PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

HAUT CONSEIL POUR LA MER

CABINET

REPUBLIQUE TOGOLAISE

Travail-Liberté-Patrie

ORGANISME NATIONAL CHARGE DE L'ACTION DE L'ETAT EN MER

(ONAEM)

RAPPORT ANNUEL

2017

CONTEXTE GENERAL

La mer a été, au fil des siècles, un puissant levier de domination et de développement pour les nations du monde. Depuis quelques années, les autorités togolaises ont investi dans ce secteur afin d'en tirer le maximum de bénéfice. C'est dans cette optique qu'a été créé un Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM). Ce dernier comprend trois (3) instances, notamment, le Haut conseil pour la mer dont les réunions annuelles sont présidées par le Chef de l'Etat, les services du Conseiller pour la mer qui assurent la permanence du Haut conseil pour la mer et coordonnent les réunions interministérielles et la Préfecture maritime qui est chargée de la coordination opérationnelle et la mutualisation des moyens maritimes mis à la disposition des administrations par l'Etat.

Conformément à l'article 5 alinéa 2 du décret n° 2014-173/PR du 16 octobre 2014 portant attributions et organisation des services du Conseiller pour la mer, le Conseiller pour la mer établit un rapport à l'attention du Président de la République et du Premier ministre sur la politique maritime et sur la coordination des actions de l'Etat en mer.

Le présent rapport fait donc état des activités réalisées par l'Organisme National chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM) au cours de la période d'août 2016 à août 2017.

Les activités menées au cours de la période susmentionnée peuvent être classées dans quatre (04) grands domaines d'intervention, à savoir: *la gouvernance (I),* l'*économie (II)*, l'*environnement marin (III),* la *sécurité et la sûreté maritimes(IV).*

I- LA GOUVERNANCE

Dans le domaine de la gouvernance, les activités menées ont porté sur l'amélioration du cadre législatif et réglementaire (A), la coopération internationale (B), la conférence maritime(C), la gestion de la flotte togolaise (D), l'armement de l'ONAEM (E) et la saisie des navires (F).

A- L'amélioration du cadre législatif et réglementaire

Le Togo a continué à renforcer son arsenal juridique maritime en adoptant, d'une part, la loi n° 2016-028 du 11 octobre 2016 portant code de la marine marchande en remplacement de l'ordonnance n° 29 du 12 août 1971 portant code de la marine marchande devenue désuet, et d'autre part, la loi n°2016-026 du 11 octobre 2016 relative à la pêche et à l'aquaculture.

L'ONAEM a continué l'identification des domaines à légiférer et à règlementer, eu égard aux problèmes qui se posent dans le quotidien des opérateurs économiques portuaires maritimes, plus particulièrement le volet sécurité et sûreté des personnes et des biens.

Ainsi, un **avant-projet de texte relatif aux mouvements des déchets dangereux** a été élaboré et des échanges de vue sur le traitement des cas de notification pour le transit de ces déchets ont été faits avec le ministère chargé de l'environnement. Il est à noter également que notre pays reçoit régulièrement des notifications de transit de déchets dangereux et leur mauvaise gestion sur le plan national peut constituer une menace pour la santé publique. C'est le lieu d'insister sur l'adoption rapide de ce texte qui contribuerait à mieux gérer les urgences liées aux demandes de transit des

déchets dangereux soumis par les Etats enclavés conformément à la Convention de Bâle.

Un projet de loi relative à la protection et à la mise en valeur du littoral attend d'être soumis par le gouvernement à la l'Assemblée nationale. Cette loi comblera le vide juridique constaté en la matière. Il sied de rappeler que l'adoption de ce texte est une prescription du programme WACA dans le cadre de l'assistance de la Banque Mondiale aux pays côtiers.

Sur le plan réglementaire, cinq (05) importants arrêtés ont été pris en application des décret n°2016-063/PR du 11 mai 2016 relatif à l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise, ainsi que du permis d'exploitation des engins flottants et du décret n°2016-084/PR du 04 juillet 2016 portant indentification des usagers des ports, la traçabilité des marchandises et des véhicules et au contrôle de sûreté des navires et autres engins flottants dans les eaux sous juridiction togolaise. Il s'agit des arrêtés suivants:

- arrêté **n°2016-001/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016** portant création de la cellule de contrôle sûreté et traçabilité ;
- arrêté **n°2016-002/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016** portant création de la cellule de renseignements maritimes ;
- arrêté **n° 2016-003/HCM/PREMAR du 18 novembre 2016** portant création de la cellule de suivi informatique des informations de sûreté maritime ;
- arrêté interministériel **n°008/MIT/MEF du 21 mars 2017** fixant les conditions d'obtention de l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle

dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise et du permis d'exploitation des engins flottants ;

- arrêté interministériel **n°009/MIT/MEF du 21 mars 2017** fixant le montant de la redevance pour l'obtention de l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise et du permis d'exploitation des engins flottants.

En outre, plusieurs réunions d'information et de sensibilisation dirigées par le ministre chargé des transports, le ministre chargé de la sécurité et le conseiller pour la mer ont été tenues avec les acteurs publics et privés maritimes sur les dispositions des nouvelles règlementations en matière d'exercice d'activités professionnelles et d'identification des usagers dans les ports.

Par ailleurs, en application du code de la marine marchande ci-dessus cité, le ministère en charge des transports a procédé à l'élaboration des projets de décrets suivants :

- projet de décret portant application du code de la marine marchande ;
- projet de décret portant immatriculation des navires ;
- projet de décret relatif à la sécurité des navires et aux gens de mer;
- projet de décret relatif à l'habilitation des organismes de sûreté.

Le Togo poursuit également le processus de ratification des conventions internationales maritimes pertinentes. A cet effet, des avant-projets de loi ont été élaborés pour permettre au Togo d'adhérer à certaines de ces conventions, notamment :

- **la convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves** qui permet aux Etats parties d'assurer la sécurité de la navigation dans leur espace maritime, de protéger leur milieu marin de certaines formes de pollution et de garantir l'indemnisation de leur pays en cas de localisation, de signalisation et d'enlèvement d'épave dans leurs eaux nationales ;
- **l'annexe VI de la convention MARPOL sur les règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires** permet d'introduire les limites d'émission pour les principaux polluants atmosphériques provenant des gaz d'échappement des navires, y compris les oxydes de soufre et les oxydes d'azote, et interdit toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.
- **la convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL)** qui permet de faciliter les transports maritimes en réduisant la paperasserie, en simplifiant les formalités, les documents requis et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires effectuant des voyages internationaux.

- **le protocole de 1988 de la convention SOLAS** qui permet de mettre à jour le dispositif de contrôle des navires et être en phase avec la convention dans la délivrance des certificats de navigabilité afin de renforcer la sécurité de la navigation, la protection et la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

- **la convention de Niamey sur les frontières** qui vise notamment à promouvoir et à renforcer les relations de bon voisinage entre communautés frontalières, collectivités et administrations territoriales

ou autres acteurs concernés relevant de deux ou plusieurs États, y compris à travers la conclusion d'accords et d'arrangements spécifiques.

- **Le protocole de 1988 sur les lignes de charge** permet d'harmoniser les prescriptions de la Convention relatives aux visites et à la délivrance des certificats avec les prescriptions énoncées dans les Conventions SOLAS et MARPOL.

B- La coopération internationale

La coopération internationale a été marquée par la tenue à Lomé, du sommet des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (1) et par la coopération bilatérale (2).

1. L'organisation du sommet sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique

Du 10 au 15 octobre 2016, le Togo a organisé le sommet extraordinaire des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'Union africaine sur la sécurité et la sûreté maritimes et le développement en Afrique. Ce sommet a connu la participation effective d'une trentaine d'Etats et a abouti à la signature de la charte de Lomé. Cette charte qui constitue un outil juridique de travail à l'échelle du continent dans le domaine maritime est une première. Elle a eu l'adhésion de la représentation nationale à travers son autorisation de ratification accordée le 30 décembre 2016.

Par cette ratification, le Togo devient l'un des premiers pays à s'approprier cet outil important de travail et compte jouer un leadership pour son entrée en vigueur dans les meilleurs délais.

L'ONAEM a contribué à la préparation du sommet et au déroulement des activités en marge du sommet (Side Events). Cette contribution s'est matérialisée par la participation aux réunions de coordination du gouvernement, du comité d'organisation, de sensibilisation et de formation des journalistes, d'animation d'émissions radio télévisées, d'animation des Side Events, de conception de documents techniques.

Afin d'améliorer et de compléter certaines dispositions de la charte de Lomé, un avant-projet d'annexes a été élaboré en tenant compte des réserves formulées par certains Etats africains.
Le Togo, par la voie du ministère des affaires étrangères en collaboration avec le ministère des infrastructures et des transports ainsi que d'autres administrations concernées, a contribué à l'amélioration de ces annexes par les différents apports faits par ces services. Ces annexes ont été adoptées récemment lors du dernier sommet des Chefs d'Etat et de gouvernement de l'UA tenu à Addis-Abeba en Ethiopie et qui font parties intégrantes de la charte de Lomé.

En vue de permettre à l'Union africaine de porter loin la problématique de la sécurité et de la sûreté en son sein, un département dédié aux questions maritimes devrait, être créé au sein de l'Union, en lieu et place de la cellule existante. Le Togo pourrait en dehors de l'aspect diplomatique, contribuer à soutenir par son leadership du domaine maritime, la ratification, l'entrée en

vigueur et la mise en œuvre de la charte tant au niveau de l'Union que de la communauté CEDEAO.

2- La coopération bilatérale et multilatérale

En matière de coopération bilatérale, l'ONAEM dans la réalisation de ses missions, a noué des relations de coopération avec certains Etats.

Ainsi, l'ONAEM a été associé à l'analyse d'un projet d'accord entre la République Arabe d'Egypte et le Togo sur les questions de transport maritime et de développement, des capacités des acteurs maritimes togolais.

Avec les partenaires américains, une visite des ports américains par les acteurs togolais a été effectuée du 04 au 16 mai 2017.

Un projet de coopération entre la Préfecture maritime de Brest et la préfecture maritime de Lomé est en cours de négociation.

De même la Commission nationale des frontières maritimes bénéficie de l'appui technique et financier de la Coopération allemande (GIZ) dans le processus de délimitation des frontières maritimes du Togo.

La Coopération avec l'Union Européenne dans le domaine de la formation s'est poursuivie avec la naissance d'un nouveau projet appelé GOGIN en remplacement de l'ancien arrivé à terme.

Un responsable de l'ONAEM a été désigné dans le cadre de la coopération avec la France, comme personnalité de la défense et sécurité, pour sa contribution à la mise en œuvre du modèle français de l'"AEM" au Togo. Un échange d'expériences se fera en mars 2018 avec les autorités Françaises.

C- La conférence maritime

Elle s'est tenue sous la présidence de Monsieur Selom Komi KLASSOU, Premier Ministre, les 26 et 27 janvier 2017 à l'Hôtel Sancta Maria à Lomé, en présence de plusieurs partenaires techniques et financiers, d'ambassadeurs et de représentants diplomatiques accrédités au Togo. Les travaux de cette conférence ont connu la participation de nombreux acteurs du secteur public et privé maritime, avec la participation des experts de la Banque Mondiale qui ont fait une présentation sur le projet du cadre stratégique pour le développement de l'économie maritime et côtière au Togo.

Au cours de cette conférence, plusieurs communications ont été faites et ont porté sur :

- le point sur la collaboration entre les administrations de l'Action de l'Etat en Mer (AEM) ;
- la Charte de Lomé et ses implications pour l'Action de l'Etat en Mer au Togo ;
- la conclusion de l'audit de l'Organisation Internationale Maritime (OMI) et le niveau de mise en œuvre des recommandations ;
- la nouvelle loi relative à la pêche et à l'aquaculture ;
- le point sur les différents textes d'application à prendre conformément au code de la marine marchande ;
- la contribution de la Délégation à l'organisation du secteur informel (DOSI) à la sécurité maritime du lac Togo ;
- la place du Togo dans le transport maritime en Afrique ;
- l'opérationnalisation de la Stratégie Nationale Pour la Mer et le Littoral (SNPML).

Ces différentes présentations ont suscité des débats qui ont abouti à des recommandations dont les principales sont :

- faire participer les administrations privées et la société civile à l'élaboration des textes juridiques maritimes surtout ceux relatifs aux taxes et redevances portuaires et maritimes et aux procédures ;

- repenser le contenu de la formation professionnelle et universitaire en prenant en compte le domaine maritime ;

- mettre en œuvre les recommandations non exécutées de l'audit de l'OMI et renforcer les capacités en ressources humaines et techniques de la Direction des affaires maritimes (DAM) du ministère chargé des transports;

- renforcer les capacités des juristes des différentes administrations maritimes et élaborer les textes d'application du code de la marine marchande, de la loi relative à la pêche et à l'aquaculture et des autres lois;

- organiser le secteur de la pêche artisanale en dotant les pêcheurs artisanaux des moyens (filets, pirogues, etc.) et la formation.

D- La gestion de la flotte togolaise

Faisant suite aux recommandations des précédentes réunions du HCM et à la problématique continuellement soulevée par la gestion de la flotte togolaise à l'étranger, le ministre chargé des transports et le Conseiller pour la mer, avec les autres administrations, ont mis en place un comité ad' hoc dont la mission était d'échanger avec les représentants de l'International registration bureau(IRB), en mission à Lomé, sur la problématique de la gestion des navires battant pavillon togolais. Ce comité était composé des représentants du ministère des transports (DAM, DGT, DC, PAL), du ministère chargé de la pêche

(Direction des pêches), des services du Conseiller pour la mer (Cabinet) et de l'Etat-major particulier de la Présidence de la République et avait travaillé du 19 au 21 septembre 2016.

A la suite de cette rencontre, une mission a été dépêchée en Grèce en début du mois de mars 2017 pour rencontrer ''in situ'' les responsables de la société d'immatriculation IRB. L'objectif de la mission était d'échanger sur les procédures d'immatriculation des navires battant pavillon togolais et sur la problématique de l'inspection de ces navires.

Les représentants d'IRB ont effectué une nouvelle mission au Togo du 02 au 07 avril 2017 pour rencontrer les autorités maritimes togolaises afin de discuter de l'amélioration de la coopération. A l'issue de cette rencontre, l'IRB s'est engagé à faciliter l'embarquement des marins togolais à bord des navires battant pavillon togolais. Par ailleurs, le Togo procède à la radiation systématique de tout navire battant pavillon togolais impliqué dans une activité illicite sans passer par l'IRB.

Cette rencontre a été enrichissante pour les deux (02) parties et a ouvert la voie à la suite des négociations à un niveau plus élevé en vue de l'amélioration de la coopération entre les deux parties.

E. L'armement de l'ONAEM

Conformément à la décision relative au recrutement du personnel adéquat pour l'armement de l'ONAEM prise lors de la dernière réunion du Haut conseil pour la mer, des démarches ont été entreprises par les autorités concernées.

En effet, le Conseiller pour la mer, en collaboration avec le ministre chargé de la fonction publique ont procédé au détachement de certains fonctionnaires dont les profils cadrent avec les besoins exprimés par l'ONAEM. Pour compléter le reste des profils recherchés, les services du Conseiller pour la mer et la

direction générale de la fonction publique, ont enclenché le processus d'appel à concurrence.

F. Les saisies des navires

L'association professionnelle des compagnies de navigation et consignation maritime (NAVITOGO), lors de la dernière réunion du Haut conseil pour la mer, avait évoqué la préoccupation relative à un meilleur règlement des contentieux maritimes par une célérité raisonnable de l'appareil judiciaire.

Sur cette question, les services du Conseiller pour la mer ont approché le ministère de la justice et des relations avec les institutions de la République pour trouver une solution. Il ressort de cette concertation que des difficultés subsistent en matière de procédure de référé d'heure à heure en ce qui concerne la saisie des navires (les renvois successifs prolongés à la demande des avocats, la mise en délibéré des dossiers à date éloignée, l'indisponibilité des décisions rendues, etc..). Des démarches ont été entreprises par le ministère de la justice auprès des acteurs judiciaires concernés et une entente consensuelle a été trouvée pour que la célérité qui devait caractériser la saisie des navires et des voies de recours y attachées soit effective et respectée. Aussi, par rapport à la spécificité du domaine maritime, il convient de renforcer les capacités des magistrats et greffiers en droit maritime.

La résolution de ce problème permet de ce fait de régler le souci lié à la congestion des quais auquel le PAL est confronté.

II- L'ECONOMIE

Dans le domaine de l'Economie, le point sur le positionnement du Port Autonome de Lomé (A), la poursuite de l'élaboration du cadre stratégique pour

le développement de l'économie bleue(B) et les travaux de la commission nationale des frontières maritimes du Togo(C) seront abordés

A- Le positionnement du Port Autonome de Lomé (PAL)

Le Port Autonome de Lomé se positionne aujourd'hui comme l'un des ports les plus modernes de l'Afrique de l'ouest et l'un des meilleurs du continent, grâce à la mise en œuvre des réformes courageuses et l'utilisation de matériels et de technologies de dernière génération.

En effet, depuis quelques années, de profondes réformes dans le secteur ont été effectuées entraînant une mutation progressive des procédures, ce qui a conduit à une amélioration de la performance du port de Lomé.

Ainsi, on note :

- une modernisation et un agrandissement des infrastructures portuaires publiques et privées ;
- une amélioration des performances globales en particulier sur les marchandises conteneurisées ;
- l'accueil par le PAL de navires de taille importante ;
- une augmentation évidente des volumes traités grâce aux volumes en transbordement pour toute la sous-région.

Ces avancées ont permis de recevoir aujourd'hui au PAL :

- de plus en plus de navires et de services directs sur Lomé et en transbordement ;
- plus de conteneurs manutentionnés dans le port ;
- des nouveaux services inter régionaux ;
- la création de nouveaux échanges inter régionaux et intercontinentaux.

Le PAL a une bonne place dans le transport maritime car aujourd'hui il ne joue plus seulement le rôle de port national, mais sous régional, inter continental et plus que jamais international.

B- La poursuite de l'élaboration du cadre stratégique pour le développement de l'économie bleue

L'un des défis majeurs du Togo est de mettre en œuvre les grandes lignes de sa politique maritime notamment, le développement de l'économie bleue contenue dans la Stratégie nationale pour la mer et le littoral (SNPML). A ce propos, la Banque Mondiale est disposée à appuyer le Togo dans la réalisation de cet objectif. Pour ce faire, elle appuie le gouvernement dans l'élaboration d'un Cadre stratégique pour le développement de l'économie maritime et côtière au Togo.

L'élaboration de ce cadre stratégique est la traduction de l'axe numéro 2 de la SNPML intitulé « ***Développer une économie bleue*** ». Cette élaboration a connu la participation des différents départements ministériels impliqués, relevant respectivement des secteurs de la pêche, de l'environnement, de l'industrie, des affaires maritimes, des hydrocarbures, de l'informel, des transports, du tourisme, sous la coordination du Haut conseil pour la mer et du ministère de la planification et du développement avec l'appui technique de la Banque mondiale.

Ce document, en cohérence avec les autres stratégies nationales de développement, fait l'état des lieux du contexte national de développement d'une économie bleue au Togo, l'analyse des options de politiques prioritaires, l'analyse des coûts et bénéfices et des recommandations ainsi qu'un plan d'action pour le développement de l'économie bleue. Sa validation est envisagée très prochainement.

Pour la mise en œuvre de ce cadre stratégique, la Banque Mondiale envisage financer les études complémentaires ainsi que leur mise en œuvre. Elle fait des recommandations d'ordre structurel permettant la mise en œuvre coordonnée des projets et programmes qui en découleront.

C- Les travaux de la commission nationale des frontières maritimes du Togo (CNFMT)

La Commission Nationale des Frontières Maritimes du Togo créée par décret n°2015-062/PR poursuit inexorablement ses travaux. A ce jours, elle a tenu plus d'une vingtaine de réunions au cours desquelles les discussions se sont focalisées essentiellement sur le montage et le dépôt dans les délais (2019) du dossier définitif d'extension du plateau continental togolais au-delà des 200 milles marins et sur la délimitation des frontières maritimes avec les pays limitrophes du Togo (BENIN et GHANA).

Pour l'atteinte de ces objectifs, la Commission a invité des experts internationaux pour renforcer les capacités des membres de la commission sur les questions de délimitation des frontières maritimes et d'extension du plateau continental.
Par ailleurs, pour permettre au Togo de disposer d'une carte marine, la Commission a lancé les travaux topographiques du littorale.

Outre ces actions menées en interne, la commission a également noué des relations avec les commissions voisines du Bénin et du Ghana.
Concernant les démarches avec la République du Bénin, trois rencontres ont déjà réuni les commissions des deux pays (Commission mixte Benin/Togo). Ces rencontres ont été organisées avec l'appui technique et financier de la GIZ et

ont permis aux deux commissions de réfléchir sur les problèmes et les enjeux auxquels les deux pays sont confrontés en matière de délimitation des frontières maritimes et d'extension de leur plateau continental. Il ressort de ces rencontres la nécessité de faire des levées topographiques et bathymétriques en vue de l'élaboration des cartes marines des deux pays avec l'aide du SHOM et les analyser d'un point de vue juridique. Ces démarches permettront à terme de confectionner et de déposer aux Nations unies un dossier conjoint d'extension du plateau continental. En plus de cette initiative, chaque Etat devra déposer également son propre dossier.

Concernant la délimitation des frontières maritimes entre le Togo et le Ghana, outre la visite du Chef de l'Etat du Ghana au Togo en mai dernier où un premier contact a été noué entre les deux pays sur les frontières terrestres et maritimes, une délégation togolaise a séjourné au Ghana du 25 au 27 juillet. Relativement aux questions de délimitation des frontières maritimes et terrestres entre les deux Etats, il a été décidé que les deux comités mixtes de délimitation des frontières terrestres et maritimes se réunissent trimestriellement à Accra ou à Lomé selon la convenance des autorités togolaises. Aussi a-t-il été proposé qu'une feuille de route soit élaborée par les experts afin d'échanger les données scientifiques et techniques importantes pour le travail technique à effectuer avant les négociations sur la délimitation des frontières maritimes.

III- L'ENVIRONNEMENT MARIN

Dans le domaine de l'environnement marin, les consultations nationales sur les océans (A) et les études lancées par le HCM (B) seront abordées.

A- Les consultations nationales sur les océans

En prélude à la conférence mondiale sur les océans, qui s'est tenue au siège de l'Organisation des Nations Unies (ONU) à New York, du 5 au 9 juin 2017, en appui à la réalisation de l'objectif 14 des ODD :« ***Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable***», le Togo a été choisi, avec vingt-quatre (24) autres pays en développement, pour organiser des consultations nationales sur les océans en vue de prendre des engagements volontaires visant l'atteinte de l'ODD 14. C'est dans ce cadre que, le Haut conseil pour la mer (HCM) en collaboration avec le ministère de l'environnement et des ressources forestières (MERF), a organisé les 24 et 26 mai 2017, des consultations nationales sur les océans au Togo, avec l'appui technique et financier du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) au Togo.

Deux (02) activités majeures ont marqué ces consultations nationales sur les océans. La première activité, qui s'est déroulée le 24 mai 2017, a consisté à sensibiliser les pêcheurs et les communautés de la zone côtière sur l'intérêt de l'ODD 14 pour le secteur de la pêche et sur l'application des dispositions de la nouvelle loi relative à la pêche et à l'aquaculture.

La seconde activité, a portée sur l'organisation d'un atelier, 26 mai 2017, a regroupé les acteurs aussi bien du secteur public que privé, en vue d'échanger et de partager des connaissances et des informations sur le milieu marin et côtier au Togo relativement aux cibles de l'ODD 14.

B- Les études lancées par le HCM

Dans le souci de disposer d'informations actualisées sur les différents sujets d'intérêt retenus, l'ONAEM a commandité trois (03) études qui ont porté respectivement sur **les vulnérabilités sécuritaires au port de Lomé** (classifié) (i), **l'analyse du contexte national des métiers de la mer** (non classifié) (ii) et **la stratégie nationale d'information, d'éducation et de la communication en matière de lutte contre l'érosion côtière et les changements climatiques au Togo** ainsi que **le système d'alerte précoce aux marées exceptionnelles au Togo** (non classifié) (iii).

Ces études ont été lancées en début d'année conformément à la réglementation en vigueur. Les consultants à qui ces études ont été confiées ont effectivement exécuté leur travail et ont fourni les documents demandés à la date indiquée.

Ainsi, des ateliers de validation de ces projets d'études ont été organisés et ont vu la participation des administrations aussi bien publiques que privées concernées par les thèmes sus citées.

Les documents à valider ont été enrichis par des apports des participants aux différents ateliers prévus à cet effet. C'est ainsi qu'à l'issue de ces ateliers tous les documents ont été validés. Les recommandations des consultants seront incessamment mises en application notamment :

- La création d'une école polyvalente de formation maritime au Togo ;
- L'information, l'éducation et la communication en matière de lutte contre l'érosion côtière ;
- La mise en place d'une cellule technique du Système d'Alerte Précoce (SAP) qui sera logée à la Préfecture Maritime.

Outre les études lancées par le HCM, le ministère en charge de l'environnement a également réalisé deux études au cours de cette année. Il s'agit de:

- L'analyse du cadre juridique et institutionnel de gestion intégrée du littoral ;
- Le plan d'action pour le développement et l'adaptation aux changements climatiques du littoral togolais (pan d'investissement de la résilience des zones côtières en Afrique de l'ouest)

IV- LA SECURITE ET LA SURETE MARITIMES

Le domaine de la sécurité et de la sûreté a été marqué par l'organisation des exercices maritimes (A), le lancement officiel des patrouilles mixtes (B), les réunions de concertation, d'information et de sensibilisation dirigées par le Préfet maritime (C), la mise en place du comité d'agrément et de validation (D), les opérations de transbordement de navires (ship to ship) (E), la poursuite de l'équipement de la préfecture maritime (F).

A- L'organisation des exercices maritimes

Dans le souci de faciliter la coordination opérationnelle et de renforcer les capacités des administrations intervenant en mer, des exercices maritimes ont été organisés par la Préfecture maritime depuis la dernière réunion du Haut conseil. Il s'agit des exercices suivants :

✓ **planification et organisation d'un exercice de gestion de crise maritime avec la Coopération française (NEMO 2016.6)** :

Organisé le 15 novembre 2016 avec le concours de la Coopération française, cet exercice a permis à la structure opérationnelle de l'action de l'Etat en mer

(la Préfecture maritime) de coordonner la gestion d'une crise maritime tournant autour d'un acte de piraterie ;

✓ **planification et organisation d'un exercice national de gestion de crise maritime :**

Il a été organisé le 16 décembre 2016 au profit des installations portuaires du Togo, un exercice national de gestion de crise maritime qui s'inscrit dans le cadre du suivi des recommandations du Comité national de sûreté maritime. Cet exercice visait à améliorer les plans de sûreté nationaux et tournait autour de trois (03) thèmes à savoir, l'acte de terrorisme, l'incendie et la pollution marine. Il a permis de renforcer les capacités opérationnelles des acteurs maritimes en matière de gestion de crise de grande ampleur ;

✓ **la coordination de l'opération « JUNCTION RAIN » co-pilotée par les garde-côtes des Etats Unis d'Amérique et la marine nationale togolaise (du 24 février au 07 mars 2017).** Cette opération a permis aux administrations impliquées dans l'AEM, de renforcer leurs capacités en matière de lutte contre la pêche INN, la pollution marine, les trafics illicites en mer, la piraterie/brigandage et le terrorisme maritime.

✓ **planification et organisation d'un exercice de gestion de crise maritime avec le Commandement des Etats-Unis d'Amérique pour l'Afrique (OBANGAME EXPRESS 2017).** Cet exercice a été organisé par AFRICOM au profit des pays du Golfe de Guinée et s'est déroulé dans les eaux sous juridiction togolaise du 25 au 27 Mars 2017 avec pour thème, la pêche illicite non réglementée et non déclarée.

✓ **Planification et organisation d'un exercice zonal dans le cadre du projet GOGIN**. Cet exercice zonal qui a été organisé par l'Union Européenne dans les eaux sous juridiction togolaise s'est déroulé les 23 et 24 mai 2017 avec pour thème, la réaction face à un acte de piraterie.

B. Le lancement officiel des patrouilles mixtes

Suivant les recommandations de la dernière réunion du Haut conseil pour la mer notamment, celle relative à la surveillance des espaces maritimes sous juridiction nationale, l'ONAEM a organisé le lancement officiel des patrouilles mixtes sous la conduite des ministères de la défense, de la sécurité et de la préfecture maritime, le 16 mars 2017. La séance de lancement a été présidée par le Ministre de la sécurité et de la protection civile.

L'objectif de ces patrouilles est de permettre aux administrations aussi bien civiles que militaires impliquées dans l'action de l'Etat en mer, et qui ne disposent pas de moyens navigants, d'accomplir leurs tâches en utilisant les moyens de la marine nationale et de la gendarmerie maritime.

Toutes les administrations impliquées dans l'action de l'Etat en mer ont été représentées à cette cérémonie de lancement.

Suite à ce lancement officiel, il a été organisé deux autres sorties en mer avec toutes les administrations concernées. Il s'agit de la patrouille mixte inter administrations du 22 juin 2017 et celle du16 août 2017. L'ensemble de ces sorties en mer sont souvent précédées des briefings effectués à la salle de réunion de la préfecture maritime.

C. Les réunions de concertation, d'information et de sensibilisation dirigées par le Préfet maritime

Plusieurs réunions ont été organisées par la préfecture maritime avec les représentants du Port autonome de Lomé (PAL), de Lomé container terminal (LCT), de l'appontement de Kpémé, du groupement de la gendarmerie maritime et du Bureau de Coordination et d'Assistance (BCA) durant le mois de novembre 2016. L'objectif de cette réunion était d'uniformiser le système d'émission des titres d'accès dans les installations portuaires en application du décret n°2016-084/PR du 04 juillet 2016. Des spécimens de titre d'accès ont été définis et envoyés aux différentes installations portuaires avant les nouvelles émissions.

D'autres réunions se sont également déroulées dans les locaux de la préfecture maritime pour vulgariser les trois (03) arrêtés précités pris par le Préfet, en application des décrets n°2016-063/PR et n° 2016-084/PR.

Par ailleurs, suite aux inondations causées par les grandes pluies qui se sont abattues sur la ville de Lomé et ses environs, le Préfet maritime a visité la population riveraine sinistrée d'Aného le 05 juillet 2017 et a profité de cette occasion pour les sensibiliser sur les conséquences des hautes marées exceptionnelles. A la suite de cette visite, le Préfet maritime a également fait une tournée de sensibilisation les 9, 16 et 20 août 2017 respectivement à Aného, au Port de pêches et à Kodjoviakopé afin de vulgariser le communiqué du Gouvernement sur les hautes marées exceptionnelles qui pourront être observées sur les côtes togolaises.

D. Mise en place du comité d'agrément et de validation (CAV)

Le Comité d'agrément et de validation (CAV), créé par le décret n°2016-063/PR du 11 mai 2016 relatif à l'agrément d'exercice d'une activité professionnelle dans les ports, les installations portuaires et les espaces maritimes sous juridiction togolaise ainsi que du permis d'exploitation des engins flottants, a été effective le 1er mars 2017. Ce comité a pour missions de recevoir les demandes d'agrément, les étudier puis de délivrer les agréments aux opérateurs économiques maritimes et portuaires qui remplissent les conditions fixées par l'arrêté interministériel n° 008/MIT/MEF du 21 mars 2017relatif à l'obtention d'agrément et de permis d'exploitation.

A ce jour, près d'une centaine de dossiers de demande d'agrément et de permis d'exploitation ont été traités et plusieurs agréments et permis ont déjà été délivrés.

L'instauration de ce comité vient résoudre un certain nombre de problèmes qui se posaient avec acuité dans le secteur maritime togolais. Il s'agit d'une part, d' éviter que plusieurs administrations du secteur maritime délivrent des agréments à la fois et d'autre part, de permettre aux autorités en charge de la sécurité et de la sûreté maritimes de contrôler et de suivre les activités dans les ports ainsi que de disposer d'une base de données répertoriant les activités et les personnes qui les exercent aussi bien au port de Lomé que dans les eaux sous juridiction togolaise.

E. Les opérations de transbordement de navires (ship to ship)

L'un des problèmes de sécurité auxquels les espaces maritimes sous juridiction nationale sont confrontés est l'opération de transbordement de navires (ship to ship). Ces opérations peuvent se faire aussi bien au port qu'en mer. En dépit

du cadre juridique existant en la matière (Code des douanes, loi portant règlementation de la pêche et de l'aquaculture, etc...), il est récurrent de constater que ces opérations de transbordement s'effectuent la plupart du temps en l'absence des administrations chargées de l'application de ces textes (la douane, la marine, les affaires maritimes). Il est donc important de trouver des solutions pour mieux contrôler ces opérations de transbordement qui se déroulent dans nos eaux sous juridiction nationale et qui constituent une source d'insécurité, de pollution et un manque à gagner pour l'Office Togolais des Recettes.

A cet effet, un groupe de travail composé des acteurs aussi bien publics que privés impliqués dans ces activités a été mis en place et se réunit au siège du HCM pour réfléchir et trouver des solutions à ce problème.

Il ressort de ces séances de travail la nécessité de faire d'abord un état des lieux de la pratique des transbordements et ensuite de proposer un projet de texte qui tienne compte des moyens humains, nautiques et technologiques pour renforcer le cadre juridique existant.

A ce jour, ces recommandations ont été exécutées car l'état des lieux a été fait avec le concours des opérateurs économiques impliqués dans les opérations de transbordement ship to ship et un avant-projet de décret portant réglementation des opérations de transbordement en mer a été également élaboré.

F. La poursuite de l'équipement de la préfecture maritime

Un projet de câblage et de communication d'informations entre le Centre des opérations maritimes (COM) de la Marine nationale et le Centre des opérations de la Préfecture maritime est en gestation et passera par un marché de défense, conformément au décret n° 2011-055/PR du 04 mai 2011 portant création,

attributions, organisation et fonctionnement de la commission spéciale chargée des marchés de défense et de sécurité nationale et suivant les orientations de la Direction Nationale de Contrôle des Marchés Publics (DNCMP). Ce projet, une fois à terme, permettra à la Préfecture maritime de disposer en temps réel d'informations sur les évènements en mer.

Par ailleurs, vu la réforme impulsée dans la zone portuaire, pour maîtriser les questions de sûreté et de sécurité et les changements induits par l'application des différents textes réglementaires sous l'autorité du Préfet Maritime, une disponibilité du personnel requis pour les contrôles d'accès, les équipements modernes en vue d'éviter la congestion du PAL sont devenus une nécessité.

V- Perspectives

Les structures de l'ONAEM ont, au cours de la période d'août 2016 à septembre 2017, animé les activités décrites dans le présent rapport. Elles prévoient prendre des dispositions pour mettre en œuvre les actions suivantes :

- la poursuite du renforcement du cadre législatif et règlementaire du secteur maritime;
- la préparation des décrets d'application du code de la marine marchande et de la loi relative à la réglementation de la pêche et l'aquaculture;
- l'opérationnalisation du financement de l'action de l'Etat en mer par la mise en œuvre des mécanismes appropriés (création d'un fonds bleu);
- la poursuite et le suivi des dossiers relatifs à la délimitation des frontières maritimes du Togo et à l'extension de son plateau continental dans les délais ;

- la création d'une mission permanente auprès de l'OMI, point focal du Haut Conseil pour la Mer ;
- la poursuite de la mise en œuvre des recommandations des partenaires (OMI, gardes côtes américaines etc.) ;
- la poursuite du renforcement des capacités (humaines, techniques et matérielles) de la préfecture maritime et des services du Conseiller pour la mer ;
- le renforcement des capacités du corps judiciaire;
- la nomination des membres du comité d'hydrographie, d'océanographie, et de la cartographie marine ;
- la finalisation du PLAN POLMAR ;
- l'élaboration de la politique d'utilisation des dispersants ;
- l'élaboration de la carte de sensibilité du littoral face aux pollutions marines.