le Port Autonome de Lomé constitue l'élément moteur de la croissance économique de notre pays. Les recettes douanières réalisées ici constituent 80% du total et 60% des revenus de l'Etat », a rappelé Zouréatou Lassa Traoré, le Ministre des Transports à l'occasion de la visite des Chefs d'Etat du Togo et de son homologue de la République Démocratique du Congo (RDC) sur le site de Lomé Container Terminal (LCT).
- Créateur de richesses et d'emplois

CONCLUSION

Le port de Lomé, ce qu'est le poumon pour le corps, un poumon d'air. Le port évolue en fonction des besoins de l'économie et se nourrit à son tour, des ressources (trafic) issues des activités économiques.



MERCI POUR VOTRE AIMABLE ATTENTION

