Magazine
Trimestriel

N°11

Oct.Nov.Déc.2021

Mers ET Océans

Action de l'Etat en Mer

Le transport et la logistique maritime à l'heure de la digitalisation



Dossiers

L'impact du réchauffement climatique sur les océans

Actualités

Délimitation des frontières maritimes du Togo avec le Bénin et le Ghana: Des efforts à pied d'œuvre

Métier de la Mer

Profession, chargée des questions environnementales au Haut Conseil pour la Mer

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

Editorial

Valorisons le capital humain du secteur maritime en cette période de pandémie

Pendant que plusieurs acteurs du secteur maritime continuent de faire fonctionner les différentes chaines logistiques, malgré la virulence de la pandémie à la covid-19, la plupart des citoyens sont contraints de rester chez eux. L'OMI a dès lors décidé de dédier l'édition 2021 de la « *Journée Mondiale de la Mer* » aux acteurs maritimes qui ont joué un rôle clé dans cette crise mondiale en surmontant les défis majeurs pour que nous ne soyons pas à court de provisions.

Nous connaissons tous l'importance des océans dans nos vies. Doit-on encore rappeler comment les océans s'intègrent dans le processus de développement durable, comment ils participent à notre écosystème malgré qu'ils soient affectés par nos activités ?
La surface du globe est recouverte à 71% par les océans, et représentent 97% de l'eau sur la planète. C'est aussi une ressource économique insoupçonnée dont nous dépendons quelque soit notre situation géographique. Pêche, énergie offshore, transport des marchandises dépendent tous des mers et des océans.



Ministre, Conseiller pour la mer
Stanislas Bamouni BABA

D'après l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE), les océans représentent à eux seuls, 1.500 milliards de dollars de valeur ajoutée, soit 2,5% de la valeur ajoutée mondiale. Les océans formeraient la 7ème nation mondiale devant les pays comme le Brésil ou la Russie s'ils devaient être considérés comme un pays.
Les océans représentent 15% de l'apport calorique mondial et 3.5 milliards de personnes y trouvent leur source primaire d'alimentation. Les marchandises vendues dans le monde et ayant traversé les océans représentent 80%, et 31 millions de personnes ont un emploi directement lié à l'océan à cela s'ajoute ceux qui en dépendent économiquement, raison pour laquelle les villes portuaires ont fait l'objet d'une attention encore plus grande au cours des deux dernières années.
Le capital humain des villes portuaires est à la base de la capacité de résilience affichée au cours de ces deux dernières années. A cet effet, en cette période de crise et malgré toutes les technologies intelligentes que nous voyons se déployer dans les ports et les villes du monde entier, ce capital humain reste cardinal et nous devons le valoriser.

Du bilan de nos vies de ces 24 derniers mois, deux éléments fondamentaux se dégagent : un énorme sentiment de gratitude et de reconnaissance envers ces travailleurs et un effort extraordinaire pour s'assurer que le lien social reste fort, en particulier pour les jeunes générations.
C'est pourquoi votre Magazine et ses partenaires saluent le mérite et le crédit de la « *Journée Mondiale de la Mer* » édition 2021. Ceci, surtout à cause du choix du thème proposé par l'OMI, et qui met en avant les travailleurs du secteur maritime, et reconnais leur valeur en tant que composante essentielle du capital humain des villes portuaires.

Nous ne saurons terminer cet hommage aux acteurs maritimes sans vous présenter nos meilleurs vœux, à l'orée de la nouvelle année. Nous tenons à vous remercier pour la confiance que vous nous accordez au jour le jour. Une nouvelle année, de nouveaux espoirs, de nouvelles résolutions, de nouveaux défis, et nos nouveaux chaleureux souhaits pour vous, chers lecteurs. Nous vous souhaitons une bonne année 2022 prometteuse et enrichissante !

Un effort de plus chers lecteurs... Continuons de nous protéger, le virus circule toujours !



(Siège de la Loterie Nationale Togolaise)

Loto benz

LOTO Sam

Loto Kadoo

Lotto Diamant

PMU'TG



PARIS SPORTIFS



LES LOTS AUX GAGNANTS, LE BENEFICE A LA NATION TOUTE ENTIERE

2470, Avenue de la Chance / B.P.: 895 Lomé - TOGO / Tél: + (228) 22 53 57 00
Fax: + (228) 22 51 35 08 / Email : lonato@lonato.tg

Sommaire



EDITO

P.03 : Valorisons le capital humain du secteur maritime en cette période de pandémie

DOSSIERS

P.08 : L'impact du réchauffement climatique sur les océans

FOCUS

P.18: Le transport et la logistique maritimes à l'heure de la digitalisation



ACTUALITÉS

P.26: Délimitation des frontières maritimes du Togo avec le Bénin et le Ghana: Des efforts à pied d'œuvre

P.31: Journée mondiale de la mer 2021: Rencontre avec le Pr Christian BUCHET autour des défis des mers et océans

VIE MARITIME

P. 35: Enfin une loi sur le littoral au Togo: Quels apports pour le développement du pays?

P.41 : Quand des femmes du littoral vivent de l'anchois

METIER DE LA MER

P.44: Profession, Chargée des questions environnementales au Haut Conseil pour la Mer



MERS ET OCÉANS
Le trimestriel des professionnels du monde maritime
Une production LOTUS SERVICES C.J. **N°11 OND/2021**
Tirage : cinq mille (5.000) exemplaires
Contacts Rédaction : (+288) 92 30 43 45
E-mail : magmersetoceans@gmail.com
Crédit photo: ©Lotus Services C. J/ ONAEM/ Internet
Récépissé N° 0593/09/04/19HACC

Brèves

Togo : Les changements climatiques ont coûté 26 milliards de FCFA, soit 1,23% du PIB national

Au Togo, les effets des impacts du changement climatique se sont accrus, conduisant à une perte du PIB national en 2020, selon le ministre en charge de l'Environnement, M. Katari Foli-Bazi. «*L'année 2020 est la plus impactée par les inondations au Togo, avec des dommages sur des superficies de cultures inondées estimés à 6.900 hectares, soit une perte de production estimée à 9.000 tonnes. En terme monétaire, cela a engendré un manque à gagner estimé à environ 26 milliards de francs CFA, soit 1,23% du PIB national*», a-t-il déploré. C'est d'ailleurs pourquoi le pays s'est engagé à réduire volontairement ses émissions de 11,14% à l'horizon 2030, et à porter cet effort à 31,14% s'il bénéficie de l'accompagnement de ses partenaires.
A la COP 21, l'engagement avait été pris par la communauté internationale de limiter le réchauffement planétaire en dessous de 2° voire 1,5° Celsius par rapport aux niveaux préindustriels.

Le gouvernement togolais a planifié, exécuté et continue de mettre en œuvre des mesures et actions en faveur du climat et des populations vulnérables au changement climatique, a rappelé le ministre Foli-Bazi: renforcer les actions en faveur de l'efficacité énergétique et des technologies sobres en carbone, promouvoir une gestion intégrée et durable des ressources en eau, renforcer la résilience des systèmes et moyens de production du secteur de l'agriculture, renforcer les capacités d'adaptation des établissements humains (bâtiments et villes) aux changements climatiques, et protéger la zone côtière.
A l'heure actuelle, «*le Togo a encore beaucoup de progrès à faire pour capter la finance climatique*», croit savoir le Représentant-résident du Programme des Nations Unies pour le développement au Togo, M. Aliou DIA.
Dans le cadre de l'Accord de Paris, les pays avaient convenu d'élaborer des engagements climatiques- également appelés «*CDN (Contributions déterminées au niveau national)*»-qui, collectivement, aideront à lutter contre le réchauffement climatique. L'Accord a également appelé les pays à réviser et à renforcer leurs CDN tous les cinq ans: 2020 est la première occasion.
Au Togo, les secteurs identifiés pour réaliser les objectifs de réduction des émissions des gaz à effet de serre sont des secteurs clés de l'économie nationale: à savoir l'énergie (15%), l'agriculture (21%) et la foresterie, et autres utilisations des terres (64%).
Les secteurs les plus vulnérables où les besoins d'adaptation sont nécessaires sont notamment l'énergie, l'agriculture, les établissements humains et la santé, les ressources en eau, la zone côtière et la foresterie et autres utilisations des terres.

PAL: Les Commissionnaires en Douanes Agréés perçoivent désormais les redevances sur les dossiers de véhicules au GUCE

L'Union Professionnelle des Agrées en Douanes (UPRAD-Togo) a fait le choix de la célérité, de la professionnalisation et de l'harmonisation de ses services. De ce fait, l'UPRAD-Togo a informé les exploitants de la plateforme portuaire de Lomé que les redevances des Commissionnaires en Douanes Agréés sur les dossiers de véhicules d'occasion sont perçues depuis le 20 octobre 2021 au Guichet Unique de Commerce Extérieur (GUCE).
Conformément aux dispositions de l'UEMOA, les Déclarants en douanes agréés du Togo ont entamé depuis 2013 des discussions pour l'harmonisation des honoraires des Commissionnaires en douanes. En effet, ledit projet qui progressivement s'étendra à d'autres secteurs, a débuté le 20 octobre dernier sur la plateforme portuaire de Lomé, avec les véhicules d'occasion. Dorénavant, les redevances des Commissionnaires en Douanes Agréés sur les dossiers de véhicules seront intégrées au GUCE. Les honoraires des Commissionnaires en Douanes Agréés (CDA) seront automatiquement intégrés dans les Documents des Frais Uniques (CDU) et perçus via les banques de la place.
Le projet a pour avantage d'accroître la célérité des services rendus par les Déclarants agréés en douanes, d'harmoniser les tarifs, d'accroître l'esprit de compétitivité et de professionnaliser le secteur.

Pour M. Pascal AWOUDJI, Secrétaire général de l'UPRAD-Togo, il s'agit d'un projet porté depuis plusieurs années par les Déclarants agréés en douanes. Sa mise en œuvre participera à la professionnalisation du secteur. «*Pour l'assainissement et la professionnalisation du milieu des Commissionnaires agréés, nous avons pensé qu'il est nécessaire comme les autres acteurs, depuis le consignataire, l'armateur, le manutentionnaire presque tous les acteurs du Port Autonome de Lomé, que nous aussi en tant que maillon de la plateforme ayons également notre tarif au niveau des véhicules et des conteneurs. Aujourd'hui, nous abordons celui des véhicules portés depuis 2013. Nous avons foi que tous les partenaires qui ont été de cœur avec nous, trouverons que beaucoup d'efforts ont été fournis pour que ce projet soit effectif. Nous demandons leurs soutien et accompagnement parce que nous en avons vraiment besoin*», a indiqué M. AWOUDJI, avant d'inviter les acteurs de la plateforme portuaire à soutenir le projet pour la promotion du Port Autonome de Lomé.

L'Union Professionnelle des Agréés en Douanes (UPRAD) du Togo réunit les professionnels du transit qui ont un agrément du gouvernement togolais pour exercer ce métier. L'Union est membre du Conseil National du Patronat (CNP) et de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT).

Togo: Jusqu'à 40% de réduction des frais de dédouanement

L'Office Togolais des Recettes (OTR) baisse les prix de dédouanement des véhicules et autres marchandises. L'Office annonce une nouvelle opération d'allègement fiscal sur la consommation des marchandises sous douane en souffrance au Port Autonome de Lomé. La campagne a démarré depuis le 1er octobre et prend fin le 15 décembre prochain.
Dans un communiqué, M. Kokou Philippe TCHODIE, Commissaire général de l'OTR, signale que les véhicules concernés sont ceux ayant plus de cinq (5) ans d'âge. Il est alors prévu un taux de dépréciation de 25% pour les véhicules dont la date d'entrée aux magasins et aires de dédouanement est comprise entre le 1er janvier et le 15 décembre 2021. Un taux de dépréciation de 30% est appliqué aux véhicules dont la date d'entrée est comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 2020.

A côté, un taux de dépréciation de 35% est réservé aux véhicules dont la date d'entrée est comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 2019. Ceux dont la date d'entrée est antérieure au 1er janvier 2019 bénéficient d'un taux de 40%.
Pour ce qui est des autres marchandises en souffrance, le Commissaire général de l'OTR notifie qu'une inspection préalable sera effectuée par les services des douanes afin de proposer pour chaque cas de figure un taux de dépréciation approprié. «*Il est demandé à toutes les personnes bénéficiant de la présente mesure de dépréciation de valeur, de faire valoir leur droit au plus tard le 31 décembre 2021 par la liquidation et le paiement effectif des droits dus. Au-delà du 31 décembre 2021, tout accord de dépréciation obtenu n'ayant pas fait l'objet d'un faire-valoir de droit à la date limite mentionnée ci-haut est considéré comme nul et de nul effet*», a instruit M. TCHODIE.

La campagne de dépréciation des frais des véhicules et marchandises en souffrance est observée vers la fin de chaque année au Togo, conformément au Code des Douanes du Togo. Elle vise à décongestionner les magasins et aires de dédouanement/entrepôts pour inciter aux nouvelles commandes.

Propos

«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», ***Mme Chantal Yawa Djigbodi TSEGAN, Présidente de l'Assemblée nationale togolaise.***

«Les déchets plastiques dans les océans nuisent aux poissons, aux mammifères marins et aux oiseaux marins, et menacent l'ensemble de l'écosystème marin. L'OMI est à l'avant-garde pour trouver des solutions à ce problème sous l'angle des transports maritimes et du rejet de déchets en mer. Ce projet mondial appuiera les démarches visant à démontrer et tester de meilleures pratiques pour gérer les déchets plastiques en mer. Notre ambition est de mener le secteur des transports maritimes et des pêcheries vers un futur où il n'y aura plus de déchets plastiques qui aboutiront en mer. Nous souhaitons également partager nos succès avec d'autres secteurs qui pourraient être encouragés à renforcer leurs efforts eux aussi», ***M. Kitack LIM, Secrétaire général de l'OMI.***

«Si on arrive à gérer nos ressources en poissons, on devrait pouvoir subvenir aux besoins de nos populations au lieu de recourir à l'importation. Pour ce faire, on doit coopérer ensemble pour protéger nos ressources halieutiques contre les pêcheurs illégaux», ***M. Heineken LOKPOBIRI, ex-Ministre d'Etat Nigérian, chargé de l'Agriculture et du Développement rural.***

«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; permettre au Togo de réaliser son plein potentiel en matière d'activités industrialo-portuaires, de pêche, de tourisme balnéaire; permettre la création d'aires marines protégées... sont tous désormais possibles avec le cadre juridique dont notre pays vient de se doter», ***M. Edem Kokou TENGUE, ministre togolais de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière.***

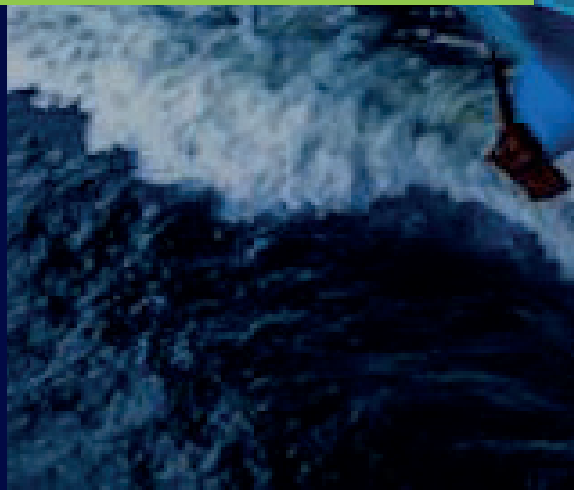


Chiffres

Depuis 2014, plus de 20.000 migrants et réfugiés sont morts en mer en tentant de rejoindre l'Europe depuis l'Afrique. Plus de 17.000 d'entre eux se sont trouvés sur la Méditerranée centrale qui est décrite par les organismes humanitaires comme la route migratoire «la plus dangereuse au monde».

En 2008, l'aquaculture fournissait dans le monde 76,4% des poissons d'eau douce, 68,2% de poissons diadromes (qui migrent des eaux douces vers les eaux salées), 64,1% des mollusques, 46,4 % des crustacés et 2,6 % des poissons d'eau de mer consommés par l'homme.

Plus de 90% des 10 espèces de poissons les plus pêchés sont en voie de disparition et près de 50% des autres espèces commerciales sont menacées par l'industrie de la pêche, et 80% de la pollution des océans provient des terres.



L'IMPACT DU RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE SUR LES OCEANS

L'importance de l'océan pour le climat mondial ne peut pas être sous-estimée. Les océans absorbent une quantité importante de dioxyde de carbone et une très grande quantité de l'excès de chaleur. En outre, l'océan est le plus grand et l'un des plus importants systèmes de soutien de la vie sur cette planète. Cependant, le réchauffement de l'atmosphère en raison de l'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre, la pollution issue de la Terre, la surpêche, les activités non-durables de développement sur les zones côtières, les activités humaines contribuent ensemble à exercer une pression énorme sur les océans du monde, des zones côtières jusqu'aux écosystèmes marins. Dans ce numéro, votre Magazine présente une analyse des impacts du changement climatique sur la dynamique des océans.



À la surface de la Terre, on observe, de là-haut, des continents et des océans. Les océans dominent et, avec les mers, les lacs et les fleuves, ils représentent pas moins de 75% de la surface totale du globe, d'où le surnom *«planète bleue»* à la planète Terre.

L'océan est défini comme un volume d'eau en permanence renouvelé par des courants marins. En géographie, il s'agit d'une vaste étendue d'eau salée comprise entre deux continents. L'océan mondial est divisé en cinq grandes parties : l'océan Pacifique, l'océan Atlantique, l'océan Indien, l'océan Austral, et l'océan Arctique. Contrairement à la mer, l'océan est un grand espace maritime uniforme tandis que la mer est une partie de cet espace avec des limites géographiques précises. Cela signifie que chaque mer est rattachée à un océan (exemple de la mer Méditerranée rattachée à l'océan Atlantique, celle du Japon à l'Océan Pacifique, celle de la mer Rouge à l'océan Indien).
L'océan mondial abritant la majorité des espèces sur la Terre (50 à 80% selon les estimations), il génère plus de 60% des services éco-systémiques qui nous permettent de vivre, notamment la production de la majeure partie de l'oxygène que nous respirons. L'océan joue également un rôle majeur dans la température terrestre et régule à plus de 80% le climat de la Terre (par ses phytoplanctons qui fournissent environ 50% de l'oxygène de l'air, par son rôle dans la formation des nuages et la prévention de l'érosion, par le traitement et l'épuration des eaux usées). Enfin, l'océan joue un rôle entre autres économique, social et culturel tant dans les activités de pêche que touristique.

Malgré toutes ces potentialités dont il dispose, l'océan est vulnérable et a besoin d'être suffisamment protégé. Il est, en effet, le réceptacle de nombreuses

pollutions apportées entre autres par l'air, l'activité humaine (forages pétroliers, extractions de sable, déversement des déchets, marées noires) ou le réchauffement climatique. Quel est l'impact de ce dernier sur les océans?

Qu'est-ce que le réchauffement climatique?

Le réchauffement climatique est un phénomène d'augmentation des températures moyennes océaniques et de l'air induit par la quantité de chaleur piégée à la surface terrestre, du fait des émissions de gaz à effet de serre (gaz carbonique, méthane). Ce terme désigne communément le réchauffement mondial observé depuis le début du 20ème siècle.

En 1988, l'ONU crée le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC/IPCC : Intergovernmental Panel on Climate Change) pour synthétiser les études scientifiques sur le climat.
En 2009, le *«Global Humanitarian Forum: le Think Tank»* de Kofi ANNAN, dans une première étude sur l'impact sur l'humain du réchauffement climatique, a estimé à 300 mille morts par an le nombre de victimes liées au réchauffement climatique qui affecte déjà 300 millions de personnes dans le monde. Le chiffre pourrait monter à 500 mille morts par an en 2030, avec un coût de 600 milliards de dollars par an.

Le 9 août 2021, le GIEC a publié la première partie de son 6ème Rapport d'évaluation du changement climatique qui prévoit trois (3) futurs scénarios possibles. Dans le 1er scénario, le réchauffement est limité à 1,5°C avec une diminution drastique des émissions mondiales dès aujourd'hui. Ce qui induit une probabilité nulle. Le 2ème scénario où le réchauffement monte à 2°C, suppose l'engagement de politiques très sévères de restriction de l'usage des énergies fossiles et de nombreux autres éléments d'une politique climatique efficace. Sa probabilité est faible mais plausible si les politiques s'engagent conjointement au plan mondial dans les 10 prochaines années. Pour le 3ème scénario, le réchauffement climatique augmente jusqu'à 4°C et correspond à la trajectoire historique des émissions des gaz à effet de serre depuis 1992. Autrement dit, pour réaliser ce scénario, il suffit de continuer par agir comme aujourd'hui !

L'on comprend aisément, à travers ce rapport du



GIEC que les scientifiques préviennent sur le fait que certaines conséquences du changement climatique sur les océans et les régions glacées de la planète sont irréversibles et l'humanité doit s'y préparer.

CONSEQUENCES DU RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE SUR LES OCEANS

Un fait alarmant s'impose au monde: la banquise arctique (l'étendue de glace de mer qui se forme sur une partie de l'océan Arctique, autour du pôle Nord, au-devant des côtes du Groenland, du Nord canadien, de l'Alaska et de la Russie) fond très vite et se rétrécit drastiquement. En effet, la couverture neigeuse a diminué de 50% dans l'hémisphère Nord depuis 1950. Ensemble, les calottes et les glaciers sont devenus les plus importants contributeurs à la hausse du niveau des mers entre 2006 et 2018. La glace de la mer en Arctique a vu sa surface diminuer de 40% entre 1979-1988 et 2010-2019, et de 10% en mars entre les deux mêmes périodes . Avec ce constat, on craint dans les décennies à venir une élévation conséquente du niveau de la mer et de graves inondations, notamment dans les zones côtières.

En 2007, le 4ème Rapport d'évaluation du GIEC

prévoyait que le niveau mondial de la mer augmenterait d'environ 60 cm d'ici 2100. Allant de mal en pis, le 6ième rapport du GIEC publié le 9 août 2021 a quant à lui soulevé la possibilité d'une élévation du niveau de la mer de 1 mètre ou plus d'ici 2100 (6 à 7 mètres). Avec de telles prévisions, on envisage la disparition de nombreuses îles du Pacifique voire quasiment de pays entiers en Asie et une forte perturbation des courants marins (certaines prévisions évoquent la disparition du Gulf Stream, courant marin chaud de l'Atlantique avant la fin du 21ième siècle).

Ces perturbations climatiques auront des impacts sur la faune et la flore marines (extinction de certaines espèces, floraison précoce ou tardive). Ainsi, l'ONU s'inquiète de la multiplication des phénomènes de vastes *«zones mortes»* déjà présentes dans des régions telles que celle du Mississipi ou de la mer Baltique.
Le Togo, Etat côtier dont le secteur maritime représente au moins 70% de son PIB, connaît déjà plusieurs conséquences liées au réchauffement climatique. Il s'agit entre autres des inondations, du fait de l'élévation du niveau de l'océan dans la zone côtière abritant plus de 56% de la population nationale, de l'érosion côtière avec la perte par le Togo de cinq (5) mètres de côte en moyenne par année, ce qui constitue une préoccupation majeure pour cet Etat ne disposant que de 60 m de côte. Et de l'intrusion des eaux salées dans les eaux de surface ou la diminution des mangroves, etc.

Si selon les experts climat de l'ONU, certaines conséquences du réchauffement de la planète sont déjà *«irréversibles»* pour des siècles ou des millénaires, quel que soit le rythme des futures émissions de gaz à effet de serre (cas de la fonte des glaces et de la montée des eaux), cette irréversibilité peut toutefois être encore corrigée.

Quelles solutions...?

Les océans ont absorbé un quart des gaz à effet de serre émis par l'homme et 93% de la chaleur issue du changement climatique. Résultat, les mers de la planète bleue sont devenues plus chaudes, plus acides et moins salées. Le réchauffement climatique met donc la planète Terre, en général, et l'océan mondial en particulier en grand danger. Pour mettre un terme à cette menace, il est nécessaire d'agir ! Agir bien et maintenant...

De ce fait, d'une part, les dirigeants de la communauté internationale soucieux de la maîtrise du changement climatique se sont penchés sur les actions accomplies ou à mettre en œuvre en la matière lors de la 26èmeédition de la Conférence de Parties à la Convention-cadre de Nations Unies sur les changements climatiques (COP26), à Glasgow en novembre 2021.
Il urge de passer à un autre mode de développement, d'autre part : le développement durable capable de répondre aux besoins du présent sans compromettre les générations futures. Par où commencer ?
Il serait déjà salutaire d'adopter les cinq attitudes de base d'un nouveau savoir-vivre intitulé «les 5 R»:

Réduisez ; Repensez ; Recyclez ; Relayez ; Respectez.
 Réduisez vos achats, votre consommation d'énergie, le volume de vos déchets.
Repensez à l'itinéraire de fabrication d'un article et à son impact sur l'environnement avant tout achat.

 Recycler certains objets qui pourraient encore servir ou les déchets organiques transformables en compost en évitant de les jeter inutilement.
 Relayez autour de vous les informations sur l'impact de nos comportements sur le réchauffement climatique.
 Respectez la planète et la vie sous toutes ses formes.

Enfin, en plus de ces initiatives individuelles, les Etats peuvent également agir au niveau national et régional en taxant ,par exemple, massivement la production et l'usage des gaz à effet de serre et en instaurant une économie durable qui repose plus sur les énergies propres et renouvelables. Dans cette optique, le Gouvernement togolais s'efforce d'adopter des solutions durables aux effets du changement climatique afin de répondre aux objectifs de l'agenda 2030 pour le développement durable, plus particulièrement l'ODD14. Soucieux par ailleurs de la protection de la couche d'ozone et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, le Togo a adhéré à l'annexe 6 de la convention MARPOL portant sur la prévention de la pollution de l'air par les navires, qui est entré en vigueur en octobre 2021.

L'impact du réchauffement climatique sur l'océan en particulier et sur l'environnement en général est alarmant et néfaste, mais nous pouvons encore y remédier. C'est un combat qui demande la participation de tous car il n'y a pas de petits gestes quand nous sommes nombreux à les faire quotidiennement.

Akofa A. AKLOBESSI

https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/climat/selon-le-giec-le-changement-climatique-s-accelere-est-irreversible-mais-peut-etre-corrige_156431; Article publié Par Loïc Chauveau dans « Sciences et avenir » le 09.08.2021 à 13h57

Akuélé Yevona ADANLETE-LAWSON prend les rênes de WIMAFRICA

Mme Akuélé Yevona ADANLETE-LAWSON prend les rênes de WIMAFRICA, une grande organisation œuvrant pour l'avancement des femmes dans le secteur maritime en Afrique et pour leur renforcement de capacités dans ce domaine. Elle dirigera cette organisation pour un mandat de 3 ans.

Le transfert de responsabilité entre la Présidente Continentale sortante de l'Association des Femmes du Secteur Maritime en Afrique (WIMAFRICA), Mme Jean Chiazor Anishere SAN et Mme Akuélé Yevona ADANLETE-LAWSON a été effectif dans la capitale togolaise le 15 novembre dernier. C'était lors de la 3ème Conférence continentale et Assemblée générale de cette organisation abritée par le Togo. Une fierté de la nation togolaise face à ce choix porté sur l'une de ses dignes filles pour présider aux destinées de WIMAFRICA.

«Moi, Mme Yevona Akuélé ADANLETE-LAWSON, je m'engage par la présente, à servir l'organisation des femmes africaines WIMAFRICA de tout mon cœur, de toute mon énergie et dans le meilleur respect de notre Constitution. Alors, Dieu, aide-moi». C'est par ces mots que la nouvelle Présidente continentale de WIMAFRICA a prêté serment, à Lomé, devant les membres de l'Organisation. Animée d'un profond sentiment d'humilité face à la lourde responsabilité qui lui est confiée par ses pairs, la nouvelle Présidente continentale a assuré de son *«engagement ferme» à honorer cette confiance à travers «les actes»* qu'elle va poser «pour le développement effectif des femmes du secteur maritime et portuaire».

Aussi, a-t-elle exprimé son engament à servir WIMAFRICA et à la rendre *«visible auprès de l'Union Africaine, de l'Organisation Maritime Internationale, du Conseil Economique et Social des Nations Unies, etc. (...) Je m'engage à contribuer*



efficacement et durablement au développement de l'économie bleue en Afrique», a-t-elle encore promis. Par ailleurs, Mme ADANLETE-LAWSON a précisé qu'elle mettra un accent particulier sur le développement à la base en exhortant les WIMAS-pays à travailler avec les organisations communautaires et entités territoriales dont l'activité se rapporte à l'économie bleue.

WIMAFRICA est une association regroupant les femmes travaillant dans le secteur maritime en Afrique. Elle a été créée sous l'auspice de l'Union Africaine et de l'Organisation Maritime Internationale en 2015 à Addis-Abeba par Son Excellence Dr Nkosazana DLAMINI-ZUMA, à l'époque Présidente de la Commission de l'UA.

La rédaction

Le «Yara Birkeland», 1er cargo électrique et autonome au monde, prendra la mer d'ici la fin d'année

Le Yara Birkeland, un navire cargo à émissions nulles et autonomes, doit mener sa première opération commerciale d'ici la fin 2021, en Norvège. Le bateau a été remis en novembre 2020 à ses promoteurs, l'année durant laquelle il aurait dû effectuer sa première mission, n'eût été la crise sanitaire due au coronavirus.



Après un an de retard, le voici enfin opérationnel: le cargo *«Yara Birkeland»*. C'est un porte-conteneurs d'origine norvégienne développé depuis 2017 par Yara International. Capable de transporter une centaine de conteneurs, le cargo va bientôt prendre le large pour son premier voyage sur les côtes norvégiennes. Il s'agit du premier navire 100% électrique et autonome au monde selon Yara International, le groupe norvégien porteur du projet. A cause de la pandémie et de problèmes logistiques, son départ initialement prévu pour l'automne 2020 a été retardé d'un an.

Le cargo électrique et autonome pourrait remplacer 40.000 trajets de camions en Europe

Quatre ans après l'annonce de sa construction, le cargo *«Yara Birkeland»* s'apprête à prendre le large sans équipage, mais avec des marchandises. Il devrait relier deux villes norvégiennes, Herøya et Brevik, situées à deux heures l'une de l'autre, d'ici la fin de cette année. Il n'y aura personne à bord, mais trois centres de contrôle terrestres surveilleront sa traversée de très près. Des négociations ont été menées avec les autorités maritimes norvégiennes pour adapter la réglementation, afin de lui permettre de naviguer.

Actuellement, le chargement et le déchargement du cargo électrique nécessitent encore des humains. Néanmoins, ces opérations deviendront elles aussi autonomes à terme, d'après Jon SLETTEN qui est le directeur de l'usine de Yara à Porsgrunn, en Norvège. Les grues et les chariots cavaliers qui aident à transporter les conteneurs ne seraient donc plus



Le «Yara Birkeland», 1er cargo électrique et autonome au monde prendra la mer très bientôt

pilotés par des humains, mais par des ordinateurs. Au niveau technique, la batterie du *«Yara Birkeland»* a une énorme capacité de 7 MWh. Elle alimente deux pods Azipull de 900 kW et deux propulseurs de tunnel de 700 kW. Ainsi, le cargo électrique peut atteindre une vitesse de pointe de 13 nœuds, ce qui équivaut à 24 kilomètres par heure. Le porte-conteneurs a une capacité de 120 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) ou EVP (Equivalent Vingt Pieds). Il peut donc transporter 60 conteneurs de 12 mètres de long.

Le cargo autonome électrique devait voyager en 2020. Son départ a été retardé à cause de la pandémie de la Covid-19. Si sa traversée est un succès, il pourra être utilisé le long de la côte européenne. En plus d'être à zéro émission, ce cargo réduit considérablement les frais de transport grâce à son absence d'équipage. Selon Yara Marine Technologies, il pourrait remplacer 40.000 trajets en camions par an.

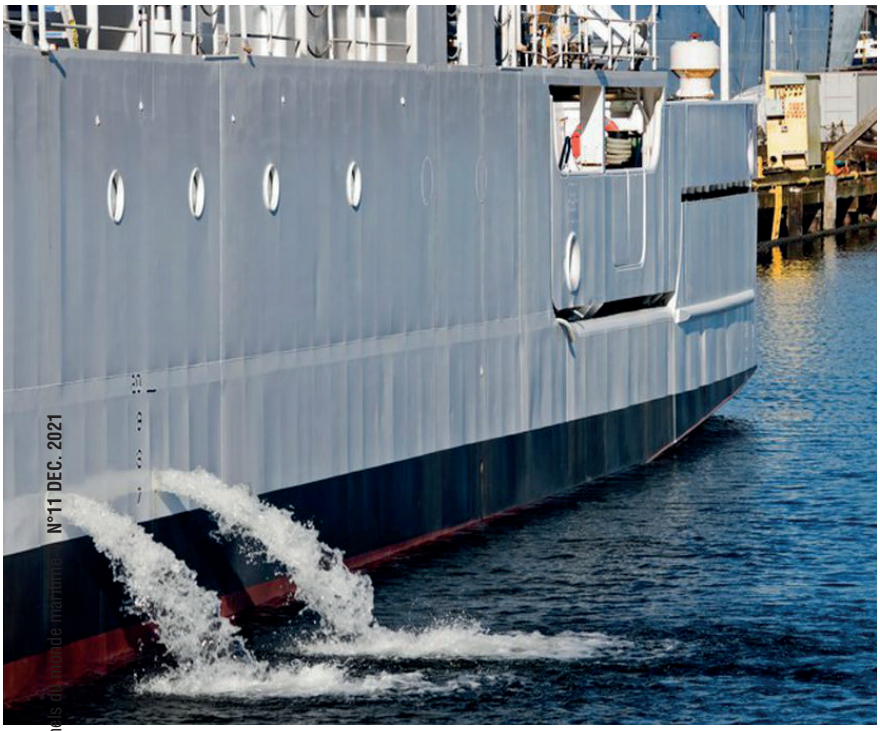
L'intérêt écologique du projet

Selon ses promoteurs, le *«Yara Birkeland»* réduira les émissions d'oxyde d'azote et de dioxyde de carbone en remplaçant 40.000 trajets en camion par an. M. Geir HÅØY, PDG de Kongsberg, s'est félicité de l'aboutissement prochain du projet : *«Le Yara Birkeland représente une nouvelle étape importante pour l'ensemble de l'industrie maritime et constitue une avancée technologique et durable majeure».*

M. HÅØY a toutes les raisons de se réjouir. De nos jours, 90% du commerce mondial passe par le transport maritime. Le secteur produit entre 2% et 3% des émissions de CO_2, les pays de l'Organisation Maritime Internationale se sont engagés à réduire ses émissions de 50% en 2050 par rapport à 2008. Le *«Yare Birkeland»* pourrait de ce fait donner des idées à beaucoup d'armateurs en cas de succès. L'entreprise *«Yara International»* a été fondée en 1905 dans le but de stopper la famine en Europe.

Aujourd'hui, c'est l'un des plus grands distributeurs de nutriments pour végétaux, notamment connu pour avoir créé le tout premier engrais azoté au monde. L'entreprise norvégienne lutte aussi contre le dioxyde de soufre et l'oxyde d'azote produits par les émissions de la combustion d'énergie fossile des cargos. Par conséquent, Yara International a fondé *«Yara Marine Technologies»* qui a conceptualisé le porte-conteneurs à zéro émission en 2017. Elle emploie 17.000 personnes dans le monde et a réalisé un chiffre d'affaire de 11,6 milliards de dollars en 2020.

G. Mimi (Sources: Siecledigital; Tomsguide; Electrek)



Les eaux de ballast et sédiments des navires, un des enjeux de l'environnement pris en compte par la convention BWM

Le déversement des eaux de ballast constitue un puissant moyen de déplacement des espèces marines d'un milieu à l'autre, ce qui entraîne la prolifération des espèces envahissantes qui a été reconnue comme l'une des plus grandes menaces pour le bien-être écologique et économique de la planète. Ces espèces endommagent gravement la biodiversité et les précieuses ressources naturelles de la Terre, dont nous dépendons tous. Les espèces envahissantes sont aussi à l'origine d'effets directs ou indirects sur la santé et les dommages à l'environnement qui sont, la plupart du temps, irréversibles.

Les eaux de ballast sont des eaux de mer pompées et chargées à bord des navires afin d'assurer leur stabilité et l'intégrité de leur structure. Ces eaux contiennent plusieurs milliers de microbes, d'algues et d'animaux aquatiques qui sont ensuite transportés sur les océans du monde avant d'être relâchés dans un écosystème qui n'est pas le leur.

Le rejet d'eaux de ballast non traitées est susceptible d'introduire de nouvelles espèces aquatiques envahissantes sur le lieu de destination du navire. Le développement du commerce maritime et l'accroissement du volume du trafic au cours des dernières décennies ont augmenté la probabilité que des espèces envahissantes soient rejetées. Plusieurs centaines d'invasions se sont déjà produites, avec parfois des conséquences désastreuses pour les écosystèmes locaux. En vue de gérer et de contrôler les mouvements des eaux de ballast qui causent de graves dommages aux écosystèmes et à l'être humain, l'OMI a adopté le 13 février 2004 la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et de sédiments des navires. Le Togo a adhéré à ladite Convention le 11 novembre 2014.

En vertu de cette Convention, les navires effectuant des voyages internationaux seront tenus de gérer leurs eaux de ballast et sédiments en respectant certaines normes, conformément à un plan de gestion des eaux de ballast propre aux navires. De même, la présence à bord d'un registre des eaux de ballast et d'un Certificat international de gestion des eaux de ballast (IBWM) sera obligatoire pour tous les navires. La norme de qualité des eaux de ballast sera quant à elle introduite de façon progressive sur une période donnée. La plupart des navires seront tenus d'installer à leur bord un système destiné à traiter les eaux de ballast et à éliminer les organismes indésirables. Plus de 60 systèmes ayant fait l'objet d'une approbation par type sont d'ores et déjà disponibles.
L'OMI a travaillé de manière approfondie pour élaborer les «Directives pour l'application uniforme de la Convention BWM» et répondre aux préoccupations de diverses parties prenantes, notamment au sujet de la disponibilité des systèmes de gestion des eaux de ballast (BWMS), leur approbation par type et leur mise à l'essai.

Les systèmes de gestion des eaux de ballast présents à bord des navires doivent impérativement être approuvés par les autorités nationales, conformément à la procédure élaborée par l'OMI. Ces systèmes doivent être mis à l'essai à la fois dans une installation terrestre et à bord des navires afin de prouver qu'ils respectent les normes de fonctionnement définies dans le traité. Il pourrait s'agir, par exemple, de systèmes qui utilisent des filtres, des rayons ultra-violets ou le principe de l'électrochloration.

Obligations générales

En vertu de l'article 2, intitulé «Obligations générales», les Parties s'engagent à donner pleinement effet aux dispositions de la présente Convention et de son Annexe afin de prévenir, de réduire au minimum et, en dernier ressort, d'éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires.
Les Parties bénéficient du droit de prendre, individuellement ou avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses pour prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, en conformité avec le droit international. Elles devraient s'assurer que les pratiques de gestion des eaux de ballast n'entraînent pas plus de dommages qu'elles n'en préviennent pour leur environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources ou ceux d'autres Etats.

Installations de réception

En vertu de l'article 5 (Installations de réception des sédiments), les Parties s'engagent à assurer la mise en place d'installations de réception adéquates des sédiments dans les ports et les terminaux où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast.

Recherche et surveillance

À l'article 6 (Recherche scientifique et technique et surveillance), il est recommandé aux Parties de s'efforcer, individuellement ou collectivement, de promouvoir et de faciliter la recherche scientifique et technique en matière de gestion des eaux de ballast; et de surveiller les effets de la gestion des eaux de ballast dans les eaux relevant de leur juridiction.

Visites, délivrance des Certificats et inspection
Les navires doivent faire l'objet de visites et des Certificats doivent leur être délivrés (article 7, «Visites et délivrance des certificats»). Ils peuvent être inspectés par des fonctionnaires chargés du



contrôle par l'Etat du port (article 9, «Inspection des navires») qui peuvent vérifier que le navire possède un certificat en cours de validité, inspecter le registre des eaux de ballast et/ou prélever des échantillons de l'eau de ballast. En cas de doute, une inspection approfondie peut être effectuée et «la Partie qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire de rejeter de l'eau de ballast jusqu'à ce qu'il puisse le faire sans présenter de menace pour l'environnement, la santé humaine, les biens ou les ressources».

Assistance technique

En vertu de l'article 13 (Assistance et coopération techniques et coopération régionale), les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à fournir, au titre du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour former du personnel; assurer la disponibilité de technologies, de matériel et d'installations appropriés; mettre en train des programmes communs de recherche-développement. Et prendre d'autres mesures pour la mise en œuvre effective de la présente Convention et des directives y relatives élaborées par l'Organisation.

Quelques exemples d'espèces envahissantes

La méduse à crêtes d'Amérique du Nord (Mnemiopsis



leidyi) a voyagé dans les eaux de ballast des navires depuis la côte Est des Amériques jusqu'à la mer d'Azov, la mer Noire et la mer Caspienne. Elle fait diminuer fortement les stocks de zooplancton, modifiant ainsi la chaîne alimentaire et le fonctionnement des écosystèmes. Dans les années 1990 et 2000, cette espèce a contribué de manière significative à l'effondrement des pêches dans la mer d'Azov, la mer Noire et la mer Caspienne, avec un lourd impact économique et social.

La moule zébrée (Dreissena polymorpha) a été transportée depuis la mer Noire jusqu'à l'Europe occidentale, l'Europe du Nord (dont l'Ireland et la mer Baltique) et la moitié est de l'Amérique du Nord. Voyageant sous forme de larve dans les eaux de ballast, cette espèce est capable de se reproduire très rapidement une fois rejetée, et ne rencontre aucun prédateur naturel en Amérique du Nord. La moule zébrée se multiplie et salit toutes les surfaces dures disponibles en grand nombre. En déplaçant la vie aquatique indigène, cette espèce modifie les habitats, les écosystèmes et la chaîne alimentaire, et cause de sérieux problèmes de salissure sur l'infrastructure et les navires. Des moyens économiques non négligeables ont dû être mis en œuvre afin de débloquer les tuyaux de prise d'eau, les vannes et les canaux d'irrigation.

L'étoile de mer du Pacifique Nord (Asterias amurensis) a été transportée dans les eaux de ballast depuis le Pacifique Nord jusqu'au sud de l'Australie. Elle se reproduit en grandes quantités, devenant rapidement un véritable fléau pour les environnements envahis. Cette espèce envahissante est à l'origine de pertes économiques considérables puisqu'elle se nourrit de crustacés et mollusques comme, par exemple, les coquilles Saint-Jacques, les huîtres et les palourdes (mollusques bivalves marins).

La Rédaction









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



Le transport et la logistique maritimes à l'heure de la digitalisation

Les Réseaux sans fil, l'intelligence artificielle, les objets connectés, toutes ces prouesses n'auraient pas été possibles sans la digitalisation. Cette dernière est l'une des tendances lourdes du transport maritime, avec le verdissement de ses activités... Malgré le ralentissement de l'activité maritime liée à la Covid-19, les transporteurs, qui ont décidé de couper dans leur capacité pour faire monter les taux de fret, réaliseront de coquets bénéfices en 2020. De quoi poursuivre la digitalisation du secteur dès l'an prochain pour les plus audacieux !

La digitalisation est une suite logique de l'évolution technologique et plus particulièrement d'internet et de l'informatique dont le raisonnement logique est basé sur 2 bits appelé digits.

Désormais, tout peut se traiter en ligne et c'est le principe même de la digitalisation.

Pour définir cette opération, on peut dire qu'il s'agit d'un procédé qui vise à transformer des processus traditionnels, des objets, des outils ou encore des professions par le biais de technologies digitales afin de les rendre plus performants. Il est clair que lorsqu'on parle de digitalisation, tous les aspects de la société humaine doivent être pris en compte.
Toutefois, bien que la plupart des activités humaines soient concernées par la digitalisation, ce terme prend tout son sens dans le cadre de la transformation digitale des entreprises. Les nouvelles technologies ont bouleversé les modèles économiques. Par conséquent, les entreprises traditionnelles se doivent de suivre cette évolution. Il est vrai que le numérique peine à se généraliser au niveau de toutes les entreprises, ce qui crée une certaine scission du marché. On a ainsi une



partie des consommateurs connectés et à l'affût des services digitaux, tandis qu'une autre partie reste encore attachée aux méthodes classiques. Pourtant, les opportunités et atouts du numérique dans ce secteur sont importants. L'idéal serait donc que toutes les entreprises encore dans le classique le comprennent pour ne pas se faire surprendre par la concurrence. C'est le cas des nombreuses entreprises qui ont déjà eu à franchir le cap et qui ont pu relever de gros défis avec un impact fortement positif vis-à-vis de leurs clients.
Par ailleurs, les années à venir seront encore marquées par des innovations et tendances qui vont continuer à bouleverser toute la chaîne de fonctionnement.

Le transport et la logistique peuvent-ils être facilités grâce au digital?

La digitalisation a contribué à l'amélioration de l'efficacité et l'efficience du système de production, elle a aussi permis d'une part de mieux rassurer les clients en leur fournissant des informations sur l'origine et la traçabilité des produits verts et écologiques. D'autre part, elles ont permis de garantir la sécurité des données partagées entre les acteurs de la chaîne logistique, ce qui a pour effet d'accroître la confiance des clients et leur nombre d'achat.
L'intégration de la digitalisation a permis d'assurer une meilleure coopération et connectivité entre les acteurs de la chaîne logistique ainsi que la traçabilité des produits, et ce en utilisant des technologies smart. La digitalisation dans la chaîne logistique a permis de réagir rapidement et de manière agile suite à la demande du consommateur et de s'adapter rapidement à tout changement.

Quels sont les grands défis à relever pour la digitalisation du transport et la logistique?

Un secteur très concurrentiel, des restrictions de toutes parts, une pénurie de travailleurs qualifiés, l'industrie de la logistique est en difficulté depuis des années, avec pourtant un rôle central démontré avec la crise de la Covid-19. La digitalisation du transport et de la logistique est l'un des plus grands défis à relever.
L'avènement du digital a permis aux industries d'accroître leurs chiffres d'affaires en repensant :
• La relation client
• La réorganisation du système de l'entreprise avec les nouveaux métiers
• La dynamisation du système de production.
De ce fait, la maîtrise des outils de l'écosystème digital s'impose. Cela implique une formation continue et spécifique des employés aux métiers du numérique.
Il faut noter que compte tenu des résultats fortement positifs de la digitalisation, plusieurs entreprises se sont déjà engagées dans la dynamique de transformation.

L'impact de la digitalisation dans le secteur du transport et de la logistique

Le secteur du transport est confronté à des transformations et des innovations majeures. Les nouvelles technologies au service de l'amélioration de l'entreprise bouleversent les modèles traditionnels. Les incertitudes économiques complexifient les investissements structurels.
Le lieu de production des marchandises est ainsi







Suite à la révolution industrielle 4.0, les acteurs de la chaîne logistique sont confrontés à de nombreux défis pour rester compétitifs…

rapproché du client final. Les volumes de marchandises à transporter pourraient être substantiellement réduits voire éliminés.
D'une part, le travail en connectivité permanente avec les outils digitaux augmente la perturbation, la pression mais aussi il génère une surcharge informationnelle pour les employés.

D'autre part, la transformation digitale participe à l'accroissement des inégalités salariales dans la mesure où l'industrie 4.0 nécessite une main d'œuvre hautement qualifiée qui peut s'adapter à l'utilisation de ces technologies digitales au détriment des employés moins qualifiés et faiblement rémunérés. Dans le même contexte, la robotisation a fini par se substituer le capital humain dans plusieurs tâches de travail, ce qui s'est répercuté sur l'augmentation du chômage mais aussi sur les liens sociaux au milieu du travail.

Les technologies digitales continuent toujours d'exploiter intensivement les ressources naturelles et énergétiques générant ainsi des déchets qui polluent l'environnement malgré les alternatifs envisagés en termes des énergies renouvelables. Par ailleurs, l'industrie 4.0 conduit à la déforestation et le déséquilibre de l'écosystème, ce qui s'est répercuté négativement sur la santé humaine.

Où en est le Togo dans le processus de digitalisation du secteur du transport et de la logistique?

Depuis quelques temps, spécifiquement dans le domaine du transport et de la logistique, le Togo mène des réformes afin de digitaliser le secteur. Parmi ces réformes, nous avons le projet du gouvernement dans lequel s'inscrit la digitalisation des processus logistique.
Le Port autonome de Lomé s'y attèle déjà de par la mise en œuvre d'un système de communauté portuaire adapté à ses besoins spécifiques et conforme aux normes internationales permettant des gains importants de temps et d'efficacité, grâce à un système centralisé destiné à la collecte et la gestion de données, la mise en place d'infrastructures nécessaires à la digitalisation du Port avec l'achèvement de l'interconnexion de la fibre optique.

La mise en place du système de réservation des camions pour le transport des marchandises
Plusieurs institutions ne sont pas en reste ; nous retiendrons la SEGUCE-Togo (Société d'exploitation du guichet unique pour le commerce extérieur), une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce extérieur et le transport de déposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation, au transit et au transbordement. Leur système d'information automatise, optimise et sécurise les procédures, tant des acteurs publics que des acteurs privés.

Ou encore la mise en place du PCS qui permet un gain drastique du temps de passage des marchandises, ANTASER TOGO avec le Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC). Nous noterons que plusieurs sociétés privées comme publiques digitalisent de plus en plus leurs activités, surtout en cette période de pandémie.

Suite à la révolution industrielle 4.0, les acteurs de la chaîne logistique sont confrontés à de nombreux défis pour rester compétitifs. Toutefois, un défi supplémentaire s'ajoute: c'est suivre le contexte mondial en termes de digitalisation tout en respectant les exigences du développement durable. La digitalisation constitue une vraie opportunité pour un avenir durable de la supply chain management.

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

Une mystérieuse poche de gaz sous-marine pourrait contenir 50 millions de tonnes de CO_2

Dans les profondeurs des océans, les volcans et les évents sous-marins expulsent du dioxyde de carbone (CO_2) près des crevasses où les plaques tectoniques se séparent, pouvant donner lieu à des «poches de gaz» sous-marines. Dans une nouvelle étude, des chercheurs ont découvert l'une de ces poches au fond de la fosse d'Okinawa, au Japon, qui pourrait contenir plus de 50 millions de tonnes de CO_2. Véritable réserve massive de gaz, elle pourrait représenter une source inexploitée de gaz naturel ou alors, une bombe à retardement d'émissions de gaz à effet de serre qui n'attend que de remonter à la surface.

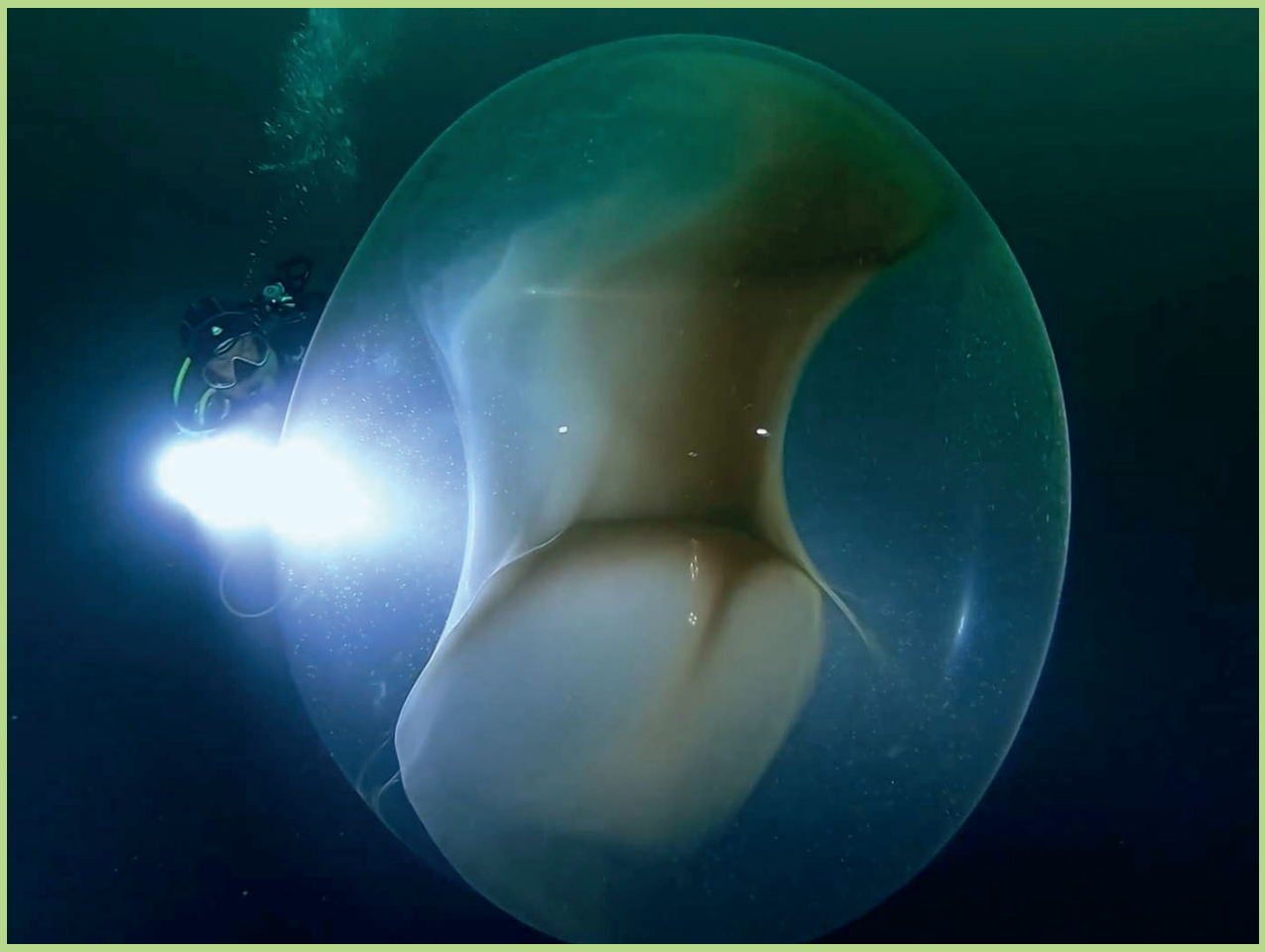
Il est connu que les bactéries océaniques convertissent les restes d'animaux des profondeurs en décomposition en méthane naturel, mais il ne s'agit pas de la seule source océanique de gaz. En effet, de nouvelles études japonaises nous rappellent que d'énormes réservoirs de gaz à effet de serre (dont du CO_2), d'une largeur de plusieurs kilomètres, se cachent dans des poches intactes sous les fonds marins.

Dans une étude publiée en août dernier dans la revue *«Geophysical Research Letters»*, une équipe de chercheurs a découvert l'une de ces poches au fond de la fosse d'Okinawa, un immense bassin sous-marin situé au sud-ouest du Japon, où la plaque de la mer des Philippines s'enfonce lentement sous la plaque eurasienne. En utilisant des ondes sismiques pour cartographier la structure de la fosse, l'équipe a découvert une vaste poche de gaz d'une largeur minimale de 4 km, pouvant contenir plus de 100 millions de tonnes de CO_2, de méthane ou une combinaison des deux. Selon son contenu, cette réserve massive de gaz de fond de mer pourrait représenter une source inexploitée de gaz naturel ou une bombe à retardement d'émissions de gaz à effet de serre qui n'attend que de remonter à la surface, ont écrit les chercheurs. *«Si l'on suppose que le gaz est entièrement composé de CO_2, je dirais très approximativement 50 millions de tonnes»*, a déclaré M. Takeshi TSUJI, co-auteur de l'étude et chercheur à l'Institut international de recherche sur l'énergie neutre en carbone de l'Université de Kyushu au Japon.

«Ce chiffre correspond à un ordre similaire aux émissions annuelles de CO_2 de toutes les voitures particulières au Japon (soit environ 100 millions de tonnes par an)», ajoute-t-il. Dans le cadre de la nouvelle étude, le chercheur TSUJI et ses collègues ont traversé en bateau la partie centrale de la fosse, puis ont utilisé un canon à air comprimé pour générer des ondes sismiques sous différents angles. En mesurant l'évolution de ces ondes lors de leur passage dans le fond marin, l'équipe a créé un profil approximatif du monde caché sous le plancher océanique. *«Les ondes de pression sismiques se déplacent généralement plus lentement dans les gaz que dans les solides»*, a déclaré dans un communiqué M. Andri HENDRIYANA, un autre chercheur de l'Institut international pour la recherche sur les énergies neutres en carbone. *«Ainsi, en estimant la vitesse des ondes de pression sismiques à travers le sol, nous pouvons identifier les réservoirs de gaz souterrains et même obtenir des informations sur leur saturation».*

La vitesse des ondes de pression a considérablement ralenti sur une vaste zone au milieu de la fosse, indiquant une poche de gaz massive. L'équipe a estimé la largeur de la poche mais n'a pas été en mesure de calculer la profondeur ou la concentration du réservoir. Avec les données actuelles, ils ne pouvaient pas déterminer si le gaz en question était du CO_2 ou du méthane (deux gaz abondants en eaux profondes), ce qui rend les implications de la découverte un peu floues pour le moment. *«D'une part, si c'est du méthane, cela pourrait être une ressource importante»*, a déclaré M. TSUJI.

À savoir que le méthane, le composant principal du gaz naturel, est utilisé comme



carburant dans le monde entier. *«Toutefois, le méthane est également un gaz dont l'effet est conséquent pour le changement climatique»*. Après le CO_2, le méthane est le 2ème gaz le plus utilisé pour capter la chaleur dans l'atmosphère terrestre et représente environ 15% des émissions mondiales de gaz à effet de serre, selon l'*«Environmental Protection Agency»*.

Les concentrations de méthane dans l'atmosphère ont grimpé de près de 150% au cours des 250 dernières années, rapporte la NASA, et ces chiffres vont probablement continuer à augmenter alors que le réchauffement climatique engendre la libération du méthane emprisonné dans le pergélisol (sous-sol gelé en permanence -au moins pendant deux ans- situé dans les régions alpines, arctiques et antarctiques) arctique.

Toutefois, si le gaz contenu dans le réservoir sous-marin est principalement constitué de CO_2, il pourrait avoir un impact encore plus important sur le changement climatique. Si la poche devait émettre et rejeter 50 millions de tonnes de CO_2 dans l'air en une seule fois, cela pourrait avoir un effet mesurable sur les concentrations de CO_2 de l'atmosphère et, de ce fait, sur le changement climatique. Si des poches comme celles-ci sont très répandues dans les failles océaniques, comme les chercheurs le soupçonnent, les conséquences potentielles pourraient être encore plus importantes.

Quant à la façon dont le gaz a été piégé, il est possible que des couches de sédiments imperméables comme l'argile empêchent ce dernier de s'échapper des couches poreuses sous-jacentes. En se basant sur le flux de chaleur autour de la zone d'étude, les chercheurs pensent qu'une autre possibilité est qu'un bouchon d'hydrate de méthane à faible perméabilité agisse comme *«couvercle»*.

Pour l'instant, il n'y a tout simplement pas assez de données pour tirer des conclusions précises concernant le contenu exact du réservoir, d'où le gaz provient et ce qui va se passer. Une étude plus approfondie de la fosse d'Okinawa et d'autres sites de rifts en mer sera essentielle pour déterminer exactement ce qui a provoqué le stockage de ce gaz mystérieux.

Mimi G. (Sources : Geophysical Research Letters, Trustmyscience)

La Côte d'Ivoire annonce une «découverte majeure» de pétrole et de gaz naturel

De larges réserves de pétrole et de gaz naturel ont été repérées au large des côtes ivoiriennes par le groupe italien Eni. Une «découverte majeure», selon le ministère ivoirien des Mines et du Pétrole qui table sur une accélération de la production pétrolière et gazière de la Côte d'Ivoire dans les années à venir.



La Côte d'Ivoire, modeste producteur d'hydrocarbures, a annoncé le 1er septembre 2021 la *«découverte majeure»* de pétrole et de gaz naturel au large de ses côtes. Ces nouvelles ressources ont été repérées lors d'un forage exploratoire effectué par le géant italien des hydrocarbures Eni.

«Une découverte majeure de pétrole dans le bassin sédimentaire de la Côte d'Ivoire vient d'être faite par la société italienne Eni dans le bloc CI-101, en eaux profondes, opéré en consortium avec la société nationale Petroci Holding», a indiqué dans un communiqué le ministre ivoirien des Mines et du Pétrole, Thomas CAMARA. *«Les réserves découvertes concernent du pétrole brut et du gaz naturel associé».*

Selon les précisions du ministre CAMARA, *«(...) le potentiel peut être estimé de manière préliminaire à [entre] environ 1,5 [et] 2 milliards de barils de pétrole brut d'une part, et d'autre part [entre] 1.800 [et] 2.400 milliards de pieds cube de gaz associé»*. Cette découverte devrait accélérer la production pétrolière et gazière de la Côte d'Ivoire dans les années à venir.

Une production pétrolière en pleine croissance

Le pays avait signé en 2019 des contrats avec l'italien Eni et le français Total, pour l'exploration de quatre blocs pétroliers correspondant à un investissement de 185 millions de dollars. La production de pétrole, qui a enregistré en 2019 une augmentation de 12 % pour atteindre plus de 36.000 barils par jour, provient de puits de forage se trouvant essentiellement offshore, près de la frontière avec le Ghana (est).

La Côte d'Ivoire, modeste producteur, a révisé en 2015 son code pétrolier pour attirer de nouveaux investisseurs, grâce à des contrats de partage de production.

Le pays dispose de 51 champs identifiés dont 4 en production, 26 en exploration et 21 encore libres ou en négociation.

En 2014, le groupe français Total avait évoqué un *« résultat très prometteur »* à propos de ses recherches en eaux très profondes au large de la Côte d'Ivoire. Outre Total et Eni, plusieurs sociétés internationales, notamment la britannique Tullow Oil, ont annoncé ces dernières années des découvertes importantes.

M.G. (Sources : AFP, lemonde.fr)

Les Gardiens de la mer protègent les animaux marins du Cap-Vert

M. Martins fait partie de l'archipel du Cap-Vert, groupe d'îles à 620 km de la côte d'Afrique de l'Ouest où les eaux regorgeaient jadis de requins, baleines, raies, tortues de mers, thons et marlins bleus. Il y a de nombreuses années, M. Martins pouvait pêcher des centaines de kilos de poisson par jour dans la mer turquoise. Mais aujourd'hui, il se dit fortuné d'attraper 10 kilos par jour.



En 2016, des pêcheurs locaux ont commencé à riposter avec les Gardiens de la mer, programme établi par la Fondation de Biodiversité de Maio (FMB) (partenaire local de *«Fauna & Flora International»*, FFI) pour mettre fin à la pêche illégale.

L'arrivée des plongeurs sous-marins et des chalutiers de pêche semi-industriels est accusée d'avoir provoqué le déclin des populations de poissons, déclare M. Boaventura MARTINS et d'autres pêcheurs artisanaux au journal britannique *«The Guardian»*. *«Même lorsque je ne me sens pas bien pour pêcher, confie M. MARTINS, âgé de 60 ans (il pêche dans les eaux de l'île de Maio depuis quarante ans), je sors toujours pour faire mon travail en tant que Gardien. Parce que si nous continuons sur cette voie, il n'y aura finalement plus de poisson»*.

Mme Sara RATÃO, coordinatrice du Programme marin et terrestre de la Fondation, déclare que le programme avait initialement démarré pour enrayer le braconnage des tortues. *«Plus tard, nous avons développé le projet pour inclure la surveillance d'autres espèces protégées, ainsi que pour combattre les autres activités de pêche illégale»*, assure Mme RATÃO dans un article sur le site web de FFI.
Contrairement à la pêche illégale plus près des côtes d'Afrique de l'Ouest (infraction dans laquelle les pays étrangers commettent la majorité des crimes maritimes), la pêche illégale à Maio est essentiellement commise par des chalutiers semi-industriels venus de Santiago, l'île principale du Cap-Vert. Les pêcheurs de Maio déclarent au Guardian que les actions illégales sont principalement commises à moins de 3 milles marins de la côte, dans une zone désignée pour les pêcheurs artisanaux. Maio possède seulement un inspecteur des pêches pour surveiller son littoral de 80 km.

Des pressions sur les pêcheurs artisanaux
Lorsque le programme des Gardiens avait débuté, les membres prenaient souvent des photos des bateaux ou des plongeurs pêchant illégalement, mais cette pratique a conduit à de vives confrontations. Aujourd'hui, ils notent par écrit ce qu'ils constatent, y compris les espèces marines qu'ils rencontrent. Les 20 Gardiens de l'île ont relevé plus de 240 infractions au cours des quatre dernières années, selon le journal.

Mme RATÃO, la coordinatrice du programme marin et terrestre de la FMB, déclare que les données sont fournies aux autorités dans l'espoir d'encourager les responsables à affecter davantage de ressources pour l'inspection de la pêche. Elle a exprimé sa consternation cette année lorsque le Cap-Vert a légalisé l'emploi des bouteilles de plongée pour la pêche et approuvé la construction d'un projet majeur de développement sur Maio qui comportera un centre touristique, un casino, des appartements de luxe et un centre commercial. *«Ceci sur une île qui a déjà peu d'eau pour soutenir la population actuelle, 8.300 habitants»*, a-t-elle déclaré au Guardian.

Les habitants locaux se préoccupent aussi d'un accord de 5 ans que le Cap-Vert a signé avec l'Union Européenne en 2019 pour permettre à un maximum de 69 vaisseaux des pays de l'UE de pêcher dans les eaux de l'archipel !
Malgré les efforts du programme précité, le Gardien Carlitos FERNANDES, 37 ans, déclare que lui-même et les autres petits pêcheurs doivent aller beaucoup plus loin, rester en mer plus longtemps et souvent retourner avec une prise décevante. *«Je suis plus fatigué et plus stressé (...) Parfois, je n'attrape rien»*. Pour son frère, le Gardien Filipovic FERNANDES, le programme a été aussi bénéfique, parce qu'avant son lancement, il avait vu des pêcheurs attraper des tortues de mer chaque jour. *«Aujourd'hui, ils ne les attrapent pas»*, a-t-il confié au journal britannique.

Les Gardiens ont lancé un autre programme l'an dernier à Sal où les chalutiers qui pêchent illégalement dans les eaux de Maio avaient aussi été observés. Le programme de Gardiens de Sal a 40 membres. Boa Vista, voisine de Sal, est aussi sur le point de lancer son programme de Gardiens.

K.S. (Sources : The Guardian, FFI, Adf Magazine)

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

Délimitation des frontières maritimes du Togo avec le Bénin et le Ghana: Des efforts à pied d'œuvre





Dans la perspective de la délimitation de ses frontières maritimes inter-Etats, le Togo multiplie des rencontres bilatérales avec ses voisins dans le cadre de l'extension du plateau continental et la délimitation de leurs frontières maritimes. Les discussions se poursuivent d'une part avec le Ghana et d'autre part avec le Bénin.

Le Ministre Stanislas Bamouni BABA, Conseiller du Président de la République Togolaise sur les questions de la mer, contextualise le cadre des discussions bilatérales entre le Togo et ses voisins ayant une ouverture sur la mer : «*Nous sommes dans un processus de discussion devant amener chaque pays à acquérir un droit de souveraineté maritime sur cet espace (la mer). Mais l'exercice de la souveraineté maritime ne saurait se faire de manière unilatérale.*

La convention de Montego Bay prescrit des négociations devant conduire à des frontières justes et équitables qui sauvegardent des enjeux stratégiques, économiques, sécuritaires voire politiques». Après avoir commencé à discuter avec le voisin de l'ouest, la République sœur du Ghana, le Togo a trouvé indispensable d'ouvrir une seconde table de négociations avec la République du Bénin sur la même thématique. In fine, le Togo entend connaître les limites de ses espaces maritimes, là où ils commencent, là où ils prennent fin, de manière à pouvoir exercer sa souveraineté et ses droits légitimes.



Il n'y a pas eu de problème conflictuel (…) les travaux se sont déroulés dans une ambiance conviviale et de fraternité

C'est dans ce sillage que s'est tenue à Lomé, du 28 au 29 octobre 2021, la dixième session de la Commission mixte paritaire bénino-togolaise de délimitation de la frontière maritime. Sous la direction de M. Marcel Ayité BAGLO, Directeur Général de l'Agence Béninoise de Gestion Intégrée des Espaces Frontaliers (ABeGIEF), la délégation béninoise a échangé avec les togolais sur plusieurs points inscrits à l'ordre du jour. Il s'agit du référentiel cartographique et des logiciels à utiliser, l'échange de ligne de base entre les deux parties et les prétentions des deux pays en terme de ligne de délimitation maritime.

En outre, les deux pays ont abordé la question de l'extension du plateau continental. En rappel, en 2018, les deux Etats frères ont conjointement déposé un dossier à la Commission du Plateau continental des Nations Unies. Occasion de faire ensemble un état des lieux de l'évolution de ce dossier. Aussi, les deux pays se préparent-ils à défendre respectivement chacun son droit à étendre son plateau continental. Ce compromis s'inscrit au rang des différents points d'accord auxquels ont abouti les travaux.

Autres acquis, c'est l'adoption d'un chronogramme général de négociations et la mise en place d'un Comité technique et d'un Comité juridique mixte, chargés d'examiner les aspects techniques et juridiques, d'identifier les besoins et de mener des activités devant aboutir à un tracé consensuel de la frontière maritime entre les deux Etats. Dans un communiqué, sanctionnant la fin des travaux de la dixième session mixte paritaire et lu par le Colonel Néyo TAKOUGNADI, Préfet maritime et président de la Commission Nationale des Frontières maritimes de la République du Togo, les participants ont également formulé des recommandations relatives aux deux points focaux (processus de délimitation de la frontière maritime entre les deux pays et le suivi du dossier conjoint d'extension du plateau continental) débattus durant les deux jours.

D'une part, il est demandé aux autorités des deux Etats de «s'accorder sur la nécessité de la délimitation de la frontière maritime entre les deux pays dans une approche commune et non conflictuelle, et de prendre les initiatives nécessaires pour une solution régionale de délimitation des frontières maritimes». D'autre part, les commissaires recommandent aux chefs d'Etats, SEM. Patrice TALON et Faure GNASSINGBE de penser à la constitution d'un fonds devant financer le suivi du dossier d'extension du plateau continental et de la suite du processus.

Aux dires de M. BAGLO, la rencontre de Lomé s'est déroulée dans une ambiance de convivialité et de fraternité. *«Il n'y a pas eu de problème conflictuel. Nous avons travaillé dans un esprit de fraternité et de cordialité. Nos deux pays ont compris que les frontières constituent des armes mises contre nous pour nous opposer et nous retarder. Et puisque nous l'avons compris, nos rencontres constituent des périodes festives»*, a-t-il confié au magazine *« Mers et Océans».*

K. T. & E. G.



Sécurité et sûreté dans la zone portuaire au Togo: Les acteurs sensibilisés sur les enjeux et défis

Une campagne de sensibilisation sur la sécurité et sûreté dans la zone portuaire a été tenue le 18 novembre 2021, à Lomé. Lancée par le ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, M. Edem Kokou TENGUE, la sensibilisation vise à amener les différents acteurs à s'approprier les mesures préventives et de riposte en cas de survenance d'incident au PAL (Port Autonome de Lomé). La rencontre a été ouverte en présence du ministre Conseiller pour la Mer, M. Stanislas Bamouni BABA, des chefs traditionnels et de diverses autres personnalités.

Depuis la gigantesque explosion au port de Beyrouth en août 2020, le Togo ne cesse d'entreprendre davantage d'initiatives pour prévenir ou éviter que de tels incidents se produisent au PAL. D'autant plus que ces derniers mois, on a enregistré des incidents graves, menaçant la sûreté des installations portuaires, notamment les incendies du plot coton SAGA, sur le site de la Centrale électrique de Kékéli Efficient Power, de la société ivoirienne de parfumerie Sivop et plus récemment à l'usine de fabrication de matelas «*Huan Tian*». Ces évènements révèlent la vulnérabilité sécuritaire des installations portuaires et /ou le non-respect des mesures de sécurité et de sûreté existant dans l'espace portuaire et maritime. Cette situation interpelle les autorités compétentes qui ont initié cette campagne de sensibilisation.

Seul Port en eau profonde dans la sous-région, le PAL se présente comme principal canal d'échanges du Togo avec l'extérieur, et est inséré dans la chaîne logistique internationale et mondiale. D'où la nécessité de renforcer sa sûreté et sa sécurité. Selon M. Komi Essoneya KABITCHABA, Secrétaire général du PAL, la campagne vise à amener les différents acteurs à disposer de mesures préventives mais aussi de dispositifs de riposte en cas de survenance d'un incident.

Ladite campagne a porté sur la procédure de gestion des évènements et incidents de sûreté dans les installations portuaires telle que prévue dans le Dispositif de Sûreté Maritime et Portuaire (DSMP) approuvé en août 2018. La campagne s'est, spécifiquement, déroulée en trois ateliers. Le premier a réuni le «*Port Facility Security Officer*» (PFSO) et les PFSO adjoints, ainsi que ceux du port de pêche autour de la «*procédure de gestion des évènements et incidents de sûreté dans les installations*



portuaires ainsi que les fiches reflexes». Le second atelier a regroupé des *«Unités d'appui, des administrations spécialisées, des gardes de sûreté et des sociétés privées de sécurité présentes au PAL»*. Ils ont échangé sur le dispositif d'intervention d'urgence, de la collecte et de la transmission des évènements et incidents de sûreté ainsi que les fiches de reporting de ces incidents.

Le 3ème groupe, composé des structures adjacentes aux installations portuaires, des sociétés ayant accès au plan d'eau, des sociétés installées dans le domaine portuaire et celles installées sur la côte, a bénéficié d'une communication soulignant l'importance et le caractère sensible du domaine portuaire et du littoral. A l'occasion, M. Edem Kokou TENGUE, ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, a rappelé l'importance du secteur pour l'économie nationale et la nécessité que tous les acteurs collaborent avec les coordonnateurs de la sécurité et sûreté maritime et portuaire. *«Le Plan National de Développement (PND) en son axe 1 et la Feuille de route présidentielle 2025 en son axe 3, nous invitent à mettre un accent particulier sur la sécurité et la sûreté dans nos domaines portuaire et maritime. Et nous ne pourrons y déroger en tant qu'Etat responsable à la quête permanente du bien-être de sa population»*, a souligné le ministre. Pour ce dernier, la non-conformité des mesures de sécurité et de sûreté aux normes internationales et nationales en vigueur est non seulement susceptible de mettre en danger les personnes et les biens, mais aussi d'avoir un impact négatif sur l'image des installations togolaises en particulier, et sur celle du pays en général. *«D'où l'urgence, pour chaque acteur du domaine de s'approprier la procédure de gestion des évènements et incidents de sûreté des installations portuaires».*



Ministre TENGUE, « Chaque acteur (…) doit s'approprier la procédure de gestion des évènements et incidents de sûreté des installations portuaires »

De ce fait, le ministre TENGUE a rappelé l'importance que tous les acteurs collaborent avec les coordonnateurs de la sécurité et de la sûreté maritimes et portuaires pour la mise en place et l'exécution d'une procédure particulière de gestion des évènements et incidents dans leur zone d'installation. *«Cette collaboration est la bienvenue, car elle permettra aux uns et aux autres d'avoir une vue plus complète des différents aspects de la sécurité maritime»*, a confié le ministre de l'Economie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, M. Edem Kokou TENGUE.

Mimi G.



Convention sur l'eau': Le Togo fait son adhésion

Le Togo est officiellement Etat partie à la Convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux (Convention sur l'eau). L'annonce a été faite par la Réunion des Parties, principal organe de décision de ladite Convention. C'était à l'occasion de sa 9ème session tenue à Genève (Suisse) du 29 septembre au 1er octobre 2021.

Le Togo devient ainsi le 5ème Etat de l'Afrique à adhérer à cette Convention, après le Tchad et le Sénégal en 2018, le Ghana en 2020 et la Guinée-Bissau en 2021. Cette adhésion du Togo intervient à un moment où de plus en plus de pays se saisissent du cadre juridique et intergouvernemental de cette Convention pour soutenir la coopération en matière de gestion de leurs ressources en eau partagées.

Le Togo partage plus de deux tiers de ses ressources en eau avec les pays voisins. Notamment le fleuve Oti partagé avec le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Mali, et le fleuve Mono partagé avec le Bénin. Compte tenu de cette communauté d'intérêts, le Togo était déjà partie aux Conventions portant statut des fleuves Volta et Mono et création des Autorités de bassins y afférentes.

L'adhésion du Togo à la Convention sur l'eau renforcera les efforts entrepris par les autorités togolaises en matière de gestion des ressources en eaux transfrontières, de prévention des conflits liés, de la promotion de la paix et de l'intégration sous-régionale. Elle contribuera également à l'amélioration de la gestion des ressources en eau au niveau national et à la réalisation des ODD (Objectifs de Développement Durable), notamment l'objectif 6 relatif à une gestion intégrée des ressources en eau à tous les niveaux, y compris par le biais de la coopération transfrontalière, le cas échéant.

Pour le ministre de l'Eau et de l'Hydraulique villageoise, M. Bolidja TIEM s'en félicite: *«L'adhésion à la Convention sur l'eau offre au Togo des opportunités tant en termes de renforcement de la gouvernance au niveau national que de la coopération transfrontalière. Dans un contexte marqué par des pressions accrues sur les ressources en eau, la Convention sur l'eau constitue un cadre juridique dont la mise en œuvre, en complément des cadres régionaux et des instruments nationaux, contribuera certainement à appuyer les efforts de notre pays en matière de coopération transfrontalière sur nos bassins partagés, la prévention des conflits et la promotion de la paix et l'intégration régionales».*

«Je félicite le Togo pour son adhésion», a déclaré Mme Olga ALGAYEROVA, Secrétaire exécutive de la CEE-ONU, à l'occasion, ajoutant que «l'intérêt croissant des pays, en Afrique et au-delà, pour l'adhésion à la Convention sur l'eau montre à quel point la coopération transfrontalière en matière d'eau est cruciale pour la paix, la sécurité et le développement durable. La CEE-ONU se réjouit de partager l'expérience acquise au cours des 25 années d'application de la Convention sur l'eau lors de la réunion des parties qui s'ouvre du 29 septembre au 1er octobre 2021».

Des félicitations et reconnaissances ont été adressées au gouvernement Togolais et au Chef de l'Etat, Faure Essozimna GNASSINGBE, qui par son engagement, a engagé le Togo dans cet accord opérationnel pour la promotion d'une gestion durable et non conflictuelle des eaux transfrontalières.

L'adhésion du Togo à la Convention sur l'eau, qui entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième (90ème) jour suivant le dépôt de l'outil juridique, reflète l'intérêt croissant pour cette Convention depuis son ouverture mondiale en 2016.

La Convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux (Convention sur l'eau) est un mécanisme de renforcement des mesures nationales et de la coopération internationale pour la gestion écologique et la protection des eaux transfrontières de surface ou souterraines. C'est un accord-cadre qui ne se substitue pas aux accords bilatéraux et multilatéraux spécifiques sur les bassins et réservoirs aquifères transfrontières (...) Les Parties ont l'obligation d'utiliser les ressources en eau de manière durable, en tenant compte de l'approche écosystémique. La Convention sur l'eau a été adoptée en 1992 à Helsinki en Finlande, et son Secrétariat est assuré par la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU).

Cellule de Communication du ministère togolais de l'Eau et de l'Hydraulique Villageoise

Journée mondiale de la mer 2021: Rencontre avec le Pr Christian BUCHET autour des défis des mers et océans

Tous les ans, l'Organisation Maritime Internationale célèbre la Journée Mondiale de la Mer le 30 septembre. Rencontre avec M. Christian BUCHET, professeur en Histoire Maritime et directeur du Centre d'Études de la Mer de l'ICP qui nous présente les atouts et les enjeux contemporains de la mer et des océans.



Une journée d'optimisme pour les mers et océans

Professeur Christian Buchet : Cette Journée Mondiale de la Mer est importante. Premièrement, cette initiative a pour objectif de faire prendre conscience à tous les citoyens du monde que la mer représente 72% du globe. Sans la mer, on ne vivrait pas.

Protectrice de l'espèce humaine

Pr C. B.: Dans un second temps, c'est se rendre compte que la mer protège l'espèce humaine. En effet, elle a la bonne idée d'aspirer 37% de CO_2; si la mer ne nous rendait pas ce service, on aurait une pédagogie du masque beaucoup plus avancée !

Productrice d'oxygène

Pr C.B. : La mer est la principale productrice de notre oxygène. Elle contient la quasi-totalité des ressources nécessaires pour un avenir durable. Imaginez-vous les possibilités qu'elle nous offre. Quand on pense à la mer, on s'arrête souvent à sa première perception : un grand et large rideau bleu, mais elle est bien plus que ça. En comparaison, on connaît les planètes et on voyage dans l'espace, cependant, et pour l'instant, on connaît seulement 20% des fonds marins, il y a donc encore 80% dont on ignore tout.

Le transport maritime, un enjeu stratégique

Pr C. B.: Comme on a pu le voir récemment, avec la malheureuse expérience de ce navire de 400 m qui s'était échoué et avait bloqué totalement le Canal de Suez durant plusieurs heures, si le transport maritime ne marche pas, plus rien de marche. 92% du commerce mondial passe par voie maritime. C'est un secteur en plein essor. La pandémie de la Covid-19 a fait multiplier le prix des conteneurs par cinq. Cette donnée indique que le secteur du transport maritime n'est plus actuellement en adéquation avec la reprise économique. Par ailleurs, l'indicateur le plus fiable permettant d'analyser l'état de l'économie mondiale est le prix et le taux du fioul.

De l'importance des «Gens de la mer»

Pr C. B. : Ce secteur ne serait pas ce qu'il est sans les *«Gens de la mer»*, c'est-à-dire les marins. C'est un secteur encore trop méconnu où il y a encore beaucoup à faire sur le plan social. La vie de marins est difficile. Il y a parfois le cas de navires poubelles, abandonnés par des armateurs sans scrupules, laissant des équipages entiers sans ressources ni moyen de retour. Et pourtant, notre niveau de vie dépend de ce secteur et de ces personnes. Pour vous donner une idée de cette importance, le transport maritime a augmenté de 470% depuis les années 70.

De la nécessité de préserver l'écosystème

Pr C. B. : Quand on pense à la mer, on pense également à sa protection. Avec un transport maritime de plus en plus conséquent (notamment avec les croisières et les pêches massives), nous constatons également les effets négatifs: pollution, disparition d'espèces



aquatiques, destruction de l'écosystème, etc.

Pollution par le plastique

Pr C.B. : Tout d'abord, il y a la question du plastique qui pollue les mers et les océans. Il y a en effet des continents plastiques dans toutes les mers, qui illustrent l'ampleur de cette pollution. 80% de ces plastiques terminent au fond des océans, dans le ventre des poissons que la population mondiale consomme. Ce qui est évidemment nocif pour les espèces aquatiques mais aussi pour l'Homme.

Acidification des océans

Pr C. B. : Comme on l'a vu, la mer absorbe entre 30% et 40% du CO_2 ; mais au fil du temps, et avec l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, la mer s'acidifie. Cette acidification engendre une rupture de l'équilibre de l'écosystème, notamment par la dégradation de l'état de santé des coraux (qui sont des animaux en calcaire) et qui par conséquent ont un organisme qui ne supporte pas cette acidification.

Finalement, il est assez simple de comprendre que ce qui est bon pour la mer est bon pour l'Homme. La préserver et la protéger, c'est également protéger notre avenir. Tout est une question d'équilibre. Comme l'a dit le réalisateur français Jacques Perrin, *«on n'aura pas d'océan de rechange»!*

K. S. avec ICP

Journée mondiale de la mer !

L'Organisation Maritime Internationale dont le Togo est membre avec 163 autres Etats, célèbre chaque 30 septembre, la Journée Mondiale de la Mer.

Le thème retenu cette année s'intitulait: *«Gens de Mer, au cœur des transports maritimes de demain»* pour mettre en évidence le rôle vital que joue l'humain dans le transport maritime, la sécurité maritime et l'environnement marin, ainsi que leur bien-être face à l'évolution de la numérisation et de l'automatisation. C'est aussi l'occasion de spécifier la différence entre cette célébration et celle de la 'Journée mondiale des océans' qui est beaucoup plus portée sur la sensibilisation relative à la sensibilité des océans, leur rôle fondamental et la préservation de leurs ressources naturelles. Nous encourageons les acteurs du secteur maritime pour leurs efforts multiformes pour le développement du secteur maritime auquel le Président de la République, SEM Faure Essozimna GNASSINGBE attache une très grande importance.

Kokou Edem TENGUE, ministre togolais de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière

Transport maritime mondial en surchauffe, vente de porte-conteneurs en forme

Effet collatéral de la pandémie et des turbulences qu'elle a provoquées sur l'économie mondiale, effet collatéral surtout de la reprise, cette année 2021, les armateurs commandent des porte-conteneurs comme des petits pains.



De janvier à juillet, selon le courtier italien *«Banchero Costa»*, au moins 276 nouveaux navires ont été commandés pour un total de 2,6 millions Equivalents Vingt Pieds (EVP, une unité de mesure pour les conteneurs, ndlr). À titre de comparaison, le *«Journal de la marine marchande»* française a comptabilisé 195 transactions en 2019 pour un peu plus de 800.000 EVP.

Les armateurs cherchent à étoffer leur flotte pour répondre au rebond de la demande du transport

Si le transport de voyageurs n'est toujours pas remis de la crise pandémique, les places sur les porte-conteneurs s'arrachent à prix d'or. Deux raisons essentielles à ce phénomène : d'une part, les consommateurs, en particulier dans les pays occidentaux, reportent une partie de leurs dépenses sur des biens de consommations, au détriment des services toujours affectés par la crise. Deuxième motif de cette tension sur le fret: de nombreuses sociétés avaient réduit leurs commandes lors des premiers mois de la pandémie, les échanges ont été quasiment mis à l'arrêt. Les entreprises doivent désormais reconstituer leurs stocks.

Envol des bénéfices

Cette surchauffe profite aux armateurs. Avec la demande, les prix se sont envolés ! Selon le cabinet de conseil *«Blue Alpha Capital»*, la profession a engrangé en 2020 presque 16 milliards de dollars de profits. C'est deux fois le montant total des cinq (5) exercices précédents. Par contre, ce sont les entreprises qui pour l'instant paient l'essentiel de la facture. Mais selon certains experts, il n'est pas exclu qu'à terme le portefeuille du consommateur soit aussi sollicité. Un exemple : l'indice «Freightos Baltic» qui rend compte du coût du fret sur les principales routes maritimes, a été multiplié par plus de cinq (5) en un an pour un voyage de la Chine vers l'Ouest des États-Unis.

La hausse des prix a un impact variable mais qui commence *«à ne pas être négligeable»* sur certaines matières premières, en particulier, celles transportées en conteneur comme le café vietnamien, explique M. Philipe CHALMIN, président du cercle *«CyclOpe»*. *«Un conteneur qui coûtait 1.500 dollars sur un fret Asie-Europe, il y a deux ans, est aujourd'hui facilement à 10.000 dollars»*. Les tarifs du transport en vrac sec pour les minerais et les grains, par bateau complet, ont eux aussi augmenté.

La preuve, le géant danois MAERSK, leader mondial du transport de conteneurs, a vu au 2ème trimestre 2021 son bénéfice net bondir de 3,71 milliards de dollars. Soit 30% de plus que sa performance de l'ensemble de l'année 2020. La CMA-CGM a aussi le vent en poupe. Le bénéfice net de l'armateur français s'est envolé au 2ème trimestre. L'entreprise marseillaise promet en outre que ses résultats vont encore s'améliorer sur le reste de l'année 2021.

Et les commandes de navires ne devraient pas permettre de réduire les tensions à court terme. Il faut compter au moins deux (2) ans pour construire un navire. Le courtier *«Banchero COSTA»* estime que les livraisons devraient rester au même niveau en 2021 et 2022. C'est seulement en 2023 que le record en termes de capacité de 2015 devrait être battu. Les 22 porte-conteneurs commandés par la CMA-CGM au printemps dernier, par exemple, sont attendus pour 2023 et 2024. En attendant, l'armateur traque les bateaux d'occasion.

Agrandir les flottes

A contrario, si d'ici là la fièvre acheteuse est retombée, les livraisons ne devraient tout de même pas provoquer un déséquilibre et un excès d'offre de transport. Selon un analyste de *«Sea Intelligence»* cité par l'AFP, les nouvelles législations environnementales contribuent à encourager un agrandissement des flottes.

Par ailleurs, la démolition de certains bateaux a été retardée pour tenter de répondre à la demande actuelle. Les nouveaux navires viendront donc prendre le relai de ceux qui seront mis à la retraite avec un peu de retard.

Mimi G.

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



Enfin une loi sur le littoral au Togo: Quels apports pour le développement du pays?

Le littoral togolais à l'instar des espaces littoraux des Etats du golfe de Guinée appelle à une réglementation spécifique adaptée à son caractère fragile et vulnérable. Pendant longtemps au Togo, de nombreuses législations ont pris en compte la gestion du littoral. Il s'agit entre autres de la loi cadre sur l'environnement de 2008, de la loi cadre sur l'aménagement du territoire de 2016, de la loi portant Code de la marine marchande de 2016 ainsi que leurs textes d'application.

Il a fallu attendre la loi N° 2021-011 du 25 mai 2021 pour disposer enfin d'un corps de règles adaptées à cet espace spécial.
Etymologiquement, le littoral est *«ce qui appartient, qui est relatif à la zone de contact entre la terre et la mer»*. Mais pour les géographes, le littoral ne se définit pas uniquement par sa dimension physique; il prend aussi en compte l'action de l'homme sur cet espace.

S'inscrivant dans cette dynamique, le législateur togolais, à travers les dispositions de l'article 2 de la loi littorale, considère le littoral comme *«l'espace géographique constitué d'une partie maritime et d'une partie terrestre y compris, notamment les embouchures des cours d'eaux, les lagunes, les lacs, les fleuves, les étangs salés, les baies et rivières communiquant avec la mer et les zones humides qui sont en contact direct avec la mer, ou dont le prolongement se jette dans la mer»*. Ainsi, le domaine public maritime tel que défini par le Code de la marine marchande fait partie intégrante du littoral.

Entre terre et mer, le littoral, territoire à la fois riche et très convoité, est confronté à une pression de l'homme. En effet, le littoral du Togo, tout comme celui des autres Etats côtiers, se caractérise essentiellement par une urbanisation rapide, le développement des grandes infrastructures et des installations industrielles ainsi que le développement de l'agriculture et du tourisme. D'où la nécessité de son encadrement.

L'on comprend alors l'unanimité du vote de cette loi et l'engagement aussi bien du Gouvernement que des députés à contrôler les activités qui s'y déroulent. L'Etat doit aménager le littoral afin non seulement d'attirer un certain nombre de touristes mais aussi de réguler les activités industrielles et de mieux protéger les espaces naturels.

L'importance de cette loi soulève cependant beaucoup d'interrogations. Quel est le sort des occupants illégaux du domaine public maritime? Quelle sera l'étendue de cet espace littoral?



Le littoral étant une ressource limitée, il est nécessaire que toute politique d'aménagement s'inscrive dans une vision d'anticipation à long terme.

Comment se fera son aménagement? Quels sont les mécanismes de protection à même de satisfaire les intérêts en jeu ? En d'autres termes, quels sont les apports de cette loi littorale pour le développement du Togo?

Il convient d'abord de démontrer que la loi sur le littoral procède à un aménagement stratégique (I) ; ensuite que ces espaces littoraux sont aménagés durablement (II) ; enfin, qu'il est prévu une mise en valeur harmonieuse du littoral (III).

Un aménagement stratégique

Le littoral étant une ressource limitée, il est nécessaire que toute politique d'aménagement s'inscrive dans une vision d'anticipation à long terme. Défini aux termes de l'article 3 de la loi littorale, l'aménagement du littoral est *«l'ensemble des actions qui consistent à planifier, à coordonner et à organiser l'utilisation du littoral, à répartir les équipements et les activités dans l'espace géographique du littoral suivant un Plan directeur».*



S'il appartient au gouvernement de définir la politique d'aménagement du littoral, ledit aménagement ne peut s'effectuer que par le biais d'un plan directeur: le Schéma Directeur d'Aménagement du Littoral (SDAL) actuellement en cours d'élaboration. Ce document doit être conforme aux dispositions de la loi N° 2016-002 du 4 janvier 2016 portant loi-cadre sur l'aménagement du territoire tel que prévu dans les dispositions de l'article 5 de la loi littorale, de même qu'au Schéma Directeur d'Aménagement du Territoire (article 8 de la loi littorale).

L'aménagement du littoral est une politique publique qui fait intervenir plusieurs acteurs dont le principal reste l'Etat. Les préfectures et les communes littorales y interviennent aussi mais dans les limites déterminées par la loi. L'aménagement du territoire étant toujours une compétence partagée, le législateur togolais oblige les communes et préfectures littorales à tenir compte, dans leurs procédures d'élaboration de documents d'aménagement et d'urbanisme, des *«orientations du Schéma directeur d'aménagement du littoral en vue d'assurer la protection des écosystèmes*



et des équilibres biologiques et écologiques du littoral» (article 13 de la loi).
Pour permettre une urbanisation respectueuse de cet espace, le SDAL doit tenir compte par exemple des espaces sensibles protégés ; les espaces non constructibles; les Zones franches industrielles, etc. On comprend en effet que cette loi tente de concilier la préservation des espaces naturels et le développement des activités économiques et industrielles.

Le domaine public maritime, partie intégrante du littoral, fait l'objet d'un aménagement spécial. En effet, il est *«interdit de porter atteinte à l'état naturel du domaine public maritime. Le domaine public maritime est protégé, utilisé et mis en valeur, conformément à sa destination»* (article 30 de la loi littorale). Ainsi, *«les constructions et installations touristiques dans le domaine public maritime sont faites suivant les règles de l'art et dans le respect des conditions d'hygiène prescrites pour les places publiques et les plages»* (article 34). Par ailleurs, l'aménagement du littoral sert à encadrer l'accès et l'usage du rivage de la mer qui sont, en dehors des exigences sécuritaires ou environnementales, *«libres et gratuits»* (article 39 de la loi littorale). Ainsi, un passage obligatoire dénommé 'servitude' est laissé entre le rivage et les constructions pour permettre le libre accès des citoyens au domaine public maritime.
Toutes ces dispositions contenues dans la loi littorale favorisent la protection et la conservation du littoral togolais.

Une protection durable des espaces littoraux

La loi littorale vise non seulement une protection de cet espace mais aussi une durabilité de celui-ci. Ainsi, la protection durable est définie comme une protection qui répond aux besoins du présent tout en tenant compte également des besoins des générations futures. Dès lors, les constructions réalisées sur l'espace littoral doivent respecter certaines normes. Un traitement spécial sera réservé aux propriétaires de constructions déjà installées sur le littoral bien avant l'adoption de cette loi. En effet, selon les dispositions prévues par l'article 60 : «Les propriétaires des équipements ou constructions existant sans autorisation disposent d'un délai de deux (2) ans pour se conformer aux dispositions de la présente loi dès son entrée en vigueur».

Afin de faire respecter les mesures de protection du littoral, la loi littorale a prévu des sanctions en ses articles 45 à 58. Ces sanctions s'appliquent en dehors de celles de la loi pénale (ou de toutes autres législations spécifiques en vigueur) qui pourraient s'appliquer également. En cas de récidive, toutes ces sanctions prévues dans la loi littorale sont portées au double. Au-delà de ces sanctions, l'auteur de l'infraction est tenu de réparer les dégradations causées et de remettre à l'état d'origine les sites en cas de pollution ou de détérioration.

La loi sur la protection du littoral vise également à lutter contre une menace grave de cette zone: l'érosion côtière. Phénomène se caractérisant au Togo par l'avancée progressive de la mer sur le continent ou la plage, l'érosion côtière est nuisible sur

divers plans: menaces de destructions des plages et infrastructures côtières, destructions des habitations des populations riveraines, déplacements forcés de ces populations occasionnant leur exposition à la précarité, impact négatif sur les activités économiques, dégradation de l'environnement marin et côtier menaçant l'équilibre écologique, biologique et sanitaire du littoral.

Une mise en valeur harmonieuse du littoral

La mise en valeur de l'espace littoral est définie au point 9 de l'article 2 de la loi 2021-011 relative à l'aménagement, à la protection et à la mise en valeur du littoral comme l'«*ensemble des actes des collectivités publiques ou des établissements publics, ainsi que des personnes physiques ou morales de droit privé qui visent, dans le cadre de leurs compétences respectives, à conduire ou à autoriser des actions ou des opérations ayant pour objet de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs, de lutter contre l'insalubrité, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non, ainsi que les espaces naturels et à assurer la coordination de ces actions ou opérations*».

De plus, le chapitre 3 de la loi littorale consacre sa seconde section à cette mise en valeur du littoral. Il fait de l'Etat un garant de la bonne gestion de la zone du littoral afin d'assurer aux populations présentes et futures de bonnes conditions répondant à leurs divers besoins en fonction des ressources existantes; de gérer le sol et les ressources de façon raisonnable; d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages; de rendre conformes, entre autres, les titres d'occupation privée du domaine public à la réglementation en vigueur.

La loi littorale permet d'identifier les acteurs de cette mise en valeur et leurs compétences, les actions ou opérations possibles ainsi que l'interrelation entre acteurs et actions.

D'abord, on distingue une diversité d'acteurs tant privés que publics constitués des maires des communes littorales et des opérateurs économiques nationaux ou étrangers. Ensuite, il y a une multitude d'actions ou d'opérations qui peuvent être menées sur les espaces littoraux à l'exemple des activités balnéaires, économiques et agricoles.

Dans cette dynamique, les autorisations et concessions sur le Domaine public maritime (DPM) doivent répondre à des exigences particulières que l'on retrouve à l'article 33 de la loi littorale aux termes duquel, «*lorsqu'une concession ou une autorisation est accordée pour la construction ou l'exploitation d'un port de plaisance, l'autorité ayant accordé la concession ou l'autorisation, prévoit dans l'acte de concession ou d'autorisation, des mesures devant réduire au minimum l'impact dommageable du projet sur l'écosystème, les paysages et la géomorphologie de la côte. Le ministre chargé de la Protection côtière prévoit également des mesures destinéesw à compenser les conséquences dommageables de la construction ou de l'exploitation*».

Enfin, cette mise en valeur ne peut être faite qu'en respectant certains principes importants dont celui de la Gestion intégrée des zones côtières (GIZC). La GIZC est un processus de gestion et d'utilisation raisonnable des zones côtières, prenant en compte simultanément la fragilité des écosystèmes et des paysages côtiers, la diversité des activités, le lien à la mer de certains d'entre eux ainsi que leurs impacts sur le littoral.

La mise en valeur consiste également au développement des activités permettant au Togo de réaliser son plein potentiel en matière industrialo-portuaire, de pêche et d'aquaculture, de tourisme balnéaire et diverses activités de loisirs, de création d'aires marines protégées et de récifs artificiels, d'énergie et d'exploitation de ressources minérales entre autres. Cette mise en valeur ne pourra se faire que conformément au SDAL d'une part et au Schéma directeur du littoral initié par l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) dans le cadre de la 'Déclaration de Dakar de 2011' pour la Mission d'Observation du Littoral Ouest-Africain pour la réduction des risques et la protection contre l'érosion côtière et ses amendements d'autre part.

Afin de réaliser une meilleure mise en valeur du littoral togolais, l'Etat promeut la recherche scientifique et l'innovation relatives au littoral en vue d'approfondir les connaissances relatives à l'évolution des espaces littoraux.

En définitive, la loi sur l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral donne les moyens juridiques à l'Etat pour intervenir sur cet espace. Des textes d'application seront pris pour sa mise en œuvre effective, conformément au Plan National de Développement (PND) et à la 'Feuille de route gouvernementale' 2020-2025.

Transport maritime: Le Maroc doit disposer d'un pavillon national

La crise diplomatique survenue avec l'Espagne courant 2021 a fait ressortir la nécessité pour le Maroc de disposer d'un pavillon national. Mais, de nombreuses raisons ralentissent la concrétisation de ce projet, selon nos confrères du média pro-Maroc «Le Bladi».



Alors que l'opération "Marhaba" se poursuit normalement, des retards ont été constatés dans le lancement de la liaison maritime entre Tanger Med et le port portugais de Portimao. Ce retard dévoile et accentue l'importance d'un pavillon national dont le Maroc est privé depuis plus de 10 ans. Pour M. Abdelaziz MANTRACH, président de l'Association Professionnelle des Agents Maritimes consignataires des navires et courtiers d'affrètement du Maroc (APRAM), *«il est vital que le transit de nos MRE et le transport des exportations soient assurés par un pavillon national»*. Pour preuve, rapporte l'Opinion, c'est grâce à la subvention de 4,5 milliards de dhs (dirhams) débloquée par l'Etat que le Royaume a pu louer deux navires estoniens, pour assurer la liaison Sète-Tanger Med, sauvant ainsi l'édition 2021 de l'Opération "Marhaba".

Par ailleurs, la disparition précoce du pavillon marocain est principalement liée à la libéralisation du secteur maritime, la mauvaise gestion des entreprises et leur non-compétitivité, sans oublier les séquelles de la transformation du business model survenue fin 1980 dans le secteur maritime. De là, le Royaume s'est tourné vers le secteur portuaire et a suffisamment investi dans les infrastructures. Avec 3.500 km de côtes, le Maroc aurait fait mieux en se dotant d'un pavillon national.

Toutefois, pour soutenir la concurrence, le Maroc doit assurer au pavillon une protection. Cela implique le reniement de certains accords internationaux, puisque *«la mise en place d'une flotte dans ces conditions, et sans prendre en compte la réalité du secteur, est un suicide»*. Mais, *«il n'empêche que le Maroc se doit d'avoir un pavillon national, non pas pour concurrencer les méga-transporteurs, mais pour disposer d'une flotte stratégique»*, a précisé ce responsable. Ainsi, il est indispensable de mettre en place une stratégie de bonne gouvernance et prioriser la compétitivité du pavillon. Bien que ce choix ne soit pas facile, le pays est tenu d'aller jusqu'au bout de ses efforts pour son indépendance maritime plus affirmée.

K.S.

Quand des femmes du littoral vivent de l'anchois

Katanga, Agbodrafo, Djékin et Kpémé sont quatre (4) grandes localités du littoral togolais où hommes et femmes vivent de la pêche et des produits de la mer.





La pêche contribue à 4% au PIB agricole et à 3,4% au PIB national. Ses acteurs font vivre directement ou indirectement près de 150.000 personnes. Quatre (04) types de produits de pêche transformés sont commercialisés et classés comme suit: le fumé (41%), le salé-séché (20%), le frit, le fermenté (13%), et le braisé (2%). Dans la préfecture du Golfe, 60% des produits transformés sont fumés et les autres types de produits transformés occupent chacun 20% (le fermenté, le séché et le frit). Dans la préfecture des Lacs, le fumé et le salé-séché occupent la première place avec chacun 22%, la friture (5%) et le braisage (5%) de certaines espèces pour les restaurants qui sont au bord de la plage.

L'importance des produits de pêche dans l'alimentation des populations n'est donc plus à démontrer. Principales pourvoyeuses de protéines, les ressources halieutiques mises à la disposition des consommateurs togolais sont pour la plupart fumées. Ceci s'explique d'une part par l'insuffisance des structures de conservation dans les zones de débarquement, d'autre part par le goût prononcé des Togolais pour le poisson traité par fumage. Cependant, l'activité de transformation des produits halieutiques, tenue généralement par la gent féminine, se déroule dans de laborieuses conditions. Courageuses et très dynamiques, les femmes s'activent nuit et jour avec détermination pour la cause du bien-être familial, faisant fi des difficultés. Ces braves dames qui alimentent le pays en poissons transformés, sont spécialisées dans le salage, séchage et fumage de poissons.

L'anchois, principale espèce transformée

Aux bords des routes, sur les bitumes et dans le sable chaud de ce 'petit royaume des pêcheurs', ces petits poissons sont séchés partout. Ce système de transformation aboutit aux poissons séchés disponibles sur le marché, communément appelé *«doevi sia sia»*. Dans les mêmes localités, le poisson est transformé par fumage. Par le passé, le système de transformation utilisé était rudimentaire. Les tonneaux et les grillages archaïques ont fait place à des systèmes de transformation améliorés. Actuellement, ce sont des fours montés à l'aide des briques de terre stabilisée et une superposition de grillages sur lesquels sont fumés les poissons. *«Avec ce système amélioré, on gagne 5 à 6 fois plus de temps et le travail est moins pénible»*, témoigne Da Mablé, revendeuse d'anchois depuis une dizaine d'années.

Pour sa voisine fumeuse de poissons, Da Vodou, ces fours améliorés les protègent de la fumée (qui génère des maladies des yeux et pulmonaires) grâce aux couvercles dont ils disposent. Et de renchérir : *«L'utilisation des fours améliorés Chorkor et Banda, par exemple, vise aussi à utiliser rationnellement le combustible afin d'éviter les déforestations anarchiques ; réduire les pertes post-capture (perte de poissons lors du fumage), produire le poisson fumé en grande quantité en un temps record ; produire du poisson fumé de bonne qualité sanitaire en respectant les bonnes pratiques d'hygiène et de fumage».*

De toutes les espèces fumées et séchées, l'anchois est le plus utilisé. Reconnu par sa petite taille, elle est plus consommable dans ces conditions. L'anchois est communément appelé *«doevi»* (langue locale parlée au

sud-Togo, ndlr), d'où l'appellation générale de *«doevi sia sia»* pour les espèces séchées et *«doevi mé mé»* pour les espèces fumées. A côté des anchois, on peut trouver d'autres espèces: les espèces fumées ne sont pas généralement les seuls produits de pêche. Elles résultent d'un tri de poissons, il y a des périodes où elles abondent.

Les femmes, principales actrices de la transformation

Les femmes sont les principales actrices de la transformation du poisson sur le littoral. Ce sont généralement des femmes des pêcheurs et quelques fois des femmes des milieux environnants. Cette activité leur procure un revenu assez conséquent. En effet, dans ces localités, les hommes exercent la pêche alors que le traitement et la commercialisation des captures incombent aux femmes.

«Notre travail est ardu, même si on a dorénavant des fours améliorés. C'est un métier qui nécessite beaucoup d'énergie et de courage», affirme Da Essi, fumeuse de poissons depuis 30 ans. A 57 ans, elle est toujours hyper active. Assistée par ses enfants, elle fume diverses sortes de poissons, notamment anchois, thons, maquereaux. Elle décrit son activité en quatre (4) étapes: le réveil matinal, l'arrivée au Port de Pêche pour s'approvisionner en poissons frais, le retour à la maison pour la transformation, la revente dans les marchés. Même si certains clients viennent s'approvisionnent sur place, détaille la quinquagénaire rencontrée au nouveau Port de pêche, *«nos produits finis sont essentiellement acheminés vers des marchés de Lomé et ses environs»*.

En effet, si certaines femmes livrent leurs produits sur leurs lieux de travail, d'autres les acheminent vers les marchés de Lomé et environs, principalement le marché de Kodomé (non loin du CHU-SO) où est généralement pratiquée la vente en gros. Les unités de vente varient entre sacs, paniers et bols. D'autres enfin, vendent leurs produits en gros aux femmes qui sillonnent de petits marchés de villages éloignés de la côte.

Dans les foyers, la contribution des femmes transformatrices de poissons est conséquente. Elles assurent considérablement les dépenses familiales. Ces femmes qui pour la plupart ne se sont pas prononcées sur leurs gains réels, assurent qu'elles participent pleinement aux frais de santé et scolaires de leurs enfants. Certaines d'entre elles ont même pu envoyer leurs enfants étudier à l'étranger. *«C'est grâce à mon travail que je nourris ma famille. J'ai perdu mon mari, il y a 13 ans environ, sans ce commerce, je ne sais ce que mes trois (3) enfants et moi allons devenir»*, confie Ambroisine, la quarantaine, tête baissée, yeux larmoyants. *«J'ai tout fait pour que mes enfants ne deviennent pas des délinquants, dans ce milieu où sévissent la galère et ses corollaires de vices. J'ai donc opté de m'investir dans leur éducation par mes propres moyens. Aujourd'hui, mon fils aîné vit en Italie, ma cadette m'aide afin d'assurer la relève et ma dernière-née est au lycée. Elle compte partir aux USA pour débuter des études en médecine. Je ferai tout mon possible pour cela, son frère a promis aussi nous aider»*, renchérit-elle, joyeuse.

Pour Da Mablé qui est dans le secteur depuis 29 ans, ce métier qui se transmet de génération en génération est comme un rituel. Et pour cause, presque toutes les filles de son village sont initiées à manipuler du poisson très tôt. *«Je suis dans la transformation de poissons depuis mon jeune âge (1992, ndlr). J'avais 10 ans à l'époque quand j'accompagnais ma mère (qu'elle RIP) au port. On quittait Dévikinmé (environ 18 km de la capitale) pour le Port de pêche de Lomé où les pêcheurs, notamment ghanéens, nous approvisionnaient en diverses sortes de poissons frais. Je n'ai jamais mis pied à l'école ni appris un métier, comme la plupart de mes amies, et pourtant, nous vivons bien de notre travail. Nos grands-mères et nos mamans sont des transformatrices de poissons, nous suivons leurs pas. Même les quelques filles qui sont allées à l'école savent toutes fumer du poisson. Notre activité n'est certes pas facile, mais elle est rentable ! Je gagne ma vie. Avec mes revenus, j'aide mon mari à s'occuper de nos enfants»*, confie encore Da Mablé.

«Notre activité est noble, mais pas du tout facile. Ce n'est pas facile d'être tous les jours confinés dans la chaleur, de se lever très tôt pour aller au bord de la mer... Mais nous y sommes habituées. Le plus dur, c'est le transport des matières premières du Port de pêche vers le lieu de travail. Il faut, parfois, faire plusieurs allers et retours avant l'épuisement des poissons frais achetés. C'est éprouvant physiquement», reconnaît Toukoui, la trentaine, rencontrée au bord de la route de la raffinerie.

«L'une des dures réalités de notre métier, c'est le transport des poissons. Nos convoyeurs attitrés, ce sont les taxis-motos. Mais la moto n'étant pas adaptée pour ce type de transport, il y a parfois des accidents, et par conséquent des dégâts», confie Ayo, rencontrée au nouveau Port de pêche.

«Si les autorités impliquées dans la vie portuaire peuvent nous aider dans ce sens, ce serait hyper pratique. Par exemple, fournir des camionnettes aux coopératives, ce serait très salutaire», plaide-t-elle. Pour Kayino (maman de Kayi), *«aujourd'hui, l'épidémie de la COVID 19 et les mesures prises pour la combattre s'avèrent de plus en plus éprouvantes pour les hommes et les femmes actifs dans le secteur. Et par ricochet sur le panier de la ménagère»*.

D'une femme à l'autre, les difficultés pratiques quotidiennes sont plus ou moins les mêmes. L'activité en vaut la peine pour la survie de nombreuses familles.

La rédaction



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

Profession, Chargée des questions environnementales au Haut Conseil pour la Mer

Ingénieure Environnementaliste de formation, Kadjogbe Abra OLANLO Epouse AFANVI a fait ses premiers pas dans le monde maritime en 2017.



Originaire de la région la plus montagneuse du Togo (les Plateaux, ndlr) où la géomorphologie, l'écologie et la biodiversité font bon ménage, sa passion pour la Nature est née dès son enfance. Après l'obtention de son Baccalauréat série D, Kadjogbe opta pour les Sciences Naturelles à la Faculté des Sciences (FDS) de l'Université de Lomé. Trois ans plus tard, elle obtient sa Licence en géologie et fera un stage dans un bureau d'étude de BTP qui lui a permis de découvrir les outils des évaluations environnementales. Elle décida donc de faire une Maîtrise en Environnement pour mieux appréhender ces outils.

En 2012, Kadjogbe a eu l'opportunité de faire un stage à l'Agence Nationale de Gestion de Environnement où elle se familiarisa avec la politique, la réglementation et la procédure des évaluations environnementales (EIES, AE, Monitoring...) en vigueur au Togo. Elle réussit ensuite au Concours d'entrée de la prestigieuse université Senghor d'Alexandrie en Egypte, opérateur direct de la Francophonie, et obtint une bourse pour un «*Master en Développement au département de la Gestion de l'environnement*» où elle se spécialisa dans l'analyse et l'évaluation environnementales des politiques, programmes et projets de développement de 2013 à 2015.

Dès lors, elle s'est investie dans l'élaboration et la mise en œuvre de plusieurs initiatives nationales. Notamment l'élaboration de la première Stratégie nationale pour la mer et le littoral (2016-2020), de la Stratégie d'information, d'éducation et de communication (IEC) en matière de lutte contre l'érosion côtière et les changements climatiques au Togo, et du système d'alerte précoce aux marées exceptionnelles comme assistante du Consultant.

Elle aura également participé à la mise en œuvre des projets de piste rurale dans la préfecture de l'Akébou dans le cadre du Programme d'Urgence de Développement Communautaire (PUDC) de même que la réalisation des travaux d'aménagement, d'assainissement et de bitumage dans la ville de Kara, dans le cadre du Projet d'Infrastructures et de Développement Urbain (PIDU) comme Responsable en *«Sauvegarde environnementale et sociale des entreprises chargées d'exécuter ces projets»*.
Pour renforcer ses connaissances dans le domaine maritime, Mme AFANVI a bénéficié de plusieurs formations dont la Formation régionale en sécurité et sûreté maritimes de l'architecture de Yaoundé à l'Institut de Sécurité Maritime Interrégional (ISMI) de l'Académie Régionale des Sciences et Technologies et de la Mer (ARSTM en Côte d'Ivoire), le renforcement des compétences en gestion des Aires marines Protégées à l'Université Senghor de Ouagadougou, le cours sur «Reconstruire une économie bleue après la Covid-19 en Afrique» de l'Institut Africain de Développement Economique et de Planification (IDEP) et le Programme de renforcement des capacités en matière de gouvernance des océans de la Banque Mondiale et ses partenaires.

Sa rigueur et son sérieux au travail lui ont valu une position de *«Chargée des questions environnementales au Haut Conseil pour la Mer»*. Elle y assume avec brio les responsabilités qui lui sont confiées. Au-delà des questions liées à la pollution marine et côtière, la gestion durable de la biodiversité et des écosystèmes fragiles du littoral sont des défis auxquels elle s'attèle au quotidien. La protection de l'environnement étant au cœur de toutes formes de développement, elle œuvre constamment pour qu'elle soit prise en compte dans les politiques et outils de planification des priorités de l'espace maritime togolais.

A l'heure où le Togo s'engage dans une dynamique de gestion intégrée du littoral, elle y est pleinement impliquée et participe aux grandes rencontres dans le cadre du processus d'élaboration du Schéma directeur d'aménagement du littoral, de la mise en place du système d'alerte précoce, du programme de suivi environnemental et de la planification spatiale marine. Elle est aussi membre du Comité éditorial et technique pour la rédaction du «Rapport sur l'Etat de l'Environnement Marin» (REEM) au Togo et membre du Comité de réflexion pour la création du Centre de recherche marine au Togo.

Œuvrer pour le leadership féminin dans toutes les sphères sociétales en général et dans le domaine maritime en particulier est l'une de ses priorités. Voilà pourquoi elle rejoint l'association maritime *«Women in Maritime in Africa»* (WIMA). Elle est la Vice-coordinatrice, Chargée de la communication et des relations extérieures sur le plan national. L'infatigable jeune dame est l'une des pionnières de la première commémoration de la Journée internationale des femmes de l'Organisme National Chargée de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM). Kadjogbe est également membre fondatrice du Réseau des Femmes Engagées pour le Développement Durable (REFEDD) au Togo.

Pour Madame AFANVI, *«la prise en compte des exigences environnementales dans l'élaboration et l'exécution des politiques, programmes et projet de développement ne doit plus être seulement un formalisme, un accent doit être mis sur le suivi environnemental pour la rendre beaucoup plus effective. Les administrations publiques et entreprises devraient s'en préoccuper au même titre que les institutions financières»*.

Mariée et mère de deux enfants, la jeune dame sait parfaitement concilier sa vie de mère et d'épouse avec sa carrière professionnelle et sa vie associative. Elle reste aussi performante dans ses travaux professionnels qu'attentionnée dans son foyer. Son leitmotiv est l'épanouissement de ses enfants.



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



Port smart

Un port smart est un port qui utilise l'automatisation et des technologies innovantes, notamment l'Intelligence Artificielle (IA), le Big Data, l'Internet des objets (IoT) et la blockchain pour améliorer ses performances. Le besoin d'évaluer et de devenir *«smart»* est encore plus important aujourd'hui avec les exigences changeantes du commerce mondial (les navires sont de plus en plus gros ; les marchandises se déplacent rapidement; et les enjeux géopolitiques créent de nouveaux défis pour les ports du monde entier).

Bien que l'industrie portuaire et du transport de conteneurs soit souvent considérée comme conservatrice et résistante au changement, de nouvelles technologies, systèmes et solutions émergentes modifieront cette perception dans les années à venir, conduisant l'ensemble du secteur vers un avenir plus brillant et plus connecté, avec l'émergence des *«Ports smart»*.

Interlining

L'Interlining est une pratique utilisée en commerce international sur de la logistique maritime et qui consiste à transborder d'un gros navire vers un autre gros navire des conteneurs de marchandises. Elle vise à démultiplier le nombre de destinations accessibles par les marchandises sur une compagnie, ce qui permet des interconnexions entre lignes conteneurisées.

Armateur :

L'armateur, c'est la personne qui s'occupe de l'exploitation commerciale d'un navire. C'est celui qui arme le navire, c'est-à-dire qu'il l'exploite en fournissant le matériel et les marins nécessaires au transport et aux services maritimes. Si, historiquement l'armateur était en général le propriétaire du navire, il peut en être simplement affréteur, c'est-à-dire le locataire.

Amerrissage

L'amerrissage est, à l'origine, le mouvement par lequel un hydravion se pose à la surface de l'eau (mer, lac ou fleuve). Le terme d'amerrissage désigne également un *«atterrissage»* d'urgence sur un plan d'eau. Cette situation est systématiquement instruite aux passagers au départ de chaque vol commercial. Par analogie, le domaine de l'astronautique qualifie également d'amerrissage la prise de contact d'un engin aérospatial avec la surface de l'eau (mer ou océan).

Hydravion

Un hydravion est un avion muni de flotteurs lui permettant de décoller d'un plan d'eau et de s'y poser. La répartition des fleuves, des lacs, la disposition des côtes présentent un intérêt primordial pour les hydravions.

Cargo

Un cargo est un navire destiné à transporter des marchandises.









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

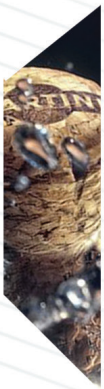
MINT HÔTEL
TÉL : +228 22 51 49 49
MOB : +228 90 33 35 30

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

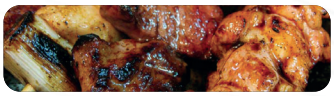
MONTÉCRISTO
TÉL : +228 22 29 29 09

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

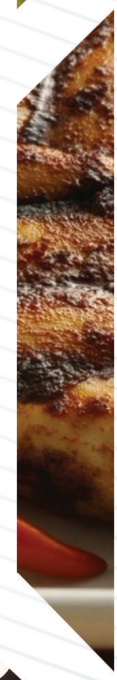
COTTON CLUB
TÉL : +228 23 36 62 61

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 vieux et son médecin

C'est un vieux de 80 ans qui va chez le docteur pour un bilan de santé. Ce dernier lui demande comment vont les choses.
- Le vieux : Je suis en pleine forme, je sors avec une jeune de 18 ans, et je l'ai mise enceinte. Qu'est - ce que vous pensez de cela mon cher docteur ?
- Le docteur : Laissez-moi vous raconter une histoire, dit le docteur. C'est une histoire vraie. J'ai un ami qui est un passionné de chasse, il n'a jamais manqué une saison Un jour, alors qu'il s'en allait chasser et qu'il était pressé, il se trompa et au lieu de prendre son fusil, il prit son parapluie. Au cœur de la forêt, il aperçoit un buffle qui fonce sur lui. Il saisit son parapluie à l'épaule et appuie sur la poignée. Savez-vous alors ce qui s'est passé ?
- Non, répond le vieux.
- Eh bien, le buffle tomba raide mort à ses pieds.
- C'est impossible, s'insurgea le vieillard. Quelqu'un a dû tirer à sa place !
- C'est là où je voulais en venir !

Au village de Boukary

Le comédien ivoirien Boukary confie lors d'un de ses spectacles que dans mon village on dit : n'est pas courageux celui qui arrive à écarter la bouche du lion et d'y mettre ses doigts. hummmmm. Le plus courageux chez lui, c'est celui qui peut péter en public alors qu'il fait la diarrhée. LOL

Mon oncle a perdu son ventre

Mon oncle, un homme obèse et ventru, a vu une affiche dans un journal : comment perdre 20 kg en 1 semaine Tellement heureux, il est allé à l'adresse indiquée. Trop cool, c'est vrai et la séance est à 10.000fcfa. Il s'inscrit pour commencer sa séance.

On l'installe dans une salle tout seul. 10 minutes après, une jolie nana entre dans la pièce, la ferme puis récupère la clé. Elle se déshabille et dit à mon oncle : monsieur vous avez 45 min, si vous m'attrapez je suis à vous ! Mon oncle a commencé à courir derrière la go, walayi il a couru jusqu'à épuisement mais rien. La cloche a sonné, la séance est terminée on se revoit dans 3 jours lui dit la jeune gazelle.

Mon oncle est rentré peiné mais il s'est bien apprêté pour son prochain rdv. En tout cas tonton a fait du sport.
Le 3ème jour on le met dans la même salle, mon oncle tout content de prendre sa revanche vit entrer un homme costaud (1m95/ 115kg). Avant qu'il ne se rende compte de ce qui lui arrive l'homme s'est mis nu et lui toqua : monsieur nous avons 20 minutes, si je vous attrape vous imaginez la suite !

Faut voir mon oncle entrain de courir dans la salle lol ! Quand la cloche a sonné, on lui dit de se peser. Mon oncle a perdu 30kg en seulement 2 séances LOL !
Actuellement ils sont en promotion, si vous êtes intéressés n'hésitez pas ! LOL

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

ENSEMBLE DISONS NON AU COVID-19 !

Je me protège et je protège les autres…



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