Magazine
Trimestriel

N°10

Mai.Juin.Juill.2021

# Mers ET Océans

Action de l'Etat en Mer

# «Elles de l'Océan»

**«Le PAL est une entreprise stimulante et innovatrice. J'aspire... à relever de nouveaux défis au quotidien»,**





## Dossiers

**Pollution plastique marine : Des pays de différentes régions du monde font équipe avec le projet GloLitter**

## Actualités

**Togo: Condamnation historique de 09 personnes à de lourdes peines de prison pour des faits de piraterie sur les côtes togolaises en mai 2019**

## Métier de la Mer

**Paounam Panawé Esther BELEYI Epouse DIPLO**

# PORT AUTONOME DE LOME

- → Port ouvert 24h/24 et 7j/7
- → Port en eau profonde: près de 17 mètres de profondeur
- → Seul port sur la côte ouest-africaine capable d'accueillir les plus grands bâteaux du monde
- → Port certifié ISO 9001 version 2015 pour la Qualité, ISO 14001 version 2015 pour la Santé et Sécurité et OHSAS 18001 version 2007 pour l'Environnement (QSE)



TÜVRheinland CERTIFIED
ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
OHSAS 18001:2007
Management System
www.tuv.com
ID 9105078169

**PORT AUTONOME DE LOME**
**01 BP: 1225 Lomé 01 Togo**
**Tél: (00228) 22 23 77 00 / 22 23 77 77 / 22 23 78 00**
**Fax: (00228) 22 27 26 27 / 22 27 02 48**
**E-mail: togoport@togoport.tg**
**Site web: www. togoport.tg**

# Editorial

## L'ONAEM, clé de voûte des réformes du secteur maritime au Togo

Situé au cœur du golfe de Guinée, le Togo bénéficie d'un littoral d'une longueur modeste de 56 km qui lui offre un espace maritime de 20.780 km2, soit environ 36% de sa superficie terrestre qui est de 56.785 km2. Sa localisation dans cette zone menacée par les pirates depuis plus d'une décennie le classe parmi les Etats à risque maritime. En 2012, il fut, après le Nigeria, le pays le plus touché de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en enregistrant 15 des 62 attaques, ou tentatives d'attaques, perpétrées dans la région. Les autorités togolaises semblent ont tiré les leçons de cette période durant laquelle les actes de piraterie dans le golfe de Guinée (62) ont dépassé pour la première fois (en nombre) ceux des eaux somaliennes (49) . L'Etat togolais continue de prendre des initiatives, mais le pays reste confronté à des défis maritimes majeurs. C'est dans cette optique qu'a été créé l'ONAEM (Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer).

Mis en place par la réforme de l'Action de l'Etat en Mer en 2014, l'ONAEM vise à apporter une solution durable aux problèmes sécuritaires et environnementaux du pays dans le domaine maritime. Il s'agit donc de renforcer l'action des Administrations publiques et de coordonner les efforts intersectoriels dans le but de préserver les intérêts maritimes togolais.

C'est avec modestie que je vous présente, dans le présent magazine, le rapport des activités qui rend compte du travail accompli durant ces sept (7) dernières années et qui illustre le dynamisme impulsé par le chef d'Etat, SEM Faure Essozimna GNASSINGBE. L'ONAEM se démarque par son engagement à conduire les réformes du secteur maritime entreprises au Togo. Sa création a contribué à la restructuration du monde maritime togolais.

Je profite de cette tribune pour exprimer, encore une fois, toute ma gratitude au chef de l'Etat, SEM Faure Essozimna GNASSINGBE, pour sa vision éclairée pour le développement du pays en général, et pour la promotion de l'économie maritime, en particulier.

Mes sincères remerciements vont aussi à nos partenaires techniques et financiers, qui ont su, durant toutes ces années, montrer leur implication et leur soutien multiformes. Ce qui nous a permis d'obtenir des résultats déterminants.



Ministre, Conseiller pour la mer
**Stanislas Bamouni BABA**

Je ne saurai terminer mes propos sans exprimer mon admiration à mes différents collaborateurs. Aux hommes et aux femmes du secteur qui relèvent le défi d'apporter des solutions aux nombreuses problématiques en matière de sécurité et sûreté maritimes, surtout dans le contexte actuel de pandémie due au coronavirus. Vous êtes des acteurs importants dans le renforcement de l'Action de l'Etat en Mer, car vous nous forcez, par votre courage et votre détermination, à préserver les intérêts maritimes togolais.

Je salue, pour finir, la complémentarité et la coopération, l'engagement et le professionnalisme qui décrivent bien le travail accompli par toutes les Administrations impliquées dans l'Action de l'Etat en Mer.

Chers lecteurs, amis, collègues, collaborateurs, partenaires, le virus circule toujours, respectons les mesures-barrières !









FONDATION BLUE TURTLE

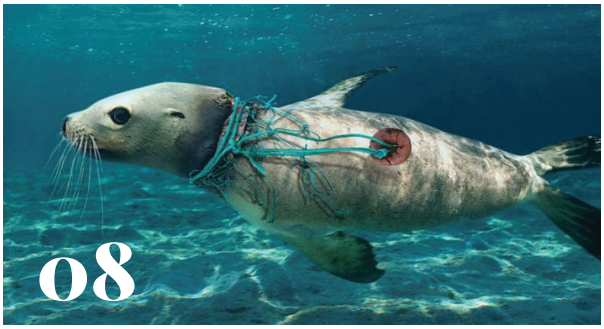
- Pêche artisanale
- Valorisation des produits de pêche
- Protection du milieu marin
- Protection des espèces marines menacées.

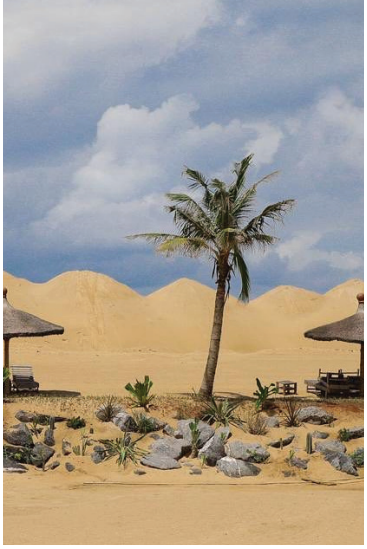

(+228) 92 36 09 63 / 70 00 40 01
Fondationbt@gmail.com
Fondation Blue Turtle
Boulevard du Mono, zone portuaire, BP 3266 Lomé, Togo


***FBT..., Ensemble pour une pêche durable***

www.blueturtlefoundation.com








# Somnaire


**3.EDITO:**
L'ONAEM, clé de voûte des réformes du secteur maritime au Togo

**8.DOSSIERS** :
Pollution plastique marine : Des pays de différentes régions du monde font équipe avec le projet GloLitter

**14.** Huile et farine de poisson
Quand l'Europe affame l'Afrique de l'Ouest... Des ONG tirent le signal d'alarme

**21.FOCUS :**
CONDITIONS DE TRAVAIL DES GENS DE MER AU TOGO : Une Convention collective en cours de gestation

**25. ACTUALITES :**
Togo: Condamnation historique de 09 personnes à de lourdes peines de prison pour des faits de piraterie sur les côtes togolaises en mai 2019

**32.**Une loi pour l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral togolais

**29.** «La création de l'ONAEM a contribué à la restructuration du monde maritime togolais», SPENN Laré Batouth Chef de Cabinet du Haut Conseil pour la mer

**37. VIE MARITIME :**
Gestion intégrée du littoral, une opportunité pour l'émergence de l'économie bleue au Togo

**44.METIER DE LA MER :**
«Le PAL est une entreprise stimulante et innovatrice. J'aspire... à relever de nouveaux défis au quotidien», Paounam Panawé Esther BELEYI Epouse DIPLO












**MERS ET OCEANS**,
le trimestriel des professionnels du monde maritime
Une production LOTUS SERVICES C.J. **N°10 MJJ/2021**
Tirage : cinq mille (5.000) exemplaires
Contacts Rédaction : (+288) 92 30 43 45
Email : magmersetoceans@gmail.com
Crédit photo: ©Lotus Services C. J/ ONAEM/ Internet
**Récépissé N° 0593/09/04/19HACC**

# Brèves

## Erosion : La Banque mondiale annonce environ 20 milliards de FCFA au profit du Togo et du Bénin

Dans un communiqué daté du 18 juin 2021 et diffusé le 21, la Banque Mondiale annonce avoir approuvé un financement additionnel de 36 millions de dollars (environ 20 milliards de FCFA) de l'Association Internationale de Développement (IDA) pour aider le Bénin et le Togo à lutter contre la dégradation avancée de leur littoral. *«Grâce aux fonds spéciaux de l'IDA pour l'intégration régionale, le Bénin et le Togo peuvent concevoir et mettre conjointement en œuvre une intervention transfrontalière contiguë pour protéger la côte. Le financement approuvé offre des ressources supplémentaires au Programme de gestion du littoral ouest-africain (WACA) pour des investissements physiques de lutte contre l'érosion côtière au Bénin et au Togo»*, indique le document.

Au Togo, ce décaissement financera la construction et l'extension des épis à Agbodrafo et Aného, le remplissage des bras de lagunes abandonnés à l'Est de l'embouchure à Aného, ainsi que la construction de pistes cyclables et parkings à Agbodrafo et Sanve-Condji. Au Bénin, les travaux comprendront le remplissage des bras de lagunes abandonnés à l'Est de l'embouchure à Grand-Popo, la construction des épis de protection, l'installation d'un rechargement de 6,4 millions de mètres cube de sable à Agoué, et la construction de pistes cyclables et de parkings à Agoué et Hillacondji. En rappel, le programme WACA approuvé en 2018, a déjà permis de financer, entre autres, des travaux de protection côtière d'urgence sur un segment de 1.580 m entre Gbodjomé et Agbodrafo et de protéger 940 ménages de l'érosion côtière.

## Togo : Des amendes pour les auteurs d'abandon d'engins et vélos sur les plages

15.000 à 500.000 F CFA, c'est le montant que coûtera désormais l'abandon sur les plages togolaises des engins à moteur et les vélos, une disposition contenue dans la loi sur l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral adoptée le 20 mai dernier par l'Assemblée nationale togolaise. Le texte qui vient combler un vide juridique permet au Gouvernement togolais de sauvegarder le littoral qui demeure un espace d'importantes activités économiques et un réservoir de richesses naturelles. L'objectif est de maintenir les équilibres environnementaux, de lutter contre l'érosion côtière, de préserver l'intégrité des sites, des paysages et du patrimoine marin.
Il s'agit aussi de protéger le littoral contre toute forme de pollution et dégradation quelle qu'en soit l'origine, tout en anticipant sur les évolutions du littoral, notamment sous l'effet du changement climatique, et en facilitant l'adaptation des territoires à ces changements.

## Le transport maritime au bord de la crise de nerfs

Pénurie de conteneurs, envol des prix, embouteillages dans les ports... La pandémie a totalement désorganisé le commerce maritime. Depuis un an, exportateurs et importateurs sont au bord de la crise de nerfs et les tensions montent avec les compagnies maritimes. Mais des solutions alternatives émergent avec une nouvelle génération de commissionnaires.
Face à la raréfaction des capacités de transport, les armateurs se sont mis à la recherche de tout navire disponible et ont récupéré de vieux rafiots sur le marché du chartering (location, ndlr). Quand les autorités fédérales font une inspection à bord, elles exigent une mise en conformité avec les exigences légales pour repartir.

## L'appel du ministre TENGUE aux acteurs du monde maritime à se faire vacciner

Le ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, M. Edem Kokou TENGUE, a sensibilisé les acteurs du monde maritime du Togo sur la pandémie en avril dernier. Dans une vidéo, il a appelé au respect des mesures-barrières édictées par le Gouvernement et invite les acteurs du monde maritime âgés de 50 ans voire plus à se faire vacciner au CMS du Port Autonome de Lomé.
En effet, l'augmentation vertigineuse des cas de la Covid-19 dans le Grand Lomé inquiète les autorités togolaises. Et pour freiner la propagation de la pandémie au Togo, le Gouvernement a pris le 24 mars 2021, de nouvelles mesures sur lesquelles le Ministre en charge de l'Economie maritime a attiré l'attention des acteurs du monde maritime. *«Je viens inviter les acteurs du monde maritime à ne pas baisser la garde. Les dockers et le personnel de l'espace maritime de plus de 50 ans sont invités à se rapprocher du CMS Lomé-Port pour la vaccination»*, a-t-il indiqué.

Appelant au strict respect des mesures-barrières, gage d'une protection maximale contre la pandémie, le Ministre a aussi invité pour l'occasion, les riverains du littoral à se conformer aux mesures éditées par le Gouvernement.

# Propos









**«C'est par la mer que circulent depuis des millénaires, les idées et les marchandises et que s'organisent la concurrence et la division du travail. Aujourd'hui encore, plus de neuf dixième des marchandises, des communications et des données y transitent. Et ce sera encore plus vrai, demain. Notre pays entend exploiter de manière durable ses ressources marines et redynamiser le trafic portuaire en vue de retombées économiques considérables pour tous», Edem Kokou TENGUE, ministre togolais de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection côtière.**

**« (...) L'exercice naval multinational OBANGAME EXPRESS renforce l'esprit de collaboration entre les nations participantes. (...) Nous devons nous entraîner avant de partir en mer parce que la situation sécuritaire n'est pas idéale. Pour faire face à la piraterie et au vol à main armée, il doit exister de multiples coopérations entre les pays». Lieutenant Tchamdja BALAKIYEM de la Marine nationale togolaise.**

**«Les défis de la sécurité maritime dans le golfe de Guinée doivent être considérés dans leur ensemble parce qu'ils sont interconnectés. La pêche illégale, non déclarée et non réglementée, le trafic des stupéfiants, la contrebande des marchandises et des armes, la traite humaine et la menace de la piraterie et du vol à main armée en mer affectent tous les pays du golfe de Guinée, ce qui nécessite une approche intégrée pour combattre ces crimes. (...) De tels défis menacent non seulement l'économie des pays de la région, mais aussi le commerce mondial et la sécurité économique», Vice-amiral Seth AMOAMA, chef de l'Etat-Major de la défense des Forces Armées du Ghana.**

**«Les déchets rejetés dans le milieu marin sont un fléau pour les océans et pour la planète. Je me réjouis que plus de 30 pays participent à cette initiative (projet «GloLitter», pour lutter contre les déchets plastiques en mer, ndlr) et collaborent avec l'OMI et la FAO pour faire face à ce problème», chef du Département des partenariats et projets de l'OMI, M. Jose MATHEICKAL.**

# Chiffres

**Environ 40 tonnes de cocaïne traversent l'Afrique de l'Ouest chaque année, selon l'Organisation de coopération et de développement économique. Bien que la piraterie ait diminué dans le monde, elle s'intensifie dans le golfe de Guinée où les attaques ont augmenté de 40% entre janvier et octobre 2020.**

**L'investissement global du Groupe de la Banque Mondiale et des principaux bailleurs comme le Fonds Mondial pour l'environnement s'élèverait à plus de 221,73 millions de dollars US.**

**Selon une étude réalisée avec la Fondation de la navigatrice Ellen MAcARTHUR et le concours du cabinet McKINSEY, le ratio tonnes de plastique/tonnes de poissons qui était d'un pour cinq en 2014, sera d'un pour trois en 2025, et dépassera un pour un en 2050.**

# Pollution plastique marine : Des pays de différentes régions du monde font équipe avec le projet GloLitter





**Un projet international d'envergure visant à réduire les déchets plastiques en mer provenant des secteurs des transports maritimes et des pêcheries connaît un départ réussi, grâce à l'adhésion de 30 pays. Cinq régions du monde seront représentées dans cet effort mondial. Il s'agit de l'Asie, l'Afrique, l'Amérique latine, les Caraïbes et le Pacifique.**

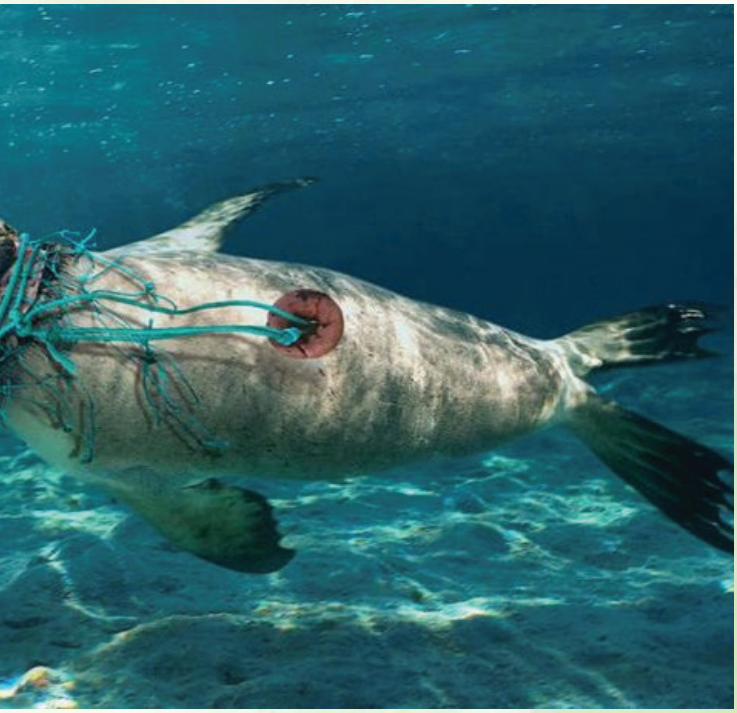
Les plastiques constituent l'un des déchets qui menacent sérieusement la Terre et les océans. En effet, l'utilisation massive de plastiques est telle que les océans abriteront plus de détritus plastiques que de poissons en 2050 ! Selon une étude réalisée avec la fondation de la navigatrice Ellen MAcARTHUR et le concours du Cabinet McKINSEY en 2016, le ratio tonnes de plastique/tonnes de poissons qui était d'un pour cinq en 2014, sera d'un pour trois en 2025, et dépassera un pour un en 2050. Un cri d'alarme que devrait prendre au sérieux tous les dirigeants du monde entier afin d'adopter des politiques adéquates pour freiner la situation. C'est dans cette optique qu'est initié le Programme de partenariats GloLitter (GLP).

**Le Programme de partenariats GloLitter contribuera directement à l'atteinte d'une des cibles de l'Objectif de Développement Durable 14, de «prévenir et réduire nettement la pollution marine de tous types, en particulier celle résultant des activités terrestres, y compris les déchets en mer et la pollution par les nutriments» d'ici 2025.**

Le GLP est mis en œuvre par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Il vise à atteindre ses objectifs en ciblant un certain nombre de domaines identifiés dans le Plan d'action de l'OMI pour lutter contre les déchets

plastiques marins provenant des navires, et dans les actions complémentaires identifiées par la FAO. Notamment en soutenant les dispositions des Directives volontaires de la FAO pour le marquage des engins de pêche (VGMFG).

La première phase de ce Programme est un projet de trois ans et demi (2020-2023) : il est financé par l'Agence norvégienne de développement (NORAD).



Il vise à aider les transports maritimes et les pêcheries à progresser vers un avenir comprenant moins de plastique. Pour atteindre cet objectif, le projet aidera les pays en développement à mettre en œuvre les meilleures pratiques en matière de prévention, de réduction et de contrôle des déchets plastiques en mer. «Dans la lutte contre les déchets marins, il est vital de renforcer la capacité des pays en développement à prévenir la pollution provenant du secteur des transports maritimes et des pêcheries. Par conséquent, la Norvège octroie 40 millions de couronnes norvégiennes à ce nouveau projet mené par l'OMI qui a une grande expertise dans ce domaine», a indiqué M. Dag-Inge ULSTEIN, ministre danois du Développement international.

Les déchets plastiques ont des effets dévastateurs sur les océans, la faune et la flore marines et même sur la santé humaine. Ils ont également des répercussions mesurables sur les secteurs de la pêche et des transports maritimes. En effet, les engins de pêche rejetés en mer peuvent poser un risque sérieux pour les pêcheurs, puisque les filets ou les lignes peuvent s'emmêler dans les hélices des navires ou endommager les moteurs. Il y a également des conséquences économiques lorsque les pêcheurs perdent leurs engins ou que des poissons sont capturés dans des engins abandonnés. Les conteneurs perdus peuvent aussi présenter un risque de collision avec les navires.
Il est donc essentiel de réduire et de prévenir le rejet des déchets plastiques en mer pour assurer la sauvegarde des ressources marines côtières et mondiales. Voilà pourquoi le chef du Département des partenariats et projets de l'OMI, Jose MATHEICKAL, a salué l'engagement des pays qui se joignent au projet. Pour lui, «les déchets marins sont un fléau pour les océans et pour la planète. Je suis ravi de constater que 30 pays se sont engagés à joindre cette initiative et à travailler avec l'OMI et la FAO pour faire face à ce problème grandissant. Leur expérience et les meilleures pratiques qui seront développées serviront de modèle dans le monde entier. J'ai hâte de voir les résultats au fur et à mesure de l'avancement du projet».
Pour le directeur des Pêches et de l'Aquaculture de la FAO, M. Manuel BARANGE, «les déchets plastiques ont un effet dévastateur sur la vie aquatique et la santé humaine (...) Cette initiative représente une étape importante dans la lutte contre ce problème et contribuera à protéger les écosystèmes ainsi que les moyens d'existence de ceux qui dépendent de l'océan».

### Une action globale et concrète

Au cours des prochains mois, les unités de coordination du projet de l'OMI et de la FAO travailleront en collaboration avec les pays partenaires principaux afin d'élaborer des plans de travail nationaux adaptés aux besoins de chaque pays, de fournir l'assistance technique et la formation nécessaires à la mise en œuvre de ces plans. Ou encore de faciliter les accords de jumelage entre pays partenaires principaux et pays partenaires.

Le projet GloLitter permettra aux pays partenaires d'acquérir des connaissances et des outils, ce qui comprend des documents d'orientation, du matériel de formation et des méthodologies pour les aider à faire respecter les réglementations existantes. Il s'agit, notamment des règles sur la prévention de la pollution par les ordures prévues par l'annexe V de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), règles qui interdisent le rejet en mer, par les navires, de matières plastiques, incluant les engins de pêche. Un autre régime conventionnel, la Convention de Londres et le Protocole de Londres, réglemente le rejet de déchets provenant des navires, autorisant uniquement l'immersion de certains types de déchets non dangereux.

Le projet fera en outre la promotion du respect des différents instruments de la FAO, y compris les Directives volontaires sur le marquage des engins de pêche, en plus de promouvoir les initiatives existantes, telles que la *«Global Ghost Gear Initiative».*

Le Programme de partenariats GloLitter se penchera sur la disponibilité et le caractère adéquat des installations de réception portuaire et leurs liens avec les systèmes nationaux de gestion des déchets. Il élaborera un *«plan modèle de gestion des déchets portuaires»* qui comprendra le concept d'économie circulaire, et qui sera mis à l'essai dans des ports désignés dans les pays participants. Le Programme abordera également la question du traitement des engins de pêche abandonnés, perdus ou rejetés. Des initiatives pilotes seront menées avec des organisations de femmes du secteur des pêches afin de réduire l'utilisation du plastique dans les pêcheries, la transformation et la commercialisation du poisson, et de collecter le plastique pour le recycler.

Un autre aspect clé du GLP, c'est qu'il facilitera la mise en place de partenariats publics-privés, en vue de favoriser la mise au point de solutions de gestion des déchets plastiques rejetés dans le milieu marin, notamment en examinant les moyens de diminuer l'utilisation du plastique, de même que des possibilités de réutiliser et de recycler les plastiques. Ces efforts visant à réduire les déchets plastiques sont conformes au Plan d'action de l'OMI pour traiter le problème des déchets plastiques en mer provenant des navires.

**Pays partenaires principaux et pays partenaires : Le Togo parmi les 20 pays africains pionniers**

Dix pays ont été confirmés en tant que pays partenaires principaux et vingt autres pays ont été sélectionnés à titre de pays partenaires du projet GloLitter.
Les pays partenaires principaux joueront un rôle de meneur dans leurs régions respectives et feront la promotion de mesures nationales à l'appui du Plan d'action de l'OMI sur les détritus marins et des Directives volontaires de la FAO sur le marquage des engins de pêche. Les pays partenaires principaux et les pays partenaires travailleront en collaboration, grâce à la mise en place de jumelages, afin de bâtir un soutien régional pour le projet. Les 10 pays partenaires principaux sont le Brésil, le Costa Rica, la Côte d'Ivoire, l'Inde, l'Indonésie, la Jamaïque, le Kenya, Madagascar, le Nigéria et Vanuatu.
Les 20 pays partenaires sont l'Argentine, le Cap-Vert, la Colombie, l'Équateur, la Gambie, les Îles Salomon, le Mozambique, le Nicaragua, le Panama, le Pérou, les Philippines, la République-Unie de Tanzanie, le Sénégal, le Sri Lanka, le Soudan, la Thaïlande, le Timor-Leste, le Togo, Tonga et le Vietnam.

**Plusieurs pays dont le Togo déjà en guerre contre les sacs plastiques...**



***Les poissons de plus en plus accros aux plastiques***

Alors que jusqu'ici on pensait que les poissons avalaient du plastique par accident, on apprend désormais qu'ils le recherchent, car, colonisés par des bactéries et des algues, ces déchets plastiques produisent désormais des odeurs attirantes pour la faune des océans. Or, l'ingestion de plastique peut être mortelle. Elle peut aussi conduire à une accumulation de substances toxiques tout au long de la chaîne alimentaire, chaque prédateur se nourrissant de proies qui en contiennent ! Selon des chercheurs, ces résultats constituent «la première preuve expérimen*tale que les anchois adultes utilisent les odeurs pour rechercher de la nourriture».* Surtout, ils montrent que *«la signature chimique»* acquise par les débris de plastique en mer peut conduire les bancs d'anchois à les rechercher comme nourriture. Chaque année, plus de huit millions de tonnes de déchets plastiques se retrouvent dans les océans. À eux seuls, ils tuent tous les ans près d'un million d'oiseaux marins, une centaine de milliers de mammifères marins et d'innombrables poissons. De quoi agir !

Lorsque l'on imagine du plastique dans l'océan, il ne faut pas se limiter aux engins de pêche rejetés en mer, à des bouteilles et des sacs. La grande majorité des débris qui flottent au large sont en fait des petits fragments de plastique appelés microplastiques qui peuvent être ingérés par les animaux marins qui les prennent pour de la nourriture. De nos jours, on ne réfléchit plus uniquement à comment enlever le plastique de l'océan, mais aussi à comment ne pas l'y mettre.

De ce fait, plusieurs pays tentent de limiter l'usage de ces sacs plastiques. En France, par exemple, les sacs plastiques à usage unique ont été prohibés au printemps 2017. Au Royaume-Uni, la législation impose de faire payer les utilisateurs de sacs plastiques afin de tenter de réduire leur utilisation. Les municipalités de l'agglomération montréalaise qui abrite la moitié de la population du Québec ont elles interdit l'usage des sacs plastiques non biodégradables depuis 2018. Certains pays africains, notamment le Togo partent aussi en guerre contre les sachets plastiques.

Le Gouvernement togolais, face à la pollution environnementale sans cesse croissante et à la menace que constitue l'utilisation irresponsable des sachets et emballages plastiques, a pris le 05 janvier 2011, un décret interdisant la production, l'importation, la distribution et la commercialisation des sachets plastiques non-biodégradables sur toute l'étendue du territoire national. Ce décret prévoit, entre autres mesures concrètes, la mise en place d'une «Police environnementale».

Dans l'optique d'accompagner l'action gouvernementale, l'ONG TOGO ENVIRONNEMENT PROPRE (TEP) a initié une 'BRIGADE DE VEILLE ENVIRONNEMENTALE' (BVE) en collaboration avec les Comités de Développement de Quartier (CDQ) et les Comités Villageois de Développement (CVD). Sa principale mission, depuis sa création en octobre 2014, est la sensibilisation. Cette brigade incite donc les populations et les fabricants à prendre conscience des dangers de l'utilisation des sachets plastiques non-biodégradables, à travers des campagnes de sensibilisation et des actions de salubrité publique. «Les lignes bougent, les habitudes changent, l'avenir est certain, même si notre objectif n'est pas encore entièrement atteint. (..) Nous savons que c'est un combat de longue haleine, mais nous ne baisserons pas pour autant le bras. Nous allons continuer la lutte, la survie de notre continent en dépend», estime la Coordonnatrice de TEP, Sonia Némè GNASSINGBE.

Depuis janvier 2017, le mouvement «Ecojogging» est, également rentré dans la course. «*Ecojogging*», souligne son promoteur, le journaliste Félix TAGBA, est un mouvement mondial éco-citoyen qui consiste à courir, tout en ramassant les déchets, surtout les sachets plastiques et à les recycler. «*Eco*» pour écologie et «*jogging*» pour la course à pied. Le mouvement allie sport, citoyenneté et protection de l'environnement pour un corps sain dans un environnement sain. Plusieurs personnes, après avoir participé à cette activité de «*salubrité sportive*» sensibilisent à leur tour leur entourage sur l'importance de protéger et de rendre l'environnement propre.

***Kossiwa S. (Sources : UN NEWS, FAO & GEO)***



**A propos d' Ellen MAcARTHUR**

Née le 8 juillet 1976 à Whatstandwell (Royaume-Uni), Ellen MAcARTHUR est une navigatrice britannique. Elle devient populaire en terminant 2ème du Vendée Globe 2000-2001, puis en battant le record du tour du monde à la voile en solitaire en 2005. Anoblie par la Reine Elisabeth II, elle devient Dame Ellen MAcARTHUR. Elle est décorée de la Légion d'Honneur en 2008 par le Président français d'alors, Nicolas SARKOZY.
En 2010, elle crée la 'Fondation Ellen MAcARTHUR' qui a pour objectif d'inciter le public et les entreprises à repenser, concevoir et construire un avenir durable, en s'appuyant sur le concept d'économie circulaire.

# Le casse-tête des cargos fantômes et des marins abandonnés

**Certains ports dans le monde débordent de navires et d'équipages lâchés par des propriétaires fuyant leurs responsabilités.**



La Covid-19 a fait des ravages partout, mais dans l'industrie du transport maritime, elle alimente une pratique inquiétante: l'abandon des navires, des cargaisons et des gens de mer sans aucun moyen de rentrer chez eux. Le *«dumping»* d'un navire peut créer un cauchemar de logistique, danger pour l'environnement et une somme de souffrance humaine. Et pourtant, les propriétaires (des personnes au cœur d'une industrie qui touche presque tout dans la chaîne d'approvisionnement) sont rarement tenus de rendre compte. Cette année, les cas de navires abandonnés sont en hausse de près de 90%, selon des estimations.

Imaginez que votre patron fasse faillite, mette la clé sous la porte en vous enfermant dans les bureaux. Pour les personnes qui travaillent sur la terre ferme, c'est impensable voire absurde ! Et pourtant, c'est exactement ce qui arrive à des centaines de marins, abandonnés à leur sort par les propriétaires de navires. Certains cargos pourrissent ainsi littéralement dans les ports étrangers, personne ne voulant prendre la responsabilité de leur maintenance ou de leur démantèlement. Ces *«bateaux morts»* perdent leur carburant, polluant l'eau, ou finissent par sombrer là où ils sont ancrés.

Une dizaine de *«bateaux fantômes»* dérivent aujourd'hui sur l'océan.

En 2013, le *«Rhosus»* fait escale dans le port de Beyrouth (Liban) en raison de problèmes techniques. Dans ses cales se trouvent 2.750 tonnes de nitrate d'ammonium. Le *«Rhosus»* ne quittera plus jamais le port de la métropole libanaise. Après s'être vu interdire de reprendre la mer à la suite d'une inspection, il est abandonné par son propriétaire, un citoyen russe vivant à Chypre. Son équipage restera plusieurs mois à bord avant que la cargaison de nitrate d'ammonium ne soit finalement déchargée et stockée dans des entrepôts du port de Beyrouth. On connaît la suite dramatique! Une explosion gigantesque le 4 août 2020 qui détruira entièrement le port de la capitale libanaise, faisant 137 morts et 5.000 blessés.

Le *«MV Alta»*, cargo tanzanien de 77m abandonné par son équipage, a dérivé dans l'océan Atlantique pendant près de dix-huit mois, longeant le continent américain, l'Afrique et l'Europe, rouillé mais à flot.
D'après la presse, qui a reconstitué son périple, le cargo a été abandonné par son équipage en octobre 2018. Il dérivait depuis dans l'Atlantique. Combien de tempêtes a-t-il traversé? Personne

ne pourra jamais en témoigner. La tempête «Dennis» qui s'est abattue mi-février 2020 sur le nord-ouest de l'Europe, a mis un terme à sa longue odyssée solitaire. Le «*bateau fantôme apparemment destiné à ne jamais faire escale*», comme le résume le quotidien britannique «*The Guardian*», s'est finalement échoué, le 16 février 2020, sur les côtes rocailleuses des abords du petit village de pêcheurs de Ballycotton, dans le sud-est de l'Irlande. Les autorités de l'île s'interrogent désormais sur le devenir de l'épave, ainsi que sur un éventuel risque de pollution.

Improbable. Et pourtant, ce «*bateau fantôme*» ne serait pas le seul sur l'océan. D'après l'association écologique française «*Robin des Bois*», ils seraient une dizaine de gros navires dans cette situation. Et ce, depuis la nuit des temps…
La légende du bateau fantôme qui continue de voguer sans son équipage est un classique du folklore de marins, rappelle The Guardian, citant le plus célèbre d'entre eux, «*Le Hollandais volant*» (XVIIIe siècle), dont s'est inspiré Richard Wagner, écrivain allemand, pour son «*Vaisseau fantôme*». Mais l'histoire recèle aussi de véritables mystères, comme celui du « *Mary Celeste* », navire américain retrouvé en 1987, ou plus récemment, celui du pétrolier «*Jian Seng*» retrouvé en 2006 au large du Queensland, en Australie.
La « *Mary Celeste* » est un brick-goélette américain découvert abandonné au large des Açores le 4 décembre 1872. Le navire, qui avait quitté New York un mois plus tôt pour le détroit de Gibraltar, a été endommagé avec le gréement touché et la cale partiellement inondée, mais était toujours en état de naviguer. Sa cargaison d'alcool dénaturé était quasiment intacte tout comme l'intérieur des cabines, mais aucun membre de son équipage ne fut retrouvé. Le mystère entourant la disparition des marins n'a jamais été résolu, et la «*Mary Celeste*» reste l'un des exemples les plus connus de 'vaisseau fantôme'.

Le «*Jian Seng*» était un pétrolier de 80 m et un navire fantôme d'origine inconnue qui a été repéré à la dérive à 180 km au sud-ouest de Weipa, au large du Queensland, dans le golfe de Carpentaria (Australie) par un avion australien (Coastwatch) en 2006.

**Esquives légales**

La fragmentation des responsabilités dans le secteur maritime rend toute législation nationale difficile à appliquer dans le cadre de ces navires en déperdition. «*Les lois et réglementations ne sont pas adaptées à la modernité et à la mondialisation de la navigation maritime (…) La façon dont la livraison est mise en place rend ces abus possibles*», confie Mme Laura CARBALLO, responsable du Droit et de la politique maritimes à l'Université maritime mondiale de Malmö, en Suède.

Il n'est pas en effet rare que le propriétaire du bateau vive dans un pays, enregistre le bateau dans un autre Etat, et que le même bateau batte pavillon dans un troisième pays. Lorsque le cargo est abandonné dans un port, le propriétaire échappe ainsi à toute poursuite judiciaire. «*Certains sont devenus des experts pour contourner le système, confirme M. Jan Engel de BOER, un expert du sujet à l'OMI (Organisation Maritime Internationale). Ils connaissent parfaitement les endroits où abandonner leur navire en ayant le moins de problèmes*».

Certains ports, comme Fujairah aux Emirats arabes unis, sont ainsi très peu regardants et n'appliquent pas la Convention de protection des marins. Le phénomène des armateurs indélicats a toujours existé, mais avec la crise de la Covid-19, les abandons se multiplient: ils auraient augmenté de 90% en 2020 selon des estimations les plus optimistes.

Selon l'Organisation Internationale du Travail (OIT), plus de 1.000 marins ont été laissés à leur sort sur leur navire en 2020, le double de 2019.
Sans salaire depuis parfois des mois, ils vivent dans des conditions misérables sur leur navire tombant en ruine, parfois transformé en bombe flottante en raison de leur marchandise à risque. En outre, «*il y a des ouvriers vulnérables coincés sur ces navires, et il y a aussi un énorme risque environnemental*», rappelle Dr Ian RALBY, Directeur Général d'I.R. Consilium, un Cabinet de conseil en Droit maritime et en sécurité qui travaille avec les Nations Unies, notamment.

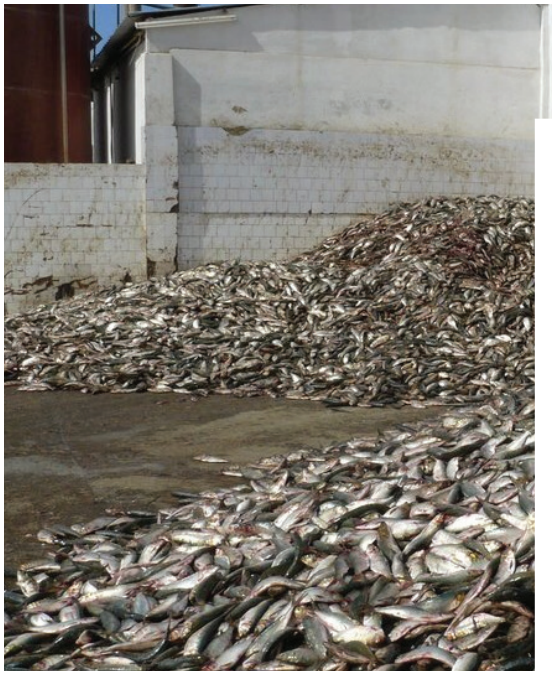
L'explosion spectaculaire de Beyrouth d'août 2020 a toutefois servi de leçon à certains Ports qui se sont aperçus des dangers que peuvent causer ces géants de la mer à l'abandon. Reste à savoir qui acceptera de payer les arriérés de salaire puis le démantèlement ou la remise à l'eau…

***La Rédaction***
***(Sources : Bloomberg, Slate, Imo)***

**Huile et farine de poisson**

# Quand l'Europe affame l'Afrique de l'Ouest... Des ONG tirent le signal d'alarme

**Greenpeace Afrique dénonce les entreprises et les grandes enseignes européennes qui pillent les eaux poissonneuses d'Afrique de l'Ouest pour nourrir les saumons d'élevage ou améliorer le taux en protéines de la nourriture pour chiens et chats.**





Dr Ibrahima Cisse
responsable campagne oceans greenpeace afrique

Généralement soucieux de développement durable et de commerce équitable, les consommateurs européens savent-ils, que lorsqu'ils achètent de la truite, du saumon, du porc, et même des aliments qui viendront nourrir leur animal domestique, il existe une forte probabilité qu'ils contribuent, malgré eux, à l'insécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest, en privant les populations locales d'une de leurs ressources les plus précieuses : le poisson ?

En cause, la production exponentielle (destinée principalement aux marchés européen et asiatique) de l'huile et de la farine de poisson, risque d'assécher les côtes ouest-africaines. Dans un rapport qui vient d'être publié *(«Nourrir le monstre. Comment les industries européennes de l'aquaculture et de l'alimentation animale volent la nourriture des communautés d'Afrique de l'Ouest»),* les ONG Greenpeace et Changing Markets tirent le signal d'alarme. *«Priver des millions d'habitants d'Afrique de l'Ouest de la source de protéines la plus fondamentale afin de nourrir les animaux ou de produire des compléments alimentaires, des cosmétiques et des produits alimentaires pour animaux de compagnie est une pratique honteuse et un mépris flagrant des lois locales et internationales»,* s'indigne le Dr Ibrahima CISSE, responsable de campagne à Greenpeace Afrique. Il s'en est expliqué à *« Jeune Afrique ».*

***Votre organisation est mobilisée sur les enjeux liés à la surpêche. Quels sont les principaux enseignements contenus dans ce Rapport ?***

**Dr Ibrahima CISSE :** Il s'inscrit dans une campagne de plaidoyers menée de longue date par Greenpeace pour dénoncer les manquements constatés dans le secteur de la pêche. C'est la troisième année consécutive que nous publions un rapport sur cette question, mais un phénomène est venu s'ajouter à la situation qui fait de la sous-région une sorte de *«no man's land»* des océans, car c'est une zone très productive qui attire énormément de bateaux et qui est exposée à une activité de pêche illicite intense.

Cette surexploitation des ressources halieutiques se répercute sur les populations qui vivent de la pêche, provoquant des problèmes d'emploi et d'insécurité alimentaire. L'essor pris par l'industrie de la farine et de l'huile de poisson est donc, en quelque sorte, la goutte d'eau qui fait déborder le vase. Les usines qui transforment ces produits utilisent en effet des poissons destinés à l'alimentation des populations locales pour en faire un produit destiné aux poissons élevés en aquaculture en Europe ou en Asie, mais aussi au bétail, à la volaille, aux animaux de compagnie. Et, plus marginalement, à l'industrie pharmaceutique.

### Une pratique honteuse... La sardinelle et le bonga dans les filets

***Pourquoi l'huile et la farine de poisson sont-elles utilisées pour nourrir d'autres animaux, du porc au saumon ?***

**I.C. :** Les procédés industriels utilisés permettent l'obtention de l'huile et l'assèchement de la matière restante, qui permet d'obtenir la farine. Ce sont des ingrédients nutritifs très riches. L'huile, par exemple, est riche en oméga 3. Généralement, il faut compter quatre à cinq kilos de poissons frais pour obtenir un kilo de farine et de l'huile. Cette dernière est, notamment utilisée pour fabriquer les gélules d'oméga 3 ou pour divers produits issus de l'industrie pharmaceutique. Quant à la farine, elle est utilisée traditionnellement dans l'aquaculture, mais aussi pour nourrir la volaille et le bétail, car elle est très protéinée.

***Depuis quand cette industrie constitue-t-elle une menace pour les populations ouest-africaines ?***

**I.C. :** Auparavant, l'huile et la farine étaient extraites des déchets issus de la transformation du poisson. Or, depuis une dizaine d'années, on utilise le poisson frais pour les produire. Les usines spécialisées dans cette activité sont passées de quelques unités à une cinquantaine au total dans les trois pays concernés. Et au lieu de travailler à partir des déchets, comme auparavant, elles s'approvisionnent désormais en poissons frais.

**De nombreuses enseignes célèbres sont concernées par ce phénomène : en France (Carrefour, Auchan, Leclerc, Système U, Monoprix, Groupe Casino), en Allemagne (Aldi Süd, Lidl, Kaufland, Rewe, Metro AG, Edeka), en Espagne (Lidl España) ou encore au Royaume-Uni (Tesco, Lidl, Aldi), etc.**

Elles ciblent en particulier la sardinelle et le bonga, qui sont les plus accessibles aux populations. Les femmes de la sous-région ont l'habitude de les transformer en les salant et en les séchant pour produire du poisson fumé.

La farine est majoritairement exportée vers l'Asie, et l'huile vers l'Europe. Les femmes transformatrices se retrouvent privées de travail, car elles ne peuvent pas concurrencer ces usines. Un demi-million de tonnes de poissons sont aujourd'hui transformées en farine et en huile destinées à l'exportation alors que les populations, de leur côté, souffrent d'un problème d'accès à la nourriture. Au lieu de penser à l'alimentation des humains, on privilégie l'alimentation d'animaux d'élevage hors d'Afrique.

***Quels sont les principaux pays qui alimentent ce commerce dérivé de la pêche ?***

**I.C. :** La Chine est un gros importateur de farine de poisson. Les pays de l'Union Européenne importent beaucoup d'huile de poisson, à travers un réseau opaque sur lequel nous avons enquêté pendant environ dix-huit mois. Le fruit de cette investigation est présenté dans ce rapport. (*«Nourrir le monstre. Comment les industries européennes de l'aquaculture et de l'alimentation animale volent la nourriture des communautés d'Afrique de l'Ouest»*, ndlr).

***Pourquoi les espèces de poissons que vous avez citées sont-elles particulièrement recherchées en vue de produire l'huile et la farine ?***

**I.C. :** D'abord, parce que, en matière de quantité, ce sont les plus disponibles. Ce qu'on appelle les petits pélagiques ont un taux de reproduction rapide, ils ne s'éloignent pas trop de la côte, ils sont donc faciles à pêcher. Et puis ils coûtent moins cher que d'autres espèces.

***Votre rapport établit qu'en Europe, une large part de cette production sert à nourrir des animaux d'élevage...***

**I.C. :** L'huile et la farine sont utilisées comme intrants dans la fabrication du produit final qui servira à nourrir les poissons élevés en aquaculture, dont les saumons. Mais on les trouve également dans les aliments destinés aux porcs, aux poulets et aussi aux animaux de compagnie comme les chiens et les chats.
Le rapport entre l'apport nutritif élevé de ces aliments et leur faible coût les rend attractifs pour ceux qui fabriquent ces produits pour animaux.

***Votre rapport cible particulièrement la côte ouest-africaine, de la Mauritanie au Sénégal en passant par la Gambie. Est-ce la seule région du continent concernée ?***

**I.C. :** Cette zone, qui se situe à l'intersection de plusieurs courants marins, est particulièrement poissonneuse. C'est ce qui fait qu'on y trouve une forte concentration de bateaux de pêche étrangers. Nous avons ciblé ces trois pays, mais en Afrique de l'Ouest, le phénomène se prolonge jusqu'au Nigeria.

***Des négociations régulières ont eu lieu, ces dernières années, entre les pays africains du littoral et l'Union Européenne afin de fixer des quotas, et de limiter ainsi les effets de la surpêche. N'y a-t-il pas de garde-fous efficaces face à la situation que vous dénoncez ?***

**I.C. :** Certes, il existe des accords de pêche. Dans l'un d'eux, récent, signé avec le Sénégal, les pays de l'Union Européenne sont censés cibler majoritairement le thon. Mais il existe aussi des brèches, en Mauritanie, notamment. Des entreprises chinoises, turques ou autres s'installent sur place et y pratiquent la transformation avant d'exporter le produit fini. Il nous a été difficile de retracer cette chaîne d'exportation d'huile et de farine qui se retrouve in fine dans les aliments fabriqués par de grandes enseignes européennes.

### Une chaîne d'intermédiaires traçable

***Vous désignez clairement un certain nombre d'opérateurs***



***à l'origine de ce commerce, ainsi que les grandes enseignes qui écoulent ces produits dans leurs hypermarchés...***

**I.C. :** Oui, on finit par y parvenir. Si Olvea, Lidl ou Leclerc achètent du poisson chez un producteur d'aquaculture basé en Europe, et que ce dernier s'approvisionne en huile de poisson chez un importateur basé en Espagne ou en France, lequel a lui-même importé son huile depuis la Mauritanie à bord d'un tanker qui l'a livrée à une usine de retraitement qui l'a vendue à son tour à un fabricant d'aliments pour animaux, il est possible de retracer cette chaîne. Mais cela nécessite un long temps d'enquête car le processus est opaque.

***Quelles sont les répercussions de ce commerce pour les communautés de pêcheurs ?***

**I.C. :** Au Sénégal, au cours des dernières années, on a commencé à voir des pêcheurs manifester face à la raréfaction de cette ressource. Il y a également la gestion des stocks partagés. Quand un pays laisse faire cette pratique, les répercussions se font sentir sur toute la sous-région. Les pays doivent donc gérer cette question en commun.

Il faut en revenir à une production de ces produits dérivés ajustée aux déchets des usines de transformation. Or, aujourd'hui, si l'on prend l'exemple du Sénégal, le nombre d'usines est largement supérieur à la capacité de production à partir des déchets. Mécaniquement, elles s'approvisionnent donc en poissons frais.

***Les autorités ouest-africaines sont-elles demeurées trop passives ?***

**I.C. :** Leur réaction s'est avérée trop timide au regard de l'ampleur du problème. Il s'agit d'une urgence qui appelle des mesures drastiques. Quand une usine investit 7 milliards de F CFA, comme à Cayar, au Sénégal, il est évident que ce n'est pas pour se contenter de traiter les déchets de poissons.

Nous avons déjà sonné l'alerte, aussi bien pour le Sénégal que pour la Gambie ou la Mauritanie. Il faut savoir que ces usines créent un nombre d'emplois dérisoire. De plus, elles polluent et créent une concurrence déloyale avec le secteur traditionnel de la transformation, qui, lui, génère de l'emploi et nourrit les populations. Si l'on reste sans réagir, cette industrie aboutira à épuiser les ressources halieutiques de la sous-région. Puis ces opérateurs plieront bagage et iront voir ailleurs.

***Les consommateurs européens ont-ils un moyen de savoir, lorsqu'ils consomment du saumon ou achètent des aliments pour chats, que leur mode d'élevage ou de production a créé des ravages dans les régions africaines d'où proviennent l'huile et la farine de poisson?***

**I.C. :** Les étiquettes ne permettent pas de retracer cet historique. C'est pourquoi le rapport que nous avons publié vient combler un vide et contribue à plus de transparence sur cette question. Nous avons cité les entreprises concernées, en espérant que cela les incitera à se désengager de ce commerce et que l'Union Européenne prendra la mesure du problème et adoptera des mesures adaptées.

Quant aux consommateurs, ce travail, surtout s'il est relayé par la presse, leur permettra de savoir qu'il est préférable de consommer du poisson plutôt que de se procurer des gélules d'oméga 3 en pharmacie.

***Mehdi Ba, J.A.***

# BOLLORÉ
## TRANSPORT & LOGISTICS
## AU TOGO




### MANUTENTION CONTENEURS

Terminal moderne aux normes ISPS et opérationnel 24/24 et 7jours sur 7.

### MANUTENTION CONVENTIONNELLE

Chargement et déchargement des colis lourds et hors gabarits, Manutention des rouliers et de marchandises en vrac, Ensachage à quai.

### CONSIGNATION MARITIME

Offre de services maritimes adaptés aux armements internationaux de lignes régulières, opérateurs tramp et affréteurs, Meet & great, Changement d'équipage et Assistance sanitaire

### TRANSPORT & LOGISTIQUES

Meilleure offre Import/Export.
Service door-to-door, Supply chain, Crosstrade
Entreposage de vos marchandises

**TOGO TERMINAL | BOLLORE TRANSPORT & LOGISTICS TOGO**
**LOME MULTIPURPOSE TERMINAL | SAGA TOGO | STCM**
**TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME**

**Tel : +228 22 27 58 78**
**Fax : +228 22 27 55 21**

**Zone portuaire 01 BP 34 Lomé 01**
**Mail : info.btltogo@bollore.com**

**Suivez nos actualités sur**
*Bolloré Transport & Logistics au Togo*
*Bolloré Togo*

# Avenir de la « supply chain » dans le monde dans un contexte pandémique




**Nous sommes-nous déjà demandés par quel miracle, les produits que nous utilisons et consommons quotidiennement, nous parviennent et cela en quantité suffisante avant même la date de péremption ? La pandémie de la Covid-19 nous aura appris une autre réalité de la vie. En mars 2020, trouver des masques par exemple relevait du parcours du combattant. Avec «la supply chain», nous essaierons de savoir quel est l'impact, quels sont les défis, quelles stratégies et quelles sont les perspectives qui ont été adoptés pour faire face à cette pandémie.**

Fondamentalement, la *«supply chain»* représente les étapes d'approvisionnement, du processus productif et de distribution de la marchandise. Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), les auxiliaires de la chaîne de logistique du transport, elle est constituée de différents flux. On les appelle flux physiques, flux d'informations, flux financiers et administratifs. L'enjeu principal est donc la gestion des flux.

Le but de la supply chain est de fournir un produit au bon endroit en bonne quantité, au bon moment, à la bonne qualité et au bon prix. Il est très important de faire des prévisions en supply chain. Ces dernières sont souvent basées sur les évènements passés, les prospections, les données des clients, et il faut surtout apprendre à gérer les imprévus, les pics ou les chutes de commandes.

### Quels ont été les défis de la supply chain pendant cette période de la pandémie?

La crise de la COVID-19 a porté un coup dur au secteur mondial du transport et de la logistique, mais ce coup ne lui a pas été fatal. L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) prévoit que les volumes du commerce mondial pourraient afficher un recul allant jusqu'à 32% en 2020, avant de se redresser en 2021 et en 2022. Partout dans le monde, les sociétés de transport et de logistique font face à des défis importants en raison de la pandémie, ainsi que des mesures de confinement et du ralentissement économique qui en ont découlé. À mesure que les pays lèvent les restrictions, rouvrent leurs économies et prennent des mesures pour favoriser la reprise, le secteur mondial du transport doit évoluer pour s'adapter aux répercussions à long terme de la COVID-19 sur les consommateurs et sur les chaînes d'approvisionnement.

Les consommateurs passent de plus en plus de commandes en ligne, et leurs attentes à l'égard de la livraison ne cessent de grandir. Les chaînes d'approvisionnement se transforment ainsi en réseaux d'approvisionnement, car les agents économiques cherchent des moyens pour s'assurer que les biens produits continuent de circuler malgré les interruptions liées à la COVID-19, tout en augmentant leur résilience en cas de perturbations futures. Par conséquent, les sociétés de transport se doivent plus que jamais d'accroître leur agilité et leur souplesse, tout

en se présentant comme un partenaire essentiel des réseaux d'approvisionnement qui se créent.

Si la pandémie de la COVID-19 a en tout premier lieu provoqué un choc à court terme sur les chaînes d'approvisionnement, elle a également fait prendre conscience de la nécessité de transformer durablement leur gestion à l'échelle mondiale.

### Retombées sur la chaîne logistique

En raison de la nécessité de maintenir une distance physique et de la diminution fréquente du personnel dans de nombreux ports et terminaux aériens, terrestres et maritimes, il faudra peut-être plus de temps pour déplacer les conteneurs et leur cargaison, et les mettre en route pour l'étape suivante de leur voyage.
Lors de la première vague du virus, nous avons observé que certains ports connaissaient des goulots d'étranglement et que beaucoup ont dû augmenter l'espace d'entreposage et de stockage pour faire face au volume de marchandises entrant et restant sur place plus longtemps que d'habitude.

Afin de maintenir leur chaîne d'approvisionnement en cette période extraordinaire, de nombreux clients ont essayé de faire appel à de nouveaux transporteurs pour continuer à déplacer leurs marchandises. Il est primordial que les clients appliquent le même niveau de rigueur dans l'évaluation de la sûreté opérationnelle et des normes de sécurité des nouveaux prestataires de logistique d'avant-pandémie, dans des circonstances «normales».

Les progrès technologiques jouent également un rôle important pour permettre aux entreprises de garder le contrôle de leurs chaînes d'approvisionnement. L'utilisation accrue de technologies de suivi, comme les capteurs, permet aux clients de recevoir plus rapidement des informations sur la localisation de leurs marchandises. Elles leur permettent également d'intervenir plus tôt en cas de retard ou d'émergence de goulot d'étranglement. De plus, la technologie peut réduire le besoin d'intervention humaine dans les chaînes d'approvisionnement, ce qui constitue un avantage notable en cette période incertaine où il faut maintenir une distance physique entre les personnes afin d'empêcher autant que possible la propagation de la COVID-19.

Les assureurs internationaux et les sociétés de consulting s'efforcent d'aider les clients à comprendre les opportunités offertes par ces progrès technologiques et à gérer et transférer les risques. La pandémie de la COVID-19 a eu un impact considérable sur les chaînes d'approvisionnement à travers le monde et a affecté à jamais le fonctionnement de nombreuses entreprises.

La prévention des risques est un processus continu et nous sommes en train de tirer les enseignements de cette pandémie et ses conséquences. Face à des risques qui changent et évoluent, le dialogue avec les clients est un élément-clé afin de comprendre les implications pour leurs chaînes d'approvisionnement et leurs accompagnements dans la gestion des risques liés au transport de leurs marchandises. Notamment la gestion des surestaries liée aux marchandises et aux navires.

### Quelles sont les stratégies qui peuvent être adoptées pour faire face à cette pandémie ?

Avant la COVID-19, les entreprises se concentraient principalement sur l'efficacité, la rapidité et la fiabilité de leurs chaînes d'approvisionnement. Les risques liés à la chaîne d'approvisionnement ne retenaient pas réellement l'attention à une époque où les biens traversaient facilement les océans et les continents. Mais la pandémie a frappé et a donné une dure leçon en montrant que les chaînes d'approvisionnement mondiales pouvaient rapidement être perturbées, ralenties et même interrompues.

L'expérience amène les entreprises à repenser leur approche de la chaîne d'approvisionnement et à commencer à gérer les risques avec la même rigueur qu'elles s'imposent pour leurs risques liés aux finances, à l'exploitation, à la cybersécurité et à la responsabilité sociale. Plutôt que de se concentrer sur les chaînes d'approvisionnement uniquement lorsqu'un maillon se brise, les entreprises géreront de plus en plus les chaînes d'approvisionnement et les risques qui y sont associés au moyen d'approches agiles et intégrées, et de processus continus de planification et d'exécution.

La résilience d'une chaîne d'approvisionnement et sa capacité à s'adapter aux interruptions et aux obstacles inattendus auront autant d'importance que son efficacité globale. L'attention accrue accordée à la résilience de la chaîne d'approvisionnement aura une incidence sur les sociétés de transport et de logistique de nombreuses façons. La santé et la sécurité des employés occuperont une place encore plus importante afin de protéger les chauffeurs et autres conducteurs pour éviter de briser un maillon essentiel de la chaîne d'approvisionnement.

Les entreprises du secteur pourraient être appelées à servir de *«tampon»* de la chaîne d'approvisionnement en aidant les fabricants et les distributeurs à gérer ou à prépositionner les stocks plus près des consommateurs finaux. En outre, les expéditeurs de tous les niveaux devront réévaluer leurs modèles d'exploitation et d'autres options alors qu'ils réfléchiront aux exigences liées à la résilience de la chaîne d'approvisionnement.
En plus de nous faire voir à quelle vitesse les chaînes d'approvisionnement modernes peuvent être perturbées, la crise de la COVID-19 nous a montré le danger pour les entreprises de dépendre de chaînes

d'approvisionnement linéaires. La fermeture d'une seule usine, d'un seul port ou d'un seul Centre de distribution peut désorganiser complètement une chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi des organisations de tous les points de la chaîne diversifient leurs sources d'approvisionnement pour veiller à ce que l'accès aux biens se poursuive même si un ou des fournisseurs, ou un de leurs fournisseurs ne sont plus disponibles.

Par conséquent, les chaînes d'approvisionnement linéaires sont délaissées au profit de réseaux d'approvisionnement multimodaux dynamiques offrant une visibilité et une réactivité améliorées. Ces réseaux d'approvisionnement favorisent une circulation diligente du matériel, de l'argent et des données, ce qui permet aux participants des réseaux de mieux harmoniser l'offre et la demande, tout en tenant compte des contraintes des réseaux actuels. Les entreprises devront faire tomber les barrières statiques traditionnelles et adopter la nature dynamique et chaotique du réseau. Ressemblant davantage à une ruche qu'à une chaîne de production, le réseau d'approvisionnement adapte chaque jour ses activités en fonction de la demande.

La planification et l'exécution d'activités intégrées seront essentielles et nécessiteront des communications constantes avec les fournisseurs, les partenaires de transport et les clients de l'ensemble du réseau. Plutôt que de mettre l'accent sur le contrôle des coûts, les sociétés de transport devront se concentrer sur la manière de gérer leurs investissements le plus rentablement possibles. En outre, les entreprises devront investir davantage dans la visibilité et la schématisation afin de mieux comprendre les différents acteurs du réseau d'approvisionnement, y compris les fournisseurs de niveaux inférieurs.

Au départ, le passage aux réseaux d'approvisionnement entraînera probablement des contraintes accrues de capacité, puisqu'il y aura une hausse de la demande pour de l'espace d'entreposage simultanément à une possible réduction du personnel et des heures d'ouverture dans les entrepôts pour compenser les difficultés financières causées par la COVID-19. De plus, vu que des annulations et d'autres perturbations pourraient nuire à la fiabilité des calendriers, les sociétés de transport et de logistique devront tenir compte de ces facteurs dans leur planification et mettre en place des plans d'urgence.

**Quelles sont les perspectives de la supply chain face à la pandémie ?**

Dans l'avenir, le secteur du transport et de la logistique devra être plus réactif et plus souple. Les entreprises devront mettre en place des logiciels de numérisation qui permettront de suivre les évènements en temps réel. Le présent servira alors à prévoir l'avenir !
Jusqu'à présent, les sociétés de transport et de logistique ont été en mesure d'atténuer en grande partie les effets de la crise de la COVID-19. Il n'en demeure pas moins que la pandémie aura des répercussions durables sur le secteur. Tandis que les sociétés portent leur attention sur les incertitudes et les occasions qui marqueront la route assurément longue et sinueuse de la reprise, elles devront s'adapter et évoluer afin de faire face aux changements provoqués par cette expérience.

L'utilisation du commerce électronique par les consommateurs et leurs attentes en matière de livraison continueront d'augmenter. Plusieurs des chaînes d'approvisionnement mondiales et linéaires qui prévalaient tout récemment se transformeront en réseaux d'approvisionnement plus petits et plus complexes qui exigeront davantage de souplesse et d'agilité de la part des sociétés qui transportent des biens dans leur réseau.

En outre, le contrôle fera place à l'orchestration au fur et à mesure que les sociétés tireront partie de la visibilité de leur réseau d'approvisionnement et des perspectives fondées sur des données numériques afin de réagir rapidement dans un contexte en constante évolution.

Supply chain et avenir du secteur maritime au Togo
Le secteur maritime togolais n'a pas été très affecté par la crise, étant donné que toutes les dispositions mises en place par le Gouvernement ont été scrupuleusement respectées par les différents opérateurs. Le seul secteur qui a été affecté par la pandémie est le transport de touristes puisque les paquebots accostent pendant les mois de novembre à décembre. Mise à part l'interdiction de l'accès des piétons aux terminaux de la LCT et de Togo Terminal, nous avons constaté que plusieurs navires n'ayant pas pour destination le PAL ont dû se réfugier le long de nos côtes afin de réorganiser leur voyage, cela grâce au fait que la gestion de la pandémie au Togo soit efficace. Cette explosion de navires en rade n'a fait qu'augmenter le trafic des petites chaloupes qui approvisionnent ces navires en carburant, vivres et toutes autres provisions. Les autres secteurs qui n'ont pas été affecté sont la pêche, les hydrocarbures, et le transport de marchandises en général.

Selon les rapports de l'OMS, le Togo fait partie des pays les moins affectés par cette pandémie en Afrique et dans le monde.

***TITIKPINA Mouh'sinatou***
***Spécialiste en Transport logistique et Management Portuaire au HCM***




# CONDITIONS DE TRAVAIL DES GENS DE MER AU TOGO : Une Convention collective en cours de gestation

***Le travail du marin est un travail particulièrement risqué à cause des dangers permanents qui hantent le milieu marin. Les intempéries, les accidents, les actes criminels commis en mer sont quelques-unes des menaces auxquelles le marin est confronté au cours de son travail, rendant le quotidien des gens de mer plus difficile.***
***Dans le souci de rendre ces conditions de travail des gens de mer plus abordables, les institutions des Nations unies, notamment l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ainsi que des Etats membres ont adopté plusieurs instruments juridiques.***

Au terme de l'article 206 du Code togolais de la marine marchande qui reprend les termes de la Convention collective sur le travail maritime, est considérée comme gens de mer, toute personne salariée engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte en vue d'occuper à bord d'un navire de commerce ou de servitude, de pêche motorisée, de navigation intérieure ou de plaisance un emploi relatif à la marche, à la conduite et à l'exploitation du navire, comme exerçant la profession de gens de mer. Mise à part la définition, les instances maritimes internationales ont œuvré pour faire évoluer les droits des gens de mer et à améliorer leurs conditions de vie et de travail.

Depuis 1920, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté au moins 70 instruments servant à fixer des conditions minimales de «travail décent» sur la quasi-totalité des aspects du travail. Notamment les conditions requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire. C'est en 2006 que ces efforts ont été consolidés par l'adoption de la Convention du travail maritime (MLC) entrée en vigueur en 2013, et ratifiée par plus de 90 pays représentant 90% de la jauge brute de la flotte mondiale, dont le Togo.

Considérée aujourd'hui comme la *«charte des droits des gens de mer»,* la MLC harmonise et met à jour la majorité des instruments antérieurs de l'OIT relatifs au travail maritime et traite presque tous les aspects du travail et de la vie des gens



de mer à bord des navires, notamment l'âge minimum, le contrat d'engagement maritime, la durée du travail ou du repos, le paiement des salaires, le congé annuel rémunéré, le rapatriement, les soins médicaux à bord, le recours à des services de recrutement et de placement, le logement, l'alimentation et le service de table, la santé ainsi que les procédures de traitement des plaintes des gens de mer.

Au Togo, on dénombre environ 380 marins togolais sur un total de 1,6 millions dans le monde. On les retrouve sur les navires battant différents pavillons. Ils sont encore plus nombreux en tant que gens de mer engagés sur des navires du monde entier.
Pour mieux préserver les droits et les conditions de travail de toutes ces personnes, le Togo a entamé depuis 2014 l'affermissement de son secteur maritime à travers les réformes juridiques, institutionnelles et opérationnelles.
S'agissant de la problématique des conditions de vie et de travail des gens de mer, il faut rappeler que le Togo est membre de l'OIT et signataire de la Convention sur le travail maritime (MLC). Il a également adopté les lois du 13 décembre 2006 portant Code du travail et celle du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande au Togo. Cependant, devant la nécessité de compléter ces textes en vue d'améliorer davantage les conditions de vie et de travail des gens de mer, un projet de Convention collective des gens mer a été amorcé par le ministère de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière.

Ce projet est actuellement en phase de pré-validation, et permettra in fine d'adapter les règles générales contenues dans le Code du travail pour l'ensemble des travailleurs du secteur maritime pour une meilleure protection des droits des gens de mer. Elle s'appliquera sur des points tels que :

- la formation et la rupture du contrat d'engagement maritime,
- les droits et obligations des gens de mer,
- la durée du travail, les congés payés,
- l'approvisionnement,
- le logement et les loisirs ou encore,
- les conflits de travail.

Bref, cette convention collective définira les relations susceptibles de lier les armateurs aux gens de mer sur le territoire togolais et sur tous les navires battant pavillon togolais.
Il faut rappeler que ce projet de convention collective a été rédigé après les phases de négociations entre les employeurs (armateurs, sociétés de placement et agences de consignations) et les organisations syndicales des gens de mer.

Si le Togo a réussi à adopter des lois portant Code du travail à terre, Code de la marine marchande et la Convention collective des gens de mer (en cours), il est également impérieux pour le pays de travailler à l'adoption d'un Code togolais sur le travail maritime car la préservation des droits des gens de mer au Togo et partout ailleurs est tributaire de la viabilité de la navigation mondiale.



# Drame humain : 130 personnes mortes noyées dans un naufrage en Méditerranée centrale

**Au moins 130 personnes seraient mortes dans un naufrage en mer Méditerranée centrale (entre l'Afrique et l'Europe), a déploré l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) le 23 avril dernier. «Au cours des trois derniers jours, nous avons reçu des informations selon lesquelles il y avait au moins trois bateaux, qui ont coulé en Méditerranée centrale», a informé la porte-parole de l'OIM, Mme Safa MSEHLI, lors d'un point de presse hybride depuis Genève. Elle a ajouté que l'OIM citait les chiffres donnés par certaines ONG, comme SOS Méditerranée qui exploitent des navires de sauvetage dans la région.**

Sur l'un des bateaux, il y avait 130 personnes à bord. Selon des informations non confirmées, un deuxième bateau transportait deux personnes, tandis que sur un troisième navire qui a coulé, 40 personnes auraient péri.

Des Etats *«ont refusé d'agir pour sauver la vie de plus de 100 personnes»*, Safa Msehli

Ces naufrages sont les derniers en date le long de la route migratoire de la Méditerranée centrale. Le 15 avril dernier, au moins 40 personnes ont également trouvé la mort par noyade lors d'un naufrage au large de la Tunisie. *«Cela porte en fait le nombre de morts dans la seule Méditerranée centrale à près de 500 personnes, soit près de trois fois plus à la même période de l'année dernière»*, a comparé Mme MSEHLI.
A la suite de ces nouveaux drames en Méditerranée, des Agences d'aide déplorent l'absence de coordination des États européens qui ont laissé les ONG et les navires marchands rechercher seuls ces navires de fortune.

*«Ce sont les conséquences humaines de politiques qui ne respectent pas le droit international et les impératifs humanitaires les plus fondamentaux»*, a fustigé dans un tweet le 22 avril 2021, M. Eugenio AMBROSI, Chef de cabinet de l'Agence de l'ONU pour les migrations (OIM). Sa collègue Safa MSEHLI s'est également interrogée, via ce même canal, sur le rôle de l'Union européenne. *«Est-ce cela l'héritage de l'Europe ?»*, a-t-elle réagi sur sa page Twitter, relevant que *«les Etats se sont montrés défiants et ont refusé d'agir pour sauver la vie de plus de 100 personnes».* Ces migrants et réfugiés ont *«imploré et envoyé des appels de détresse pendant deux jours avant de se noyer dans le cimetière bleu de la Méditerranée»,* a-t-elle rappelé. *«L'humanité s'est noyée»,* a poursuivi la porte-parole de l'agence onusienne.
Selon l'OIM, ces pertes tragiques en vies humaines soulignent une fois encore le besoin de renforcer et de développer les opérations de recherche et sauvetage menées par les Etats en Méditerranée centrale.
Plus largement, l'agence onusienne estime que la priorité devrait être accordée à la solidarité à travers la région et au soutien envers les autorités nationales dans leurs efforts pour prévenir les décès en mer et réprimer passeurs et trafiquants d'êtres humains.

***(Source : Onu Info)***

# ENSEMBLE DISONS NON AU COVID-19 !

## Je me protège et je protège les autres…




NUMERO VERT 111

ONAEM, Siège du Haut Conseil pour la Mer 42, rue des Grands Moulins (Angle boulevard Mobutu Sesséko) Tél : +228 22 27 88 27 / +228 22 45 89 73
E-mail : info@onaemtogo.org 09 BP Lomé 9 Ablogamé - LOME TOGO

ONAEM

Mers ET Océans
Action de l'Etat en Mer

# Togo: Condamnation historique de 09 personnes à de lourdes peines de prison pour des faits de piraterie sur les côtes togolaises en mai 2019

**La première session pour le compte de l'année 2021 de la Cour d'assises de Lomé s'est ouverte le 05 juillet 2021 à la grande salle d'audience de la Cour d'appel avec le jugement d'une affaire de piraterie maritime. Une grande première sur le plan judiciaire au Togo qui consolide les récentes avancées de cet Etat ouest-africain en matière d'économie bleue.**



La cérémonie d'ouverture solennelle fut brève. Elle a rapidement fait place aux magistrats et citoyens issus de la société civile constituant le jury devant statuer sur le sort des personnes placées dans le box des accusés. Il s'agissait de neuf personnes, deux Togolais et sept Nigérians. Après vérification des identités des neuf accusés, parole fut donnée au greffier audiencier de lire l'arrêt de renvoi de la Chambre d'accusation. Ensuite, pour lancer les débats, le Chef d'Etat-Major de la Marine Nationale, le Capitaine de Vaisseau MAYO Kossi a, au nom de ses pairs de la police judiciaire et enquêteurs, eu l'honneur de présenter les faits et les circonstances de l'interpellation des neuf personnes présentées à la justice, dans le cadre de cette affaire de piraterie maritime. Une première dans le monde judiciaire togolais et de la sous-région ouest africaine.

## Juger des pirates pour dissuader les acteurs de l'insécurité maritime

Il était reproché à ces 9 hommes des faits de *«piraterie maritime, violence volontaire, tentative de vol et groupement de malfaiteurs».*

Des faits que les accusés ont quasiment nié en bloc. A travers des questions directes et indirectes, le président, les assesseurs et les jurés ont tenté d'élucider l'affaire avant de prendre leur décision. A leur suite, l'Avocat général près cette Cour, Kodjo GNAMBI GARBA, a questionné chacune des neuf personnes accusées en vue de soutenir l'accusation, et établir la responsabilité de chacun des présumés coupables. Les débats ont duré plus de six heures d'horloge. Parents, amis et les personnes venues assister à ce procès ont écouté attentivement ces questions-réponses.

Les accusés et leur Conseil, Me Ata-Quam Claude DOVI-AVOUYI, ont essentiellement axé leur défense autour de *«la requalification des faits en termes de contrebande».* Ils soutiennent être allés



Les 9 présumés pirates devant les magistrats à la Cour d'Appel

acheter le carburant sur le navire. Argument auquel l'Avocat général a rétorqué : *«Comment peut-on prétendre aller acheter du carburant et exiger de l'argent au vendeur»?*

Pour la Société Civile Professionnelle (SCP) Aquereburu & Partners qui a défendu les intérêts de la partie civile, les pirates, par leurs actes, menacent l'économie bleue locale et régionale, ils ont terni l'image du Togo. Elle a demandé que les pirates versent solidairement une somme de cent millions de francs CFA au titre de dommages et intérêts à la partie civile.

**Un verdict pour redonner confiance aux acteurs de l'économie bleue au Togo**

Après plus de trois quarts d'heure de délibéré, le verdict tombe. A l'unanimité, la Cour retient la culpabilité de neuf des dix accusés. Alors que le parquet avait requis des peines plus lourdes allant de 14 à 18 ans pour les neuf personnes présentées, la Cour a voulu atténuer le quantum de la peine. Peter Paul, de nationalité nigériane, matelot de profession, cerveau du gang, écope de 15 ans de prison ferme et cinq ans d'interdiction d'entrée sur le territoire togolais. Ses coaccusés sont condamnés à 12 ans de prison chacun. Seul le propriétaire de la pirogue louée par les pirates a bénéficié d'un acquittement.
Les autres pirates non-Togolais, en plus des peines de prison, sont également interdits de séjour sur le territoire togolais pour une période de cinq ans. Un mandat d'arrêt international a été délivré contre le fugitif du gang qui est toutefois reconnu coupable des faits à lui reprochés et condamné à 20 ans de réclusion criminelle.

**Avis divergents sur l'arrêt de la Cour d'appel de Lomé**

Selon Me DOVI, avocat défenseur, ses clients sont *«des boucs-émissaires, des victimes expiatoires. Je n'ai vu personne s'emparer du navire»*, a-t-il lancé.
Les faits remontent en 2019.
Alors que le navire *«G Dona 1»* mouillait dans les eaux territoriales togolaises, il fut investi dans la nuit du 11 au 12 mai 2019 par des individus armés de deux pistolets de fabrication artisanale et des machettes. Ils se sont introduits furtivement dans le navire. Ils coupèrent toutes les signalisations et l'électricité, et menacèrent l'équipage. Un des gangsters a blessé un membre de l'équipage à l'aide de la crosse de son arme. Le capitaine, pour se sauver, se jeta à l'eau. Il fut sauvé par un navire battant pavillon panaméen. Une partie de l'équipage sera prise en otage.
Les malfaiteurs prirent possession du navire par la force et ordonnèrent au chef mécanicien de le redémarrer en direction du Ghana. A l'arrivée des patrouilleurs de la marine nationale togolaise, les pirates résistèrent. Ils ont exigé une rançon de trois millions de dollars et ont menacé de faire exploser le navire.
Les agents de la brigade maritime tirèrent alors des coups de sommation. Apeurés, les brigands ont jeté leurs armes et ont trouvé refuge dans les cales du navire. Les patrouilleurs prirent alors le contrôle du navire et les présumés pirates ont été faits prisonniers. Selon l'Avocat général K. GARBA, ce procès *«est un signal fort adressé aux potentiels pirates et brigands sur les côtes togolaises».*
Au total, 120 dossiers sont inscrits à l'agenda de ces premières assises 2021 de la Cour d'appel de Lomé, assises qui vont durer six semaines pour un budget total de 81 millions de francs CFA.
Le Golfe de Guinée a enregistré, jusqu'en 2020, 90% des attaques pirates recensées dans le monde. A en croire des experts en transport maritime, 95% des marchandises sur la planète transitent par les mers et océans.

***Kodjo Tchakou & Edem G.***

# Le Togo célèbre les océans tous les 8 juin






**Le monde entier a célébré le 8 juin dernier la Journée Mondiale des Océans autour du thème «Océans : vie et moyens de subsistance». Au Togo, plusieurs activités ont marqué cette célébration initiée par le ministère de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière.**

L'édition 2021 de la Journée Mondiale des Océans (JMO) a été commémorée au Togo avec la volonté des pouvoirs publics de sensibiliser les populations sur les bonnes pratiques en matière de protection et de gestion durable des océans. Cet événement annuel a mis en lumière les merveilles de l'océan en expliquant pourquoi il est source de vie pour l'humanité et tous les autres organismes sur Terre. Le thème de cette année est particulièrement pertinent dans la perspective de la *« Décennie des Nations Unies pour les sciences océaniques au service du développement durable »*, qui s'étale de 2021 en 2030. Cette *« Décennie »* renforcera la coopération internationale pour développer la recherche scientifique et les technologies innovantes pouvant relier les sciences océaniques aux besoins de la société.

En retenant le thème des Nations Unies, *«Océans : vie et moyens de subsistance»,* le Togo a fait de la célébration de cette Journée une occasion de sensibiliser les populations du littoral sur les impacts de la pollution, de la prolifération des déchets et sur les comportements nocifs et dégradants affectant les océans.

Après une série d'activités commémoratives, notamment la rencontre le 7 juin avec certains acteurs de la Société civile et des usagers de la plage dans les Communes Lacs 1 et Lacs 3 (NDLR : les coopératives des pêcheurs et des femmes transformatrices des produits de la mer et des lagunes), le ministère de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière et ses partenaires ont marqué l'apothéose de la JMO, le 8 juin 2021, par un atelier.
Une rencontre qui a rassemblé les acteurs majeurs intervenant dans la gestion et la promotion de l'espace maritime togolais. C'était l'occasion pour les organisateurs de sensibiliser le public sur trois thématiques relatives au thème retenu cette année : *«L'importance de la Journée mondiale des océans»*, *«L'océan : vie et moyens de subsistance»* et *«Contribution des Collectivités locales dans la lutte contre la pollution marine au Togo»*. Il en ressort que l'océan couvre plus de 70% de la planète. C'est notre source de vie, soutenant la subsistance de l'humanité entière et celle de tous les autres organismes sur Terre.

Les océans procurent 50% de l'oxygène que nous respirons, stockent 93% du carbone sur la planète,










abritent 250.000 espèces connues, nourrissent près de 3,5 milliards de personnes. Près de 2,9 milliards de personnes dans le monde tirent 20% de leurs besoins en protéines du poisson, 90% des marchandises du commerce international transitent par la mer. L'homme a donc besoin de l'océan pour survivre. Mais aujourd'hui, l'océan a besoin d'un soutien accru pour pouvoir continuer à remplir ses fonctions dont toute la planète dépend, puisqu'il est confronté à divers maux (surpêche, dégradation des écosystèmes côtiers, pollution, acidification, diminution de la teneur en oxygène, etc.). Une somme de défis qui justifient une mobilisation de grande ampleur dans le domaine de la sensibilisation à la santé des océans, de leur meilleure gestion et de ses ressources. D'où l'instauration de cette Journée.

En ouvrant les travaux de l'atelier du 8 juin, le ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, M. Edem Kokou TENGUE, a exhorté les populations à protéger davantage les espaces maritimes pour la survie de l'Humanité. *«Vivre et redonner vie à l'océan nécessite un changement de comportement vis-à-vis de notre mode de consommation. Si nous ne changeons pas notre façon de vivre et de fonctionner, beaucoup de gens perdront leur moyen de subsistance. Cette journée du 8 juin nous interpelle tous (...) Ainsi, nous pourrons redonner vie à nos océans, lutter contre toutes les formes de dégradation qui pèsent sur notre océan et œuvrer pour contribuer efficacement à l'atteinte des objectifs inscrits dans la 'Feuille de route gouvernementale 2020-2025' et faire de notre Port un hub logistique, conformément à l'axe 1 du PND 2018-2022»*, a conseillé le ministre.





***La « Fondation Blue Turtle » débarrasse la plage de Lomé des plastiques***

En prélude à la JMO, la Fondation Blue Turtle (FBT) en collaboration avec l'Association ERD-Afrique et l'appui des autorités locales et du ministère de l'Economie maritime, ont célébré les océans à travers diverses activités le 5 juin 2021.
A l'occasion, la FBT et ses partenaires ont organisé une grande activité de nettoyage de la plage couplée à la plantation d'arbres. Cette activité a permis de collecter plusieurs kilos de déchets : des plastiques pris en charge par l'ANASAP-Togo et des déchets organiques qui ont été acheminés vers le site de Blue Turtle pour servir de compost aux plantes.

L'opération a connu la mobilisation d'une centaine de personnes dont le ministre l'Économie maritime, M. Edem Kokou TENGUE et son collègue des Sports et des Loisirs, Dr Lidi Kedjaka BESSI KAMA, des membres et sympathisants de la FBT, les élèves de l'association ERD-Afrique, des représentants de la Mairie de la commune Golfe 1, des pêcheurs et des Comités de Développement de Quartiers (CDQ).
Pour le Président-fondateur de la FBT, M. Sam Kossi KHOURI, cette année, la meilleure manière de célébrer le 08 juin, c'est de réfléchir à comment conserver et utiliser de manière durable les océans, mers et ressources marines d'ici 2030. A ses yeux, pour atteindre les ODD liés à l'océan à l'horizon 2030 et les cibles qui leur sont associées, il faut mener une réelle bataille contre la mauvaise gestion des océans. *«C'est l'occasion d'exhorter les Gouvernements, les organisations internationales, les entreprises privées, les collectivités et les populations à assurer la sécurité et la santé de notre planète en prenant soin de nos océans. C'est à ce prix que nous pourrons relever les défis de l'océan»*, a-t-il plaidé.

Une exposition d'objets fabriqués à base de plastiques recyclés de précédentes séances de nettoyage de la plage a aussi marqué la commémoration impulsée par la FBT.

***K. S.***

# «La création de l'ONAEM a contribué à la restructuration du monde maritime togolais», PENN Laré Batouth Chef de Cabinet du Haut Conseil pour la mer



***En créant l'Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM) par le décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014, l'Etat voulait véritablement accorder une attention particulière à ses intérêts maritimes. C'est un organisme bien structuré et qui œuvre collégialement pour solutionner les problèmes qui touchent, notamment la sécurité et la sûreté maritimes, dans l'espace sous sa juridiction. L'ONAEM a pour mission alors de renforcer l'action des Administrations publiques et de coordonner les efforts intersectoriels dans le but de préserver les intérêts maritimes togolais.***
***Sept (7) ans après sa création, le chef de cabinet de l'Organisme, M. Laré Batouth PENN, évalue les actions entreprises dans le secteur maritime par l'institution et analyse les défis.***

***Mers et Océans : Monsieur le Chef de Cabinet, comment s'organise la coordination des administrations impliquées dans l'Action de l'Etat en Mer (AEM) ?***

**Laré Batouth PENN :** Il faut entendre par coordination, le fait d'amener des personnes ou des instances à travailler ensemble. L'Organisme national chargé de l'action de l'Etat en mer (ONAEM) s'efforce à regrouper toutes les administrations publiques et privées du domaine maritime afin de participer aux actions destinées à prévenir ou à répondre à une situation maritime, chacun selon sa capacité et son degré d'implication. C'est ainsi que conformément aux dispositions du décret n° 2014-113/PR du 30 avril 2014, le Conseiller pour la mer organise chaque année, au moins, une Conférence maritime et une réunion du Haut Conseil pour la Mer.

La Conférence maritime est un cadre de concertation et de réflexion entre tous les acteurs du secteur maritime. Elle peut se réunir autant que de besoin au cours d'une année. La réunion du Haut conseil pour la mer, par contre, reste un cadre de haut niveau destiné aux réflexions et aux décisions stratégiques en vue de conduire la politique maritime du Togo. Elle est présidée par le Chef de l'Etat lui-même.

***Mers et Océans : Quel bilan dressez-vous des sept (7) années d'existence de l'ONAEM ?***

**L.B.P. :** Les actions de l'ONAEM ont porté sur quatre (4) grands axes : la gouvernance, l'économie, la protection de l'environnement marin et côtier, la sécurité et la sûreté maritimes. Relativement à la gouvernance, l'ONAEM a, depuis sa création, grâce aux compétences des administrations impliquées dans l'action de l'Etat en mer, contribué à l'élaboration et à l'adoption de plusieurs textes législatifs et règlementaires et la ratification de nombreuses conventions pertinentes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). A titre d'exemples, nous pouvons citer entre autres :

- la loi n° 2021-011 du 25 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral ;
- la loi n°2016-004 du 11 mars 2016 relative à la lutte contre la piraterie, les autres actes illicites et l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police



en mer ;
- la loi n°2016-007 du 30 mars 2016 relative aux espaces maritimes sous juridiction nationale ;
- la loi n° 2016-026 du 11 octobre 2016 relative à la pêche et à l'aquaculture ;
- la loi n°2016-027 du 11 octobre 2016 portant modification de la loi n° 2015-10 du 24 novembre 2015 portant nouveau Code pénal prenant en compte la piraterie maritime, les infractions relatives à l'environnement marin et à la pêche ;
- la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant Code de la marine marchande.

En dehors du renforcement du cadre juridique, l'ONAEM a contribué au renforcement de la coopération internationale, bénéficiant ainsi des appuis technique et financier de la part des partenaires classiques, notamment, la France, la Banque mondiale et les Etats-Unis. Il a veillé à la mise en œuvre de l'axe stratégique 1 du PND (Plan National de Développement) qui consacre la mise en place d'un hub logistique d'excellence et d'un Centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région.
En outre, grâce aux différentes actions menées par le HCM, le Togo, à travers la Commission Nationale des Frontières Maritimes du Togo (CNFMT), a constitué et déposé son dossier d'extension du plateau continental auprès de la Commission des Limites du Plateau Continental (CLPC) le 21 septembre 2018. Le Togo a également élaboré les cartes marines qui sont déposées aux Nations Unies le 05 novembre 2019. Aujourd'hui, la CNFMT suit de près ce dossier et poursuit les négociations avec les Etats voisins (Bénin et Ghana) pour une juste et équitable délimitation des frontières maritimes.

Le HCM pilote le Comité national d'hydrographie, d'océanographie et de la cartographie marine (CNHOC), et abrite le Comité d'agrément et de validation qui délivre les agréments aux opérateurs économiques opérant dans le domaine maritime et portuaire togolais.

Enfin, l'ONAEM a mené plusieurs activités en vue de faire de l'économie bleue une réalité et un secteur porteur de croissance au Togo. A cet effet, il a bénéficié de l'expertise de la Banque mondiale pour l'élaboration d'un cadre stratégique pour le développement de l'économie maritime et côtière.
Par ailleurs, l'ONAEM a contribué à l'amélioration du pavillon togolais en modifiant les dispositions contractuelles d'immatriculation des navires sous pavillon togolais précédemment conclues conformément aux recommandations de l'OMI.

***Mers et Océans : Quelles sont les actions menées en matière de sécurité et sûreté maritimes et de protection de l'environnement côtier ?***

**L.B.P. :** Les initiatives du Togo, portées par le Chef de l'Etat, dans le domaine de la sécurité et la sûreté maritimes sont très importantes. D'ailleurs, il a reçu plusieurs distinctions honorifiques, dont le « Prix d'Excellence pour la sécurité et la sûreté maritimes et le développement de l'Union Africaine », décerné à Nairobi, au Kenya, en novembre 2018 lors du Sommet de haut niveau sur l'économie bleue.

En matière de sécurité et de sûreté maritimes, l'ONAEM, à travers la Préfecture maritime, a géré plusieurs situations de crises réelles telles que le

déversement d'hydrocarbures (pollution marine), l'incendie, la piraterie et a accordé son assistance à certains navires en détresse.

La Préfecture maritime a eu à organiser plusieurs exercices de simulations maritimes avec des partenaires du Togo. Il s'agit de « AFRICAN NEMO» avec la France et « OBANGAME EXPRESS », avec les Etats-Unis.

Sous l'impulsion de l'ONAEM, l'organisation des patrouilles mixtes inter-administrations a été lancée par les autorités maritimes togolaises depuis mars 2017 en vue de rendre les espaces maritimes togolais plus sûrs.

L'ONEAM a également incité à l'organisation des contrôles de sûreté sur toutes les installations portuaires pour évaluer l'application effective des normes du code ISPS. Ces contrôles ont abouti à des recommandations pour une éventuelle amélioration des dispositifs de sûreté et un renforcement de capacités des différents acteurs dans la mise en œuvre du code ISPS

Par ailleurs, l'ONAEM fait le suivi de la mise en œuvre effective de toutes les recommandations du Comité national de sûreté maritime .

Pour renforcer les chaînes de valeurs de la pêche maritime artisanale et les capacités des acteurs de ce secteur, un nouveau Port de pêche a été construit par le gouvernement togolais, avec l'appui de l'Agence Internationale de Coopération Japonaise (JICA). Il a été inauguré par le Chef de l'Etat le 24 avril 2019.

La protection de l'environnement marin et côtier constitue une des missions de L'ONAEM. Ainsi, en collaboration avec les acteurs du domaine maritime l'ONAEM, a réalisé plusieurs activités dans le cadre de la lutte contre la pollution marine et côtière, l'érosion côtière, la préservation de la biodiversité marine et côtière et pour la gestion intégrée du littoral. L'ONAEM collabore aussi avec le ministère chargé de l'environnement et avec d'autres institutions sur le projet sous-régional WACA ResIP, et dans d'autres actions de lutte contre l'érosion côtière et le renforcement de la résilience des communautés.

***Mers et Océans : Quels sont les impacts des actions menées par l'ONAEM dans le domaine maritime au cours de ces sept dernières années ?***

**L.B.P. :** La création de l'ONAEM a contribué à la restructuration du monde maritime togolais. Sur le plan des activités maritimes et portuaires, la création de l'ONAEM a permis la mise en place du Comité d'Agrément et de Validation (CAV) qui permet aujourd'hui de constituer un répertoire des opérateurs économiques par l'octroi des agréments d'exercice d'activités professionnelles, autrefois délivrés d'une manière éparse par plusieurs administrations ; ce qui ne garantissait pas la sécurité des activités sur la plateforme portuaire et par ricochet, un manque à gagner pour l'Etat.

Aussi l'ONAEM a-t-il servi de cadre de rapprochement et de rassemblement de toutes les administrations impliquées dans l'Action de l'Etat en mer, en coordonnant toutes les activités maritimes.

***Mers et Océans : Des perspectives, monsieur le Chef de Cabinet?***

**L.B.P. :** Nous venons de présenter un bilan qui retrace de façon non exhaustive les activités menées par l'ONAEM. Cependant, beaucoup de défis restent à relever.

Sur le plan juridique, l'ONAEM compte œuvrer avec les administrations concernées pour réglementer tous les secteurs du domaine maritime qui sont sujets à règlementation et revoir certains textes maritimes dont l'application pose problèmes.

Dans le cadre de la coordination et de l'appui technique aux administrations impliquées dans l'action de l'Etat en mer, l'ONAEM accompagne le nouveau ministère chargé de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière dans le développement de l'économie bleue au Togo. Pour ce faire, l'ONAEM compte amener toutes les administrations intervenant en mer au respect et à la mise en œuvre des principes fondamentaux qui guident l'action de l'Etat en mer, notamment, la coordination des administrations et la mutualisation des moyens d'intervention.

***Mers et Océans : Merci Monsieur le Chef de Cabinet***

# Une loi pour l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral togolais



***La loi n° 2021-011 du 25 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral togolais a été adoptée le 20 mai 2021, à l'unanimité des députés présents, après une discussion législative sur sa portée et ses avantages pour le pays et les populations vivant dans la zone du littoral togolais. Cette loi est un outil de gouvernance des zones littorales pour faire de l'économie maritime un imposant levier d'accélération du développement du Togo.***

La loi n° 2021-011 du 25 mai 2021 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral vient combler le vide juridique en matière d'aménagement du littoral. Elle vise, dans une approche intégrée de gestion, la protection et la mise en valeur du littoral en raison des pressions d'origine naturelle ou anthropique qu'il subit.

Les territoires littoraux sont des zones dynamiques et attractives à différents points de vue : tourisme, échange via zones portuaires, activités industrielles, qualité de vie, loisirs, etc. Mais, il s'agit aussi de zones fragiles nécessitant d'être protégées face à une emprise humaine croissante, avec de lourdes conséquences environnementales. C'est un espace où il faut concilier les occupations privatives et les utilisations collectives. C'est-à-dire concilier activités humaines et préservation de ces zones fragiles.

Le littoral du Togo, à l'instar de tous les territoires littoraux, se caractérise essentiellement par l'urbanisation rapide, le développement des grandes infrastructures et des installations industrielles, ainsi que le développement de l'agriculture et du tourisme. Les écosystèmes côtiers, les ressources et les services fournis dans cette zone particulière sont les principaux moteurs de sa croissance économique. Ces activités sus-décrites sont cependant à l'origine d'énormes pressions d'origine naturelle ou anthropique qui constituent des menaces à la sécurité humaine, à l'environnement et aux infrastructures publiques et privées. Elles se manifestent par l'érosion côtière qui est de 5 à 10m par an, les occupations illégales et anarchiques, des litiges fonciers, le coût du foncier qui entraîne de fortes inégalités dans l'appropriation de l'espace côtier togolais. Ou encore l'inégalité d'exposition aux risques climatiques ainsi que l'inégalité des moyens et des capacités de

mobilisation face aux catastrophes naturelles. Le littoral est également un lieu d'arbitrage entre intérêts nationaux et intérêts des Collectivités territoriales.

Le rivage de mer du Togo est par exemple un territoire partagé entre les communes du Golfe 1, 4, 6 et celles des Lacs 1 et 3. Il est à ce titre, un territoire privilégié de recherche d'équilibre de développement entre les communes.

Le littoral comprend en plus du rivage de mer, les embouchures des cours d'eaux communiquant avec la mer et les zones humides en contact direct avec la mer ou dont le prolongement se jette dans la mer.

Ces spécificités en font un territoire nécessitant une protection et un aménagement dédié et particulier. Ce qui appelle à une politique intégrée d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral, avec un schéma directeur précis.

Une loi spéciale pour l'aménagement du littoral
La loi-cadre 2016 portant sur l'aménagement du territoire fixe le cadre juridique de toutes les interventions de l'Etat et des autres acteurs ayant pour effet la structuration, l'occupation, l'utilisation du territoire national et de ses ressources. Elle détermine les règles et les institutions de l'aménagement du territoire à différentes échelles. Elle met en place des outils de gestion de l'aménagement du territoire. A savoir : le schéma national d'aménagement du territoire (SNAT), les schémas régionaux d'aménagement du territoire (SRAT), l'Atlas du développement régional (ADR), les schémas locaux de l'aménagement du territoire (SLAT) et les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU).
Le SNAT est un outil d'orientation des localisations et de contrôle de l'occupation de l'espace à travers les actions de l'Administration publique, des Collectivités locales, des organisations de la Société civile et des acteurs privés. De ce fait, l'on retient que la loi de 2016 ne fait pas référence à un schéma relatif à l'aménagement du littoral. D'où, la nécessité d'une loi spéciale pour l'aménagement du littoral.
La loi de mai 2021 poursuit donc principalement le double objectif de protection et de mise en valeur du littoral, en raison des pressions d'origine naturelle ou anthropique qu'il subit. Cependant, de tels objectifs ne sauraient être réalisés sans une véritable approche intégrée axée sur l'aménagement. Par son approche intégrée, la nouvelle loi permet de :

ILS ONT DIT…

Au sortir de la 9ème séance plénière de la première Session ordinaire de l'année 2021 du Parlement (durant laquelle le projet de loi relatif à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral togolais a été adopté), des officiels ont salué la pertinence de cette nouvelle loi. Ils ont dit…

«Encadrer la surutilisation, la surexploitation du littoral, éviter sa mutilation par une érosion côtière de plus en plus violente à mesure qu'augmente le réchauffement climatique qui est source d'une montée des eaux, permet au Togo de réaliser son plein potentiel en matière d'activité industrialo-portière, de pêche, de tourisme balnéaire», Edem Kokou TENGUE, ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière.

«Pour que le littoral conserve sa productivité et ses fonctions naturelles, il a donc fallu améliorer la planification et la gestion de son développement à travers une loi spécifique. On comprend dès lors le principe d'équilibre qui a guidé l'élaboration, l'examen et l'adoption de cette loi et qui transparaît très clairement en particulier dans les dispositions relatives à son objet et à son champ d'application. Cette loi constitue en réalité un corpus juridique exigeant et novateur en un triple point de vue. Elle est adoptée à un moment-charnière de la relance du processus de décentralisation, en tenant compte des nouvelles responsabilités et compétences des Collectivités territoriales, notamment en matière d'urbanisation», Chantal Yawa Djigbodi TSEGAN, Présidente de l'Assemblée nationale.

Les députés de la majorité ont salué la pertinence de ce projet de loi. «C'est avec fierté que je mesure le travail accompli sur notre littoral en matière de protection, de conservation et de sécurité par le Gouvernement, sous le leadership du Président de la République, Son Excellence Monsieur Faure Essozimna Gnassingbé, et tout ceci dans le but de soulager nos populations côtières dans leur peine quotidienne», Atcholi AKLESSO, Président du Groupe parlementaire UNIR.



- maintenir les équilibres environnementaux, lutter contre l'érosion côtière, préserver l'intégrité des sites, des paysages et du patrimoine marin ;
- protéger le littoral contre toutes formes de pollution et de dégradation, quelle qu'en soit l'origine ;
- anticiper les évolutions du littoral, notamment sous l'effet du changement climatique, et faciliter l'adaptation des territoires à ces changements, en développant l'expertise et en soutenant les approches innovantes ;
- renforcer la recherche et l'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;
- préserver et développer les activités économiques maritimes, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction, le tourisme balnéaire et les transports maritimes ;
- instaurer un équilibre entre les impératifs du développement socio-économique et les nécessités de protection du littoral pour préserver ses richesses pour les générations présentes et futures ;
- intégrer la dimension environnementale du littoral dans les politiques sectorielles, notamment l'agriculture, l'industrie, le tourisme, l'artisanat, le développement des établissements humains et les travaux d'infrastructure le long de la côte ;
- associer les Collectivités locales à la prise de décision concernant le littoral ;
- réhabiliter les zones et les sites littoraux détériorés et pollués ;
- faciliter le libre accès au rivage de la mer ;
- réaffirmer, sans équivoque, le principe du pollueur-payeur.

Dans son prochain numéro, votre Magazine vous proposera une analyse succincte de cette loi, élaborée sous l'angle «Aménagement-protection et mise en valeur», conçue en 61 articles regroupés en 7 chapitres.

***(A SUIVRE...)***

***La Rédaction***

## GRANDS CONCOURS

### « Afri-Plastics », un concours pour réduire la pollution plastique en mer

Dans la plupart des pays côtiers d'Afrique subsaharienne, la pollution marine par le plastique est à l'origine de la mort des animaux et la diminution drastique des moyens de subsistance des populations. En vue de lutter davantage contre ce fléau, « NESTA CHALLENGES » a lancé nouvelle compétition : « Afri-Plastics Challenge ».

**« NESTA CHALLENGES »**

recherche les Organisations Non Gouvernementales (ONG) et les Petites et Moyennes Entreprises (PME) proposent des solutions durables et évolutives en matière de gestion des déchets plastiques (réduction, recyclage ou réutilisation des déchets). Il s'agira donc pour les ONG et PME de la zone (Togo, Côte d'Ivoire, Nigeria, Sénégal, Gambie, Kenya, Madagascar, Cap-Vert, Mozambique, Soudan, Tanzanie) de présenter des solutions innovantes pour la gestion des déchets plastiques dans les espaces maritimes. Les meilleurs innovateurs recevront une enveloppe d'une valeur totale de 14,54 millions de dollars, ainsi qu'un accompagnement technique pour le développement de leurs solutions.

**Les candidatures sont ouvertes jusqu'au 15 septembre 2021.**
En incitant les ONG et les PME à l'innovation pour la gestion des déchets, les initiateurs espèrent d'une part, réduire l'impact du plastique sur l'environnement marin en Afrique subsaharienne ; d'autre part, contribuer à la préservation de la ressource aquatique. Le centre veut également favoriser l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes et des filles en Afrique subsaharienne.

# SOUSCRIVEZ À LA **CARTE ÉLECTRONIQUE** D'ACHAT DE **CAP TOGO**



## AVANTAGES DE LA CARTE

| | |
|---|---|
| Transfert de carburant par code électronique | Mise en opposition à l'utilisation de la carte en cas de perte |
| Transfert de carburant de carte à carte | Notification instantanée après chaque opération |
| Contrôle de la consommation par kilomètre de nos engins | Accès à un portable client |

*LA CARTE QUI VOUS FACILITE LA VIE*

Respectons les mesures barrières **contre covid 19**

- Pratique
- Fiable
- Sécurisée

CAP

1317, Bd de la paix, BP. 31013 Lomé - Togo
Tél. +228 22 26 16 11 • 90 39 17 49
www.captogosa.com

# Spécial 15 ANS

2006 - 2021

CAP TOGO vous remercie pour votre confiance

# Une solution locale efficace contre l'érosion côtière au Togo

**Les populations côtières du Togo vivent de plus en plus des moments très difficiles à cause de l'érosion côtière ! Cette situation inquiète le Gouvernement, qui avec l'appui de la BM (Banque mondiale), cherche à freiner l'avancée de la mer, protéger les habitations et les infrastructures socio-économiques.**

Selon des experts, la mer avance d'au moins 3 m par an et ce à un rythme soutenu. Afin de répondre efficacement aux risques climatiques, le Togo s'est lancé à la recherche de solutions innovantes de protection de ses côtes, dans le cadre de la lutte contre l'érosion côtière et la protection de son littoral. Avec comme objectif fondamental : *«Plus aucun habitat sur la côte maritime ne doit être emporté par les vagues de la mer d'ici juin 2021»*. C'est dans cette optique que le Gouvernement togolais a confié récemment à l'ingénieur en géotechnique, Pr Déo EKLU-NATEY, la mise en œuvre d'un projet d'urgence en vue de protéger provisoirement, voire sauver, toutes les maisons de la côte togolaise susceptibles d'être emportées par l'érosion avant mi-2021.



Vue partielle des travaux du Pr EKLU-NATEY

Cet ingénieur togolais a développé une technologie qui permet d'empêcher les vagues échouées sur la plage de repartir avec du sable. Mieux, le peu de sable avec lequel ces eaux arrivent à la plage est récupéré dans des puits de 3m à 4m de haut collés les uns aux autres. *«C'est un système que j'ai utilisé pour protéger ma maison contre l'érosion marine et récupérer aussi du sable de mer»*, détaille EKLU-NATEY.

Contrairement aux épis (blocs de pierres que les eaux arrivent à immerger, qu'il faut manuellement charger de sable), explique-t-il, les puits se chargent d'eux-mêmes sans aucune intervention humaine. *«Chaque système a ses limites. Le système des épis avait été introduit au Togo en 1981, mais avec l'évolution, nous estimons que la présente technique est plus efficace que les épis qui ont aussi fait leur preuve dans le temps»*, souligne le concepteur.

L'ingéniosité du Pr EKLU-NATEY saluée par le Premier ministre

Les résultats de la phase pilote rassurent le Gouvernement et la Banque Mondiale qui apportent tout leur appui à la mise en échelle de cette technologie (Gbodjomé-Agbodrafo) à travers le Projet d'investissement de résilience des zones côtières en Afrique de l'ouest (WACA-ResIp). *«Elle (cette technique, ndlr) est efficace et a donné ses résultats»*, salue Adou RAHIM ALIMI, Coordonnateur du projet WACA ResIP-Togo.

Le 9 avril dernier, lors de sa visite sur le terrain, aux côtés de plusieurs membres de l'exécutif, notamment du ministre en charge de la Protection côtière, M. Edem Kokou TENGUE, à Agbavi, Gbodjomé et d'autres localités des Lacs, le Premier ministre, Mme Victoire TOMEGAH-DOGBE, s'est entretenue avec les riverains qu'elle a remerciés pour leur patience. Elle a également salué l'ingéniosité du concepteur EKLU-NATEY. Sur son compte Twitter, le Premier ministre a rappelé la priorité que constitue la protection de la zone côtière dans la feuille de route du Gouvernement, avec un accent particulier mis sur le développement de l'économie maritime. *«Le projet WACA ResiP qui s'inscrit dans cette dynamique, vise à réaliser dans un premier temps des travaux d'urgence pour freiner l'avancée de la mer et renforcer la résilience des populations face aux changements climatiques. Je tiens à saluer l'ingéniosité du Pr EKLU-NATEY, ingénieur togolais qui a développé les technologies utilisées dans le cadre de ce projet. Une grande fierté pour notre pays ».*

D'un coût avoisinant les six cent millions de FCFA, les travaux basés sur la technique de puits ont déjà démarré et permettront de protéger près de 940 ménages, des habitations et les infrastructures socio-économiques. Il est aussi prévu la mise en place de 500 ha de mangroves dans les Préfectures des Lacs et Vo, et 10.000 ha de berges qui vont être développées dans toute la région maritime.

Ce sont des résultats tangibles attendus de la mise en œuvre de ce Projet au niveau national. Outre la protection côtière, le projet WACA-ResIP prend également en compte des volets comme la lutte contre les inondations, les pollutions et la protection des écosystèmes. Le projet WACA est une réponse aux risques côtiers.

Il a été lancé depuis 2018 et est financé par la Banque Mondiale et le Fonds pour l'Environnement Mondial (FEM). Il collabore déjà avec six pays (le Bénin, la Côte d'Ivoire, la Mauritanie, Sao Tomé-et- Principe, le Sénégal et le Togo) et avec des organisations internationales dont l'UE et l'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine).

Mimi G.

# Gestion intégrée du littoral, une opportunité pour l'émergence de l'économie bleue au Togo

**Le développement durable est un référentiel aujourd'hui largement reconnu qui tend à s'appliquer à l'ensemble des politiques publiques. Dans le cas des territoires littoraux très convoités, porteurs d'enjeux sociaux, économiques et environnementaux importants, vulnérables et complexes à appréhender, il se décline sous une formulation particulière : la Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) ou Gestion Intégrée du Littoral (GIL).**



Vue partielle de la plage privée Blue Turtle

Le littoral étant un espace constitué d'une partie maritime et terrestre y compris les embouchures des cours d'eau, les lagunes, les lacs, les fleuves, les étangs salés, les baies et rivières communiquant avec la mer ou dont le prolongement se jette dans la mer, il représente le soubassement du développement de l'économie bleue.

En effet, l'économie bleue englobe l'exploitation des ressources de toutes les étendues d'eau (lacs, fleuves, océans...) et leurs rivages ainsi que la conservation de leurs écosystèmes. Les principaux secteurs d'activité de l'économie bleue sont le tourisme, la pêche, l'exploitation minière, du gaz et du pétrole, l'aquaculture, la navigation et les activités portuaires. Ces activités, étroitement liées au littoral, se réalisent en majorité sur les zones côtières.

Les défis du développement de l'économie bleue durable et ceux d'une gestion durable

## Interview

### Organisation d'une économie bleue durable et inclusive au Togo

### Sam Kossi KHOURI, Promoteur de la plage privée « Blue Turtle » livre son point de vue...

***MERS ET OCEANS : Le Togo est dans la dynamique d'une gestion intégrée de son littoral pour son aménagement durable. En tant qu'usager du littoral, dites-nous quelle importance ou valeur touristique a le littoral togolais ?***

**Sam Kossi KHOURI :** La côte, la plage de sable, la mer et le soleil constituent une source d'attrait indéniable pour les touristes. Le littoral togolais est aujourd'hui l'un des secteurs majeurs de l'économie



touristique et la première destination touristique. Pratiquement tous les touristes, une fois arrivés au Togo, vont au bord de la mer. C'est pourquoi à Blue Turtle, nous avons énormément investi en vue d'offrir un service de qualité touristique sur le littoral. Nous avons encore des projets d'extension de nos activités sur le littoral, notamment la construction d'une station balnéaire sur notre site. Les formalités administratives sont en cours. Le développement de l'attractivité du tourisme littoral constitue notre priorité.

Nous saisissons l'occasion pour saluer l'adoption, cette année, de la loi relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral qui prend en compte la dimension 'développement durable' du tourisme littoral.

***MERS ET OCEANS : Quelles sont difficultés que vous rencontrez sur le terrain ?***

**S. K. K. :** Nos activités étant en contact direct avec l'eau de la mer, la propreté et la salubrité des eaux du littoral sont des difficultés majeures que nous rencontrons. Lors de la 'Journée des Océans', célébrée le 8 juin dernier, nous avons organisé, en collaboration avec les ministères chargés de l'Economie maritime, des Loisirs, de l'Environnement et des OSC, une activité de

du littoral sont étroitement liés et sont d'ordre juridique, environnemental, socio-économique et sécuritaire. Mais, il faut rappeler que la gouvernance est un élément capital pour faire face à tous ces défis. Bien que plusieurs initiatives aient été prises par le Togo depuis 2016 pour le développement de son économie bleue, il convient de se focaliser sur l'espace qui y est dédié.

Ainsi, le 20 mai 2021, le Togo a adopté la loi sur *« l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral »*. Cette loi vient non seulement, clarifier les missions des Administrations impliquées dans la gouvernance du littoral, mais aussi prévoir l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL) qui définit les grandes affectations ou vocations des espaces du littoral togolais.

Le SDAL permet donc de valoriser le littoral à travers la promotion et la redynamisation de ses potentiels qui représentent également les potentiels de l'économie bleue. Ce Schéma organise tous les secteurs d'activités d'une économie bleue durable et inclusive au Togo.

Au regard du caractère multidimensionnel de l'économie bleue qui est majoritairement développé sur un espace appelé le littoral, et compte tenu de la diversité des acteurs dans la gouvernance du littoral, une gestion intégrée et concertée s'avère indispensable



M. Sam Kossi KHOURI, Promoteur de la plage privée «Blue Turtle»

salubrité sur la plage. Une grande partie des ordures que nous avions ramassées sont rejetées par la mer, ce qui implique la sensibilisation des acteurs engagés dans la pêche traditionnelle et dans la gestion des navires en rade.

Notre vision est de faire de la salubrité une activité pérenne en marge des activités de loisir avec l'implication de la population. Les réflexions sont en cours.

***MERS ET OCEANS : Et que pensez-vous du phénomène de l'érosion côtière et de la pollution que subissent les côtes togolaises ces dernières années ?***

**S. K. K. :** En tant que secteur privé, nous attendons beaucoup des impacts des réalisations du projet WACA en matière de lutte contre l'érosion côtière.
En ce qui concerne la lutte contre la pollution, nous pensons que l'application stricte de la réglementation en la matière constituerait une avancée notoire pour notre pays. Le Togo doit se donner les moyens de disposer d'une réglementation efficace et efficiente protectrice du milieu marin.

***MERS ET OCEANS : Un mot de fin***

**S. K. K. :** Nous tenons à exprimer notre gratitude aux plus hautes autorités de notre pays pour leur vision inclusive du développement du Togo. La nouvelle loi relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral nous offre des perspectives de développement dans le secteur touristique côtier.



pour la protection, l'aménagement et la mise en valeur de cet espace.

«La Gestion intégrée du littoral», c'est un processus dynamique, continu et itératif destiné à promouvoir le développement durable des zones côtières. Il est un outil de gouvernance qui a vu le jour à travers le Sommet de Rio en 1992 et joue un rôle fédérateur. Il pourrait être le véritable moteur pour l'émergence de l'économie bleue au Togo s'il est bien organisé avec un plan d'action bien défini. Pour ce faire, il faut que les limites du littoral togolais soient clairement définies.

***Abra K. OLANLO***
***ONAEM***

***Le droit international à travers l'article 87 de la Convention de 1982 sur le droit de la mer reconnaît la liberté de navigation aux navires de tout Etat dans toutes les eaux du monde entier. Mais pour une navigation conventionnelle, le navire doit posséder une nationalité en vertu de laquelle il est directement soumis à l'ordre juridique de l'Etat dont il bat pavillon.***

# La « Togolisation » des navires : Immatriculation et radiation

La nationalité ou le pavillon du navire entraine son immatriculation par les services compétents de l'Etat concerné et l'éventualité de sa radiation en cas de non-respect des engagements pris par l'armateur au moment de l'inscription de son navire.

L'obtention de la nationalité d'un Etat pavillon passe par l'immatriculation du navire ; c'est l'acte par lequel un Etat confère à un navire sa nationalité et le droit de battre son pavillon. Les «papiers de bord», délivrés par l'Etat d'immatriculation, constituent la preuve de la possession de cette nationalité.

La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) dite Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982, en son article 91, permet à chaque Etat de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon.



Au Togo, l'arrêté interministériel n°26/MCT/MEF a été pris en novembre 1985 pour fixer les conditions d'immatriculation des navires au registre national. En 2008, le registre international a été créé et est géré par la Société de classification agréée dénommée IRB basée en Grèce. En 2016, le nouveau Code de la marine marchande a été adopté et régit l'ensemble de la togolisation du navire.

Ainsi, le registre international d'immatriculation est géré par l'International Registration Bureau (IRB) et celui national par la Direction des affaires maritimes. Pour faire immatriculer un navire, une demande doit être introduite par toute personne physique ou morale, propriétaire de navire désireux de battre pavillon togolais à la Direction des Affaires Maritimes (DAM) qui va mener une inspection préalable du navire avant de procéder à l'immatriculation.
L'immatriculation soumet le navire à la loi de l'Etat pavillon. L'Etat en question exercera ainsi un contrôle sur ses navires et sera responsable de leur bonne conduite en mer en assurant la discipline à bord et la sécurité de la navigation.

Le non-respect de cette loi expose le navire immatriculé à la radiation. Dès lors qu'un navire immatriculé au registre national togolais se rend coupable de pratiques illicites ou de tout manquement aux obligations de son pavillon, la DAM peut procéder à sa radiation. Depuis l'entame de la réforme du secteur maritime en 2014, plusieurs navires «bandits» ont été radiés du pavillon togolais.

La radiation désigne l'acte par lequel le pavillon est retiré au navire, soit à l'initiative du propriétaire, soit à l'initiative de l'autorité maritime compétente. L'immatriculation des navires contribue à la sécurité et la sûreté des transports maritimes, la protection et la préservation de l'environnement marin.

# Le nouveau Port de pêche de Lomé a son marché moderne



***Deux ans après avoir été mis à la disposition des pêcheurs, le nouveau Port de pêche de Lomé dispose désormais d'un marché moderne. Le Premier Ministre Victoire TOMEGAH-DOGBE a inauguré l'infrastructure le 9 avril dernier.***



Le PM a relevé l'importance de la pêche dans le développement du pays



Vue partielle du marché moderne du nouveau port de pêche

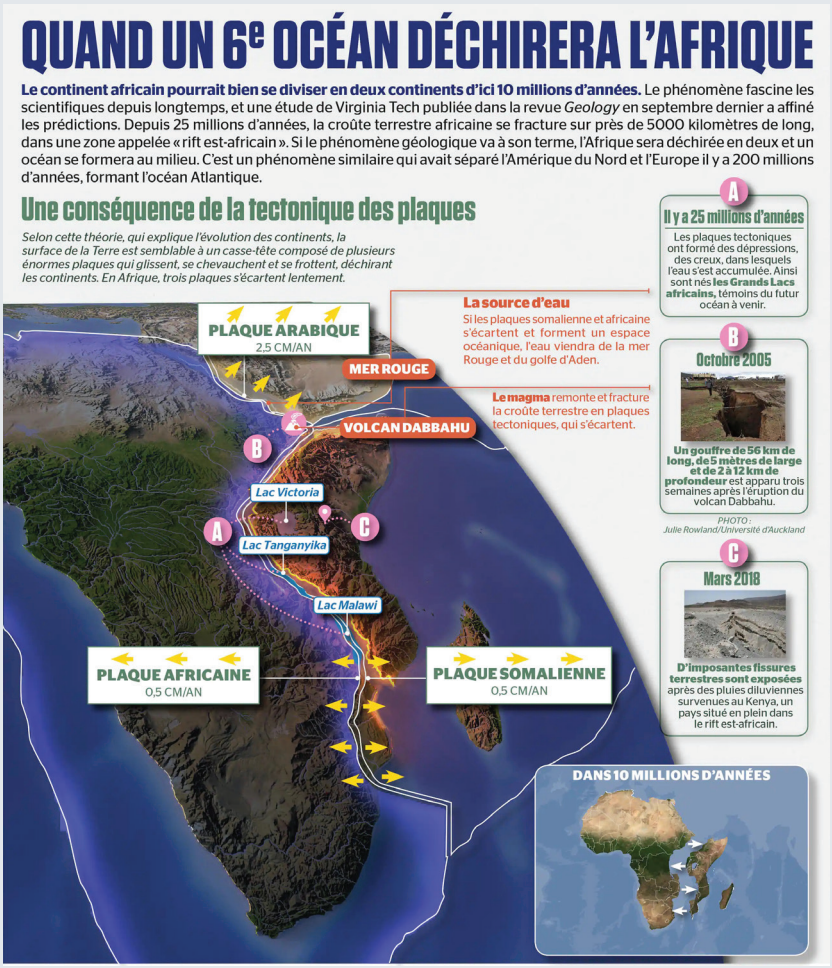
Au Port de pêche de Lomé, les poissons frais et les crudités ne se vendront plus à même le sol et sans aucune mesure d'hygiène. Cette situation a été résolue, le 9 avril 2021, par le Gouvernement qui a remis aux femmes commerçantes et mareyeuses un marché moderne: cinq magasins, quatre-vingt boxes de mareyeuses, un vestiaire, une infirmerie et des sanitaires ainsi qu'un lot de 1.600 gilets de sauvetage aux pêcheurs.

Ces infrastructures complémentaires permettront à ces vendeuses et revendeuses de disposer de moyens nécessaires et de travailler dans un environnement sain et adéquat pour une rentabilité optimale de leurs activités. La construction de ces infrastructures intervient deux ans après l'inauguration du nouveau Port de pêche de Lomé par le chef de l'Etat SEM Faure E. GNASSINGBE.

Le Premier ministre, Mme Victoire TOMEGAH-DOGBE a relevé l'importance de la pêche dans le développement du pays et a invité les mareyeuses et pêcheurs à prendre soin de ces infrastructures qui ont été mises à leur disposition par le Président de la République. Elle a convié les bénéficiaires à être solidaires, à respecter les mesures-barrières contre le coronavirus et à se faire vacciner.

Pour le ministre en charge de l'Economie maritime, M. Edem Kokou TENGUE, le secteur de la pêche et de l'aquaculture contribuent à la sécurité alimentaire, essentiellement à travers la fourniture de protéines halieutiques hautement nutritives. *«Le secteur de la pêche est un grand pourvoyeur d'emplois, participant ainsi à la lutte contre la pauvreté»*, a-t-il précisé.
Le secteur halieutique emploie au Togo près de 22.000 personnes, dont plus de 55% de femmes.

***Mimi G.***






# Un 6ème océan déchirera l'Afrique...

**Le continent africain pourrait bien se diviser en deux d'ici 10 millions d'années. Le phénomène fascine les scientifiques depuis longtemps, et une étude de Virginia Tech publiée dans la revue *« Geology »* en septembre dernier a affiné les prédictions.**
**Depuis 25 millions d'années, la croûte terrestre africaine se fracture sur près de 5.000 km de long, dans une zone appelée *«rift Est-africain»*. Si le phénomène géologique va à son terme, l'Afrique sera déchirée en deux et un océan se formera au milieu. C'est un phénomène similaire qui avait séparé l'Amérique du Nord et l'Europe il y a 200 millions d'années, formant l'océan Atlantique.**
**Une conséquence de la tectonique des plaques**
**Selon une théorie qui explique l'évolution des continents, la surface de la Terre est semblable à un casse-tête composé de plusieurs énormes plaques qui glissent, se chevauchent et se frottent, déchirant les continents. En Afrique, trois plaques s'écartent lentement : plaque arabique (2,5cm/an) ; plaque africaine (0,5cm/an) ; plaque somalienne (0,5cm/an).**

***(Source: Journaldemontreal)***

Lotus Services C.J
Communication, Evenementiel, Publicité, Affiches, Graphisme, Rédaction des textes juridiques, Conseils juridiques, Rédaction de Discours et de lettres, Corrections de documents,équipements informatiques etc...
Akossombo BP : 1160 Lomé - TogoTél: (+228) 92304345 / 98757117
E-mail : lotuservicescom@gmail.com




# ENGAGÉS POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE L'AFRIQUE

Tél. : 00 (228) 22 21 62 21 - www.orabank.net

Orabank, un partenaire à votre écoute

Orabank
Togo

# LES ELLES DE L'OCEAN





***Surveillance du trafic maritime, sauvetage en mer, enseignement et formation maritimes, inspection des navires, transition écologique, administration de la mer... Les métiers de la mer regorgent des débouchés professionnels enrichissants et concrets, au service de l'océan. Pour leur donner plus de visibilité, votre Magazine a décidé, depuis le précédent numéro, de lever le voile sur le travail des «ELLES DE L'OCEAN». Histoire de vous faire découvrir le parcours, la carrière et la vision des femmes au sein du monde maritime togolais.***

**«Le PAL est une entreprise stimulante et innovatrice. J'aspire... à relever de nouveaux défis au quotidien», Paounam Panawé Esther BELEYI Epouse DIPLO**

**Courtoise, simple, sourire avenant mais très dynamique, Paounam Panawé Esther BELEYI Epouse DIPLO cumule déjà près de 26 ans d'expérience dans le secteur maritime. Elle incarne sans aucun doute un modèle de succès des plus inspirants pour la relève.**

Elle fait partie des femmes battantes du Port Autonome de Lomé (PAL). Titulaire du Diplôme d'Etudes Techniques en Transports Maritimes (DETTM), Esther a suivi un parcours professionnel qui force respect et admiration. Après l'obtention de son Baccalauréat Série A4 au Lycée du 2 Février de Lomé, elle opta pour la Faculté de Droit dans l'ex Université du Bénin (UB, actuelle UL). Mais le destin en a décidé autrement. Deux ans plus tard, la situation socio-politique du pays, de plus en plus tendue à l'époque, l'entraîna dans la vie active, au détriment de ses études.

En 1995, une opportunité d'entrer au Port de Lomé se présenta, et elle la saisit. Grâce à son ardeur au travail dans un secteur réputé masculin, la haute hiérarchie du PAL décida de l'envoyer en formation à l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) d'Abidjan. Non moins satisfaite de cet acquis, et dans sa vision d'être mieux outillée pour un bon management, elle a poursuivi ses études avec une formation de haut niveau en Gestion des Ressources Humaines et des Organisations.

Esther est une femme extrêmement polyvalente. Décidément, son cheminement de carrière témoigne d'un talent inouï, d'une



détermination à toute épreuve et d'une passion sans borne. Le succès ainsi à sa portée et armée de précieux atouts intellectuels, Esther était prédestinée à une brillante carrière dans l'industrie maritime. Et n'a pas l'intention d'arrêter son ascension dans ce milieu.

### Une carrière professionnelle, une vision

Actuellement Directrice de l'Administration Générale du PAL, Mme DIPLO est à la tête d'un département qui gère deux services : le service des Affaires Administratives et du Patrimoine et le service Marchés et Approvisionnements. Esther assure donc les tâches administratives de l'entreprise, notamment la gestion du patrimoine, des marchés et des approvisionnements. Elle définit également la politique rationnelle d'approvisionnement et de gestion des stocks du PAL. Le secrétariat du Conseil d'Administration du PAL fait aussi partie, entre autres, des attributions de la dynamique Directrice.
Depuis juin 2017, les responsabilités d'Esther sont importantes et grandissantes, mais cette dernière ne semble pas du tout être dépassée par les exigences de son métier. Au contraire, elle est véritablement passionnée et relève avec brio les multiples défis que présente son travail, et dirige son département de main de maître, avec sérénité et sans ostentation. Ses qualités humaines avérées, son sens de l'éthique et son intégrité à toute épreuve lui confèrent une crédibilité qui l'aide à fédérer toutes les équipes autour d'elle.

Pour Mme DIPLO, la notion de *«journée type»* n'existe pas. Ses journées ne se ressemblent pas. *«Le PAL est une entreprise stimulante et innovatrice. J'aspire à fédérer davantage mes collaborateurs autour des objectifs à atteindre dans notre département, et à relever de nouveaux défis. Cela fait partie de ma personnalité de constamment persévérer»,* affirme-t-elle avec conviction.
Le secteur maritime figure parmi les secteurs d'activité dans lesquels les femmes sont le plus sous-représentées. Elles ne représentent présentement, à titre d'exemple, que 2% des 1,2 million de marins employés dans le monde, et 94% d'entre elles travaillent dans le secteur des croisières. Historiquement, le secteur des transports maritimes a toujours été à prédominance masculine, et les racines de cette tradition sont extrêmement profondes. Toutefois, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) mène des efforts concertés pour aider le secteur à reconnaître davantage la place et la valeur des femmes.
C'est forcément dans ce cadre qu'Esther ne ménage aucun effort pour encourager les



La jeune Esther à l'ARSTM

jeunes filles à choisir ce secteur qui la passionne. «Les carrières maritimes sont extrêmement enrichissantes. Si vous envisagez faire carrière dans le maritime, et surtout si la mer vous passionne, il faut foncer et ne pas vous imposer de barrières. Il n'y a que nos barrières mentales qui peuvent nous en empêcher ! On peut construire le chemin que l'on veut autour de la mer, parce qu'il y a un océan d'opportunités qui sont faites pour être saisies. En outre, les temps ont changé, les femmes ont indéniablement leur place à bord de ce navire de défis», aime-t-elle dire aux jeunes générations.

Mariée et mère de quatre (4) enfants, Paounam Panawé Esther DIPLO est, par ailleurs, une *«maman poule»* qui veille au bien-être de sa famille, malgré toutes ses responsabilités professionnelles. Son rêve est de voir ses enfants réaliser leur propre rêve !

# Tribune



## Protection des ressources halieutiques en haute mer :

## Les moyens juridiques (PREMIERE PARTIE)

**Kouété K. AFACHAWO**
Spécialiste en Droit de la mer (Chargé de mission au SGG)

***Le droit de l'environnement marin a beaucoup évolué depuis la fin des années 1960 et a abouti à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement tenue à Stockholm, en 1972. La protection de la faune maritime en haute mer s'est aussi imposée en tant qu'impératif devant les chutes constantes de la capacité d'exploitation des ressources à partir des années 1970 . Les Etats ont adopté de nouvelles résolutions, à leurs yeux plus efficaces, dans l'optique de protéger les ressources halieutiques hauturières. Après des décennies d'alertes, de volonté manifestée et d'actions posées, la communauté des Etats a-t-elle réussi à protéger, ou du moins à limiter la dégradation de la faune marine hauturière? Les réponses à ces questions ne peuvent être données sans une étude minutieuse des textes juridiques actuels régissant la pêche en haute mer. Au plan normatif, nombreux sont les textes qui ont vocation à protéger les ressources halieutiques de la haute mer. En fonction de l'organe d'édiction des normes, de leur nature, ces normes peuvent avoir un caractère obligatoire ou non.***

Au vu de la pluralité de ces textes, nous n'avons aucunement la prétention de couvrir leur ensemble. Nous en choisirons quelques-uns dont la pertinence se révèle incontestable pour cet article.

### *La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982*

La CNUDM pose une obligation très générale pour les Etats, formulée comme suit : «*Les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin*» . La protection des ressources halieutiques de la haute mer est d'abord gouvernée par l'article 117 de la CNUDM qui oblige l'Etat du pavillon à prendre des mesures afin d'assurer la conservation des ressources biologiques de la haute mer et à coopérer avec les autres Etats intéressés dans le même sens. Cette réaffirmation de la compétence personnelle de l'Etat sur les navires battant son pavillon en haute mer qu'énonce cette disposition nous amène à nous interroger sur le sort des navires qui pratiquent la pêche en haute mer sans pavillon. Ou encore sur l'acquisition des pavillons de complaisance (rattachements fictifs des navires à un ordre juridique souple, peu contraignant sur le plan fiscal, quant aux contrôles administratifs, quant à la liberté de constitution des sociétés, quant au droit social) , dont la propriété et le contrôle réels se situent dans un Etat autre que celui de l'immatriculation du navire-pêcheur. De même, les Etats ne se conforment pas toujours à cette obligation de contrôle des navires sous leur pavillon, soit par manque de volonté, soit par manque de moyens financiers et humains.

Par ailleurs, hormis l'article 192 de la CNUDM précité qui pose une obligation générale de protection et de préservation du milieu marin, aucune autre disposition de la partie XII ne fait explicitement référence à la surexploitation des ressources halieutiques en général, et de celles de la haute mer en particulier. On aurait tendance à croire que la protection et la préservation de l'environnement marin ne dépendent que de la lutte contre la pollution. Pourtant, la surexploitation est un danger réel pour l'équilibre de l'écosystème, et partant, pour la préservation du milieu marin. On peut regretter l'absence des dispositions sanctionnant la surexploitation des ressources halieutiques dans la partie XII de la CNUDM, malgré la référence explicite au principe 2 de la Déclaration de Stockholm, en son article 194.

On peut citer entre autres : La Convention africaine pour la conservation de la nature et des ressources naturelles ou Convention d'Alger de 1968 ; La Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction du 3 mars 1973 ; la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage ou Convention de Bonn du 23 juin 1979 ; la Convention relative à la vie sauvage en Europe de 1979.
Article 192 de la CNUDM.
Convention des Nations Unies sur les conditions de l'immatriculation des navires, 7 février 1986, art. 4 par. 2, en ligne : http://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/tdrsconf23_fr.pdf. Le pavillon détermine la nationalité du navire. Les navires sans pavillon sont en d'autres mots les navires sans nationalité. Cette convention n'est pas encore entrée en vigueur. Pour des connaissances approfondies sur la notion de pavillon de complaisance, voir Le pavillon–Colloque international, Institut Océanographique de Paris, 2007, p. 2–3 ; Alexandre CHARBONNEAU, Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2009, en ligne : https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-01068903/.

# Lexique

**Aquaculture :** L'aquaculture (ou halieuculture, ou aquiculture, terme en usage au début du XXe siècle et préconisé par l'Académie française) est le terme générique qui désigne toutes les activités de production animale ou végétale en milieu aquatique. L'aquaculture se pratique dans des rivières ou dans des étangs, en bord de mer. On parle dans ce cas de *«cultures marines»* ou mariculture.

Certains systèmes de récifs artificiels ou dispositifs attracteurs et de concentration (DCP, éventuellement associés à des élevages extensifs in situ (*«sea ranching»*) peuvent être assimilés à de l'aquaculture, dès lors qu'il y a offre directe en nourriture ou en support (indirectement produite à partir de remontée d'eau chargée en minéraux par exemple).

Elle concerne, notamment les productions de poissons (pisciculture), de coquillages (conchyliculture), de crustacés (astaciculture et pénéiculture), de coraux (coraliculture) ou encore d'algues (algoculture).

L'aquaculture est l'une des réponses apportées à la surpêche et aux besoins croissants de poisson. En 2008, elle fournissait dans le monde 76,4% des poissons d'eau douce, 68,2% des poissons diadromes, 64,1% des mollusques, 46,4% des crustacés et 2,6% des poissons d'eau de mer consommés par l'homme.

Elle est parfois utilisée pour d'autres motifs que la consommation alimentaire. Par exemple, en Europe via de nombreuses *«stations piscicoles»* construites de 1850 à 1870, dans les Alpes, notamment pour fournir du poisson de réempoissonnement (ou repeuplement) de rivière ou d'étangs de pêche, pour la pêche de loisir, les concours de pêche (avec des risques de pollution génétique ou de diffusion de pathogènes)... Ou au Japon pour réintroduire dans l'environnement les crevettes ou des ormeaux là où ces animaux ont été surexploités ou ont disparu pour d'autres causes (pollution, etc.).

**Rafiot :** Navire qui ne tient pas la mer. Mauvais ou vieux bateau (embarcation, barque).

**Supply chain :** La supply chain est un terme assez récent apparu pour la première fois en 1958. Jay WRIGHT FORRESTER avait, en effet, évoqué ce concept sans jamais explicitement le nommer. Vous pourrez d'ailleurs lire tous ses ouvrages, le terme supply chain n'y apparaît jamais ! Il n'en reste pas moins un théoricien incontournable de cette discipline. Il a fait une définition de la supply chain plutôt juste et moderne.

La supply chain désigne aujourd'hui littéralement, la chaîne d'approvisionnement ou cycle de la chaîne d'approvisionnements. Fondamentalement, la supply chain représente les étapes d'approvisionnement, du processus productif et de distribution de la marchandise. Elle est constituée de différents flux. On les appelle flux physiques, flux d'informations et flux financiers et administratifs. L'enjeu principal est donc la gestion des flux.

La *«supply chain»* n'est pas la *«chaîne logistique»* : A ne pas confondre avec la chaîne logistique qui désigne la gestion de l'entrepôt, des flux de transport internes et externes, des approvisionnements ainsi que la livraison finale des produits chez les clients. (Nous y reviendrons dans un prochain numéro).

Le but ultime étant d'acheminer les bons produits, au bon endroit, au bon moment, dans les bonnes quantités et en bon état, avec un coût moindre. Partie intégrante de la suppy chain, la chaîne logistique ne correspond donc qu'à un volet de la supply chain. Les deux termes se complètent et un processus ne peut exister sans l'autre. Mais ils ne sont en aucun cas synonymes. Attention donc, lorsque vous utilisez ces deux termes, de les utiliser correctement sans faire d'amalgame.










# OÙ DORMIR À LOMÉ

### HÔTEL SARAKAWA
TÉL : +228 22 27 65 90
FAX : +228 22 27 71 80

### HÔTEL IBIS LOMÉ (ACCOR)
TÉL : +228 22 21 24 85
FAX : +228 22 21 61 25

### HÔTEL LA CONCORDE
**Tél : +228 22 50 50 50**
**+228 22 50 55 55**

### HÔTEL M'RODE
TÉL : +228 22 27 65 90
FAX : +228 22 27 71 80

### HÔTEL SANCTA MARIA
TÉL : +228 22 22 93 93

### HÔTEL EDA OBA
TÉL : +228 22 20 18 18

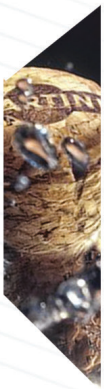
### MINT HÔTEL
TÉL : +228 22 51 49 49
MOB : +228 90 33 35 30

### HÔTEL 2FEVRIER
**Tél : +228 22 23 86 00**

### HÔTEL AHOEFA
**Tél : +228 22 21 42 48**
**+228 22 21 43 43**

### ONOMO
TÉL : +228 22 53 63 00

### ST MANNICK
TÉL : +228 22 20 16 04
MOB : +228 92 66 75 35





# OÙ SORTIR À LOMÉ

### MONTÉCRISTO
TÉL : +228 22 29 29 09

### CLUB 907
MOB : +228 90 07 05 44

### CLUB 55
MOB : +228 90 05 52 47
MOB : +228 90 44 01 50

### M'RODE
TÉL : +228 22 20 70 00
MOB : +228 90 98 17 36

### LE 54
MOB : +228 92 68 15 63



### L'ENVOL
TÉL : +228 22 44 52 01 / 02

### COTTON CLUB
TÉL : +228 23 36 62 61

### BLUE TURTLE BAY
**Tél : +228 70 00 40 01**

### EL RIO
TÉL : +228 22 54 29 29
MOB : +228 90 66 32 32





# OÙ MANGER À LOMÉ

### LES NUITS D'ORIENT
TÉL : +228 22 44 68 96

### RESTAURANT LE BÉLUGA
TÉL : +228 22 20 97 96 / 98

### RESTAURANT GALION
TÉL : +228 22 22 00 30

### RESTAURANT LE BELGA
MOB : +228 90 32 45 45
+228 99 17 45 45

### PURE PLAGE
MOB : +228 92 96 56 48

### RESTAURANT CÔTÉ JARDIN
TÉL : +228 22 22 02 20
MOB : +228 98 48 49 04

### RESTAURANT LE PÊCHEUR
TÉL : +228 23 36 28 46
MOB : +228 91 59 63 50

### BELLE VUE
TÉL : +228 22 20 22 40
MOB : +228 90 04 13 27

### LE PATIO
MOB : +228 90 37 67 07

### LE PHÉNICIEN
TÉL : +228 22 71 90 90
MOB : +228 93 33 33 32

### SHASHA BAR
**Tél : +228 91 93 26 44**
**+228 97 66 62 38**

# Contacts Utiles

## PORT AUTONOME DE LOME

DIRECTION GÉNÉRALE
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
togoport@togoport.tg
www.togoport.tg

DIRECTION COMMERCIALE
Tél. : +228 22 27 02 96
Fax : +228 22 27 02 96 /22 27 26 27

TERMINAL DU SAHEL
Tél. : +228 22 50 20 84/22 25 20 76
Fax : +228 22 27 26 27

CAPITAINERIE DU PORT
Tél. : +228 22 27 04 57 - Fax. +228 22 27 41 69

REPRÉSENTATION DU PAL AU BURKINA FASO
Tél. : +226 50 50 56 60/50 30 16 47
Mob : +226 79 03 06 55 - Fax : +226 50 30 17 47

REPRÉSENTATION DU PAL AU NIGER
BP 1038 Niamey Niger
Tél. : +227 20 74 03 26/21 79 48 73
Mob : +227 96 96 48 73 - Fax : +227 20 74 03 27

REPRÉSENTATION DU PAL AU MALI
Tél. : +223 65 68 76 31

COMMUNAUTE PORTUAIRE
Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL)
Tél. : +228 22 44 98 74

## MANUTENTIONNAIRES

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

LOME CONTAINER TERMINAL
Tél. : +228 22 53 70 25/22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME
Tél. : + 228 22 27 93 59 - Fax : +228 22 27 93 06

LOME MULTIPURPOSE TERMINAL
Tél. : +228 22 23 73 86 - Fax : +228 22 23 73 77

BOLOUDA
Tél. : +228 22 71 75 36

NECOTRANS
Tél. : +228 22 27 93 84/ +228 22 27 93 59

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

UNIPORT
Tél. : +228 22 20 23 27 - Fax : +228 22 22 30 46

EXPO AUTO
Tél. : +228 22 27 04 75 - Fax : +228 22 27 04 76

## GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DU GUICHET UNIQUE
DU COMMERCE EXTÉRIEUR (SEGUCE)
Tél. : +228 22 23 90 00/22 20 69 20
support@segucetogo.tg - www.segucetogo.tg

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)
Tél. : +228 22 27 88 27/+ 228 22 23 41 35

## REPRÉSENTATIONS DES PAYS DU SAHEL AU TOGO

CONSEIL BURKINABÉ DES CHARGEURS (CBC)
Tél. : +228 22 27 62 70 - Fax : +228 22 27 02 79

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE
DU BURKINA FASO (CCI-BF)
Tél. : +228 22 27 32 06 - Fax +228 22 27 01 57

CONSEIL NIGÉRIEN DES UTILISATEURS
DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)
Tél. : +228 22 27 56 60 - Fax : +228 22 27 00 58

LA NIGÉRIENNE DE TRANSIT (NITRA)
Tél. +228 22 27 05 69 - Fax : +228 22 27 67 51

ENTREPÔTS MALIENS AU TOGO (EMATO)
Tél. : +228 22 27 48 40/22 23 77 00 Poste 45 41
Fax : +228 22 27 48 40

## AUTRES PARTENAIRES

CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)
Tél. : +228 22 23 71 00 - Mail : cnct@cnct.tg

CABINET INROS LACKNER AG
Bureau de Lomé
Tél : +228 22 27 06 92 / +228 22 23 77 00 Poste 45 11

COTECNA (SOCIÉTÉ D'ADMINISTRATION DU SCANNER)
Tél. : +228 22 27 46 26 - Fax. +228 22 71 31 89

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO (CCIT)
Tél. : +228 22 21 70 65 - Fax. +228 22 21 47 30

OFFICE TOGOLAIS DES RECETTES (OTR)
BUREAU DES DOUANES DU PORT DE LOME
Tél. +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
Fax. +228 22 27 02 48

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

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

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT
Tél. +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)
Tél : +228 22 23 77 43 / 22 27 47 42 Poste 45 43

LOTUS SERVICES CJ
**Tél: (+228) 92 30 43 45 / 98 75 71 I 7**



# Humour

**Le fou et la lune**

**Quand j'étais fou, je pensais que la lune me suivait... C'est après ma guérison que j'ai su que chaque quartier a sa lune !**

**Comment obtenir une augmentation ?**

**Une femme de ménage désire une augmentation de 500 euros (environ 327 mille FCFA). La maîtresse de maison agacée par cette requête lui demande :**
**– Et pourquoi voulez-vous une augmentation ?**
**– Pour trois bonnes raisons, Madame ! La première, c'est parce que je repasse mieux que vous, Madame.**
**– Pardon, et qui vous a dit ça ?**
**– C'est votre mari qui m'a dit ça.**
**– Oh !**
**– La seconde, c'est que je fais mieux la cuisine que vous, Madame !**
**– N'importe quoi ! Et qui vous a dit que vous cuisinez mieux que moi ?**
**– Monsieur votre mari, Madame !**
**– Oh !**
**– Enfin la troisième raison, c'est que je fais mieux l'amour que vous, Madame !**
**La maîtresse de maison, hors d'elle se met à hurler :**
**– Quoi ?!! Et c'est monsieur qui vous a dit que vous faîtes mieux l'amour que moi ?**
**– Non, Madame. Ça, c'est le jardinier Madame !**
**– Tenez, voici vos 500 euros.**

**Conseil d'amies**

**Deux amies intimes se rencontrent au supermarché. Anne, triste parce que son mec l'a quittée à cause de son épouse, se fait consoler...**
**Anne, écoute-moi bien : «Quand tu vois un homme marié connecté à 2h du matin, ne lui écris pas, c'est sa femme qui fait patrouille» !**

Mers ET Océans
Action de l'Etat en Mer

**Vous souhaitez**

# donner plus d'impact à votre société ou entreprise,

## booster davantage votre chiffre d'affaires ou tout simplement faire connaître vos activités ?

# Souscrivez

à une insertion dans le trimestriel, MERS ET OCEANS (Le magazine des professionnels du monde maritime).
Un lectorat riche et diversifié, un bon atout pour la valorisation de vos produits et services…

| Petite Entreprise | Moyenne Entreprise | Grande Entreprise |
|---|---|---|

**ensemble on saura trouver la meilleure formule pour que vous bénéficiiez de nos différents espaces d'insertion…**

***Parce que vous valez le meilleur !***

« MERS ET OCEANS », une production LOTUS SERVICES C.J.
Tirage 5.000 exemplaires / Contact rédaction : (+228) 92 30 43 45
Email : magmersetoceans@gmail.com




antaser
Togo S.A.

# Identifier | Sécuriser | Faciliter

## Missions

Nous maîtrisons le flux des produits et marchandises arrivant au Togo et nous assurons leur traçabilité.
Nous sécurisons les recettes douanières.
Par le BESC, c'est la transmission quasi instantanée des informations et des documents aux autorités douanières et portuaires du pays de destination, bien avant l'arrivée du navire.

## Compétences

- Suivi des cargaisons depuis le lieu de provenance
- Vérification des documents du transport de marchandise
- Renforcement de la sûreté
- Réduction des fraudes
- Facilitation du commerce

Tél : 228 22 27 40 05 / 98 00 57 25
Mail : togo@antaser.com SITE WEB : www.antasertogo.tg

Rue Nétadi, Ablogamé
01 BP : 2624 Lomé