

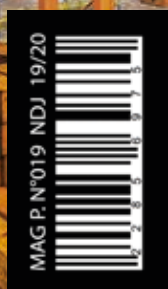
La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU

I N°019 I NDJ 2019/2020

PORT AUTONOME DE LOMÉ

LES PERFORMANCES CONFIRMÉES



PORT AUTONOME DE LOMÉ PLUS DE 50 ANS AU SERVICE DE L'ÉCONOMIE NATIONALE



LE PRÉSIDENT
SUD-AFRICAIN
CYRIL RAMAPHOSA
AU PORT DE LOMÉ

LA GESTION
DES **PRODUITS**
FRIGORIFIQUES
AU PORT DE LOMÉ

LA GESTION
DU **CLINKER**
AU PORT
DE LOMÉ



CONDUCTEURS, ENSEMBLE, RENDONS AGRÉABLE LA CIRCULATION SUR NOS ROUTES

ACTIVITÉS

- ✓ Publication des statistiques maritimes,
- ✓ Gestion des bordereaux de suivi de cargaisons
- ✓ Formation des opérateurs économiques
- ✓ Assistance routière



**DES ENGIN D'ASSISTANCE
ÉQUIPÉS DE FONCTIONS MULTIPLES**



**LA QUALITÉ DU REPOS
GARANTIT LA SÉCURITÉ
DE LA CIRCULATION**

MISSIONS

- ✓ Assurer la rationalisation de la desserte et la maîtrise des coûts de transports
- ✓ Proposer des solutions adéquates aux problèmes liés aux transports et toutes mesures de nature à faciliter les formalités administratives
- ✓ Promouvoir les activités du secteur

Direction Générale

BP.2991 - Tél.:+228 22 23 71 00 / Fax:+228 22 27 08 40 / Email: cnct@cnct.tg

Cellules d'Assistance

Djéréhouyé:+228 22 47 47 47 / Agaradè:+228 22 48 48 48 / Hédzranawoé: +228 22 46 46 46

L'union pour l'efficacité



STOP COVID-19



**PROTÉGEZ-VOUS ET PROTÉGEZ LES
AUTRES CONTRE LE CORONA VIRUS
EN RESPECTANT LES GESTES
BARRIÈRES**



Porter
un masque
Chirurgical jetable



Se laver régulièrement
les mains ou utiliser une
solution hydro-alcoolique



Eviter
de se toucher
le visage



Saluer
sans serrer la main
et arrêter les embrassades



Tousser ou éternuer
dans son coude ou dans
un mouchoir jetable

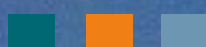


Respecter une distance
d'au moins un mètre
avec les autres

NUMÉRO VERT

 **111**

APPEL GRATUIT



SOMMAIRE

Edito : Le port de Lomé facilite les échanges commerciaux et l'intégration

P.05

Actualités :

Face à la persistance de la piraterie maritime dans le golfe de guinée, son Excellence **FAURE ESSOZIMNA GNASSINGBE** plaide pour...

P.06

Le Président Sud-Africain **CYRIL RAMAPHOSA** au PAL

P.08

Le nouveau port de pêche de Lomé mis en service.

P.10

16^e foire internationale de Lomé

P.12

Modernisation du PAL avec l'initiative "CHOOSE AFRICA"

P.14

La sécurité au PAL, un modèle de réussite

P.16



Dossier :

La gestion des produits frigorifiques au port de Lomé

P.20

Gestion du clinker au port de Lomé

P.22

Performances portuaires

P.26

La surpêche

P.30

Pourquoi le développement des infrastructures portuaires est-il vital pour le continent africain ?

P.32



Vie Portuaire :

De nouveaux sommets pour des monstres de manutention

P.40

Pollution plastique :

P.42

trois bateaux pour nettoyer les mers

Les 10 qualités d'un poisson

P.44

L'importance des marais

P.46

Glossaire

P.47

Contacts utiles

P.48

Jeux

P.49

Humeur

P.50



La PILOTINE, le trimestriel des acteurs maritimes et portuaires du Togo. **Une production OYSTER COMMUNICATION N°019 NDJ/ 2019 / 2020**

Directeur de la Publication : Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON - Directrice de Rédaction : Madame ADANLETE LAWSON Akuélé Yewona

Rédacteur en chef : Théophile DANDAKOU - Conseillers à la rédaction : Ahmed Awèmèwètou HALADOKO / Ahimane Tsourièl WASUNGU

Promotion: Mme Agathe Mensah - Infographie : Abel Smalto SENAOWO - Imprimé en CEE - Tirage : 4500 exemplaires

Contacts Rédaction : (+228) 90 27 22 84 / togolapilotine@gmail.com - Dépôt légal à parution



LE PORT DE LOME FACILITE LES ECHANGES COMMERCIAUX ET L'INTEGRATION

Nous sommes séduits par le développement du port de Lomé, sa profondeur et sa situation géographique. C'est un modèle et un atout. Les bateaux peuvent quitter le Port Autonome de Lomé et accoster chez nous.

Cela facilite les échanges commerciaux et l'intégration.

Je salue les bonnes relations bilatérales entretenues avec le Togo et souhaite les renforcer au niveau des secteurs clés notamment, le secteur du commerce, des transports, de la sécurité, de l'agriculture et des mines.

MATAMELA CYRIL RAMAPHOSA

Président de la République d'Afrique du Sud





FACE A LA PERSISTANCE DE LA PIRATERIE MARITIME DANS LE GOLFE DE GUINEE, SON EXCELLENCE MONSIEUR FAURE ESSOZIMNA GNASSINGBE PLAIDE POUR UN RENFORCEMENT DE LA COOPERATION INTER-ETATS

Le 28 octobre 2019, le navire "Bonita" appartenant à la Compagnie de navigation JJ Ugland est arrivé en rade au Port Autonome de Cotonou attendant son tour pour accoster. Six jours plus tard, c'est-à-dire le 02 novembre, il sera attaqué par des présumés pirates à environ 9 miles de la passe d'entrée au Port de Cotonou. En dépit de la réaction des forces navales béninoises, on dénombre neuf membres de l'équipage dont le commandant du navire kidnappés. Quelques semaines plus tard, le navire "Bonita" quittait les eaux béninoises sans les neuf personnes kidnappées qui sont toutes d'origine philippine.



Deux jours après cette attaque pirate sur les côtes béninoises, c'était au tour de celles togolaises de subir cette criminalité maritime. En effet, le 04 novembre 2019, le navire tanker Elka Aristote a été attaqué par des présumés pirates. Selon la Préfecture Maritime du Port Autonome de Lomé qui avait donné l'information à travers un communiqué, quatre marins dont deux Philippins, un Grec et un Géorgien ont été enlevés par les ravisseurs. Ce navire battant pavillon grec avait été attaqué à environ 18 km du Port de Lomé.

Prenant la mesure de la situation sécuritaire sur les côtes du Golfe de Guinée, le Chef de l'Etat togolais, Son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE, à travers une interview accordée à la chaîne de télévision Bloomberg, à l'occasion de la visite d'une délégation de la Paradise Foundation conduite par Jack Ma au Togo, a plaidé pour un renforcement de la coopération inter-Etats pour faire face à la criminalité maritime.

Au cours de cet entretien conduit par Yinka Ibukun, plusieurs sujets avaient été abordés notamment les questions d'intérêt national, régional et continental, à savoir les réformes économiques entreprises par le Togo et ses ambitions de développement, la lutte contre le terrorisme dans la sous-région ouest africaine et enfin la question de la piraterie dans le Golfe de Guinée.

Et justement sur cette question de piraterie dans le Golfe de Guinée, Son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE a déploré le manque de coordination au niveau des Etats, ceci malgré la signature par 15 pays, il y a

6 ans, d'une Charte de lutte contre la piraterie maritime. Une situation qui favorise justement la persistance des attaques pirates. Pour le président togolais : « Individuellement, les pays font ce qui doit être fait ». Il poursuit en ces termes : « Là où nous sommes un peu faibles, c'est comment coopérer. Nous devons coopérer et prendre des mesures ». Son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE a ainsi une nouvelle fois plaidé pour une approche plus concertée et une réponse coordonnée, afin de venir à bout de ce fléau qui met à mal le trafic maritime dans la région. En effet, selon des données du Bureau Maritime International (BMI) reprises par la chaîne de télévision américaine, le Golfe de Guinée représente à lui seul près de 82% des enlèvements par équipage dans le monde.

Mais il faut dire que le Togo a pris depuis plusieurs années les devants de la lutte contre l'insécurité maritime. En octobre 2016, un sommet inédit sur la sécurité maritime et le développement en Afrique, avait réuni à Lomé des dirigeants de nombreux pays. En avril 2017, le Président de la République togolaise Son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE avait été placé par l'Union Africaine aux avant-postes, et lui a confié le leadership de la lutte contre la piraterie maritime.

C'est dire que la question de la sécurité maritime est prise au sérieux par le chef de l'Etat qui plaide pour davantage de coopération entre les Etats du moment où individuellement, ces Etats sont faibles face à ce problème de la criminalité maritime





ACTUALITÉS

LE PRÉSIDENT SUD-AFRICAIN CYRIL RAMAPHOSA AU PAL

Suite à la modernisation de ses infrastructures par les autorités togolaises depuis 2014, le Port de Lomé ne cesse d'attirer des hautes autorités étrangères.





Après l'ancien Premier Ministre Britannique, Monsieur TONY Blair, le Président du Ghana, Son Excellence Nana AKUFO ADDO, le Gouverneur de l'Etat de Mississippi des USA, Monsieur Phil BRYANT, c'est le tour du Président Sud-Africain, Son Excellence Matamela Cyril RAMAPHOSA, en visite d'amitié et de travail au Togo, de visiter le Port de Lomé ce vendredi 06 décembre 2019 aux environs de 11 heures.

Conduit par son homologue togolais, Son Excellence Faure Essozimna GNASSINGBE, les deux chefs d'Etat ont été accueillis par une grande foule composée des personnalités

gouvernementales et portuaires avant d'être reçu dans la salle de conférence de Lomé Container Terminal (LCT) où ils ont eu droit à une présentation sur les atouts, les opportunités d'investissement et les enjeux du PND qu'offre le premier Port de transbordement de la sous-région. Après les présentations, les chefs d'Etat ont visité le Terminal pour découvrir les quais et les équipements de dernières générations dont est doté ce Terminal. C'est l'occasion pour le Président Sud- Africain de voir et de toucher du doigt tout ce qui se dit sur le Port de Lomé ces dernières années.



INAUGURÉ PAR LE CHEF DE L'ETAT LE 24 AVRIL 2019, LE NOUVEAU PORT DE PÊCHE DE LOMÉ MIS EN SERVICE.

D'une capacité d'accueil de 3 000 pêcheurs, de 5 000 mareyeurs et mareyeuses et inauguré par le Chef de l'Etat togolais, Son Excellence Faure E. GNASSINGBE, le 24 Avril 2019, le nouveau Port de Pêche de Lomé a été mis en service le 20 novembre.

Fruit de la coopération entre le Togo et le Japon, ce joyau a coûté plus de 20 milliards de FCFA soit respectivement: 14,46 milliards au Japon et 6,23 milliards au Togo et a été construit à travers l'Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA).

Après sept mois d'attente, les activités dans l'enceinte de ce nouveau Port de pêche ont effectivement démarré le 20 novembre 2019. Et pour l'occasion, la communauté des acteurs de pêche composée notamment de pêcheurs, de mareyeuses, de transformatrices, et de commerçantes de poissons, pour remercier le Président de la République, Son Excellence Faure E. GNASSINGBE pour ce cadeau ont organisé une longue caravane à travers les artères de la zone portuaire. Caravane qui a pris départ depuis l'ancien Port de pêche en passant par le Rond-point "Ramatou" pour échouer dans le nouveau Port de pêche, objet de la célébration du jour.

Heureux de pouvoir enfin utiliser ce nouveau Port de pêche moderne pour leurs activités, les bénéficiaires ont, à travers cette caravane, célébré ce nouveau départ de leurs activités et témoigné leur reconnaissance au Chef de l'Etat et son Gouvernement. Il faut dire qu'à l'arrivée de la caravane qui a drainé du beau monde, les caravaniers ont été accueillis par les



autorités administratives, traditionnelles et sécuritaires. On notait la présence des cadres du Ministère en Charge de l'Agriculture de la Production Animale et Halieutique, les cadres du Port Autonome de Lomé, le Directeur des pêches, les Chefs des cantons de Bè, de Baguida et le Chef du village de Gbetsiogbé.

Les caravaniers n'ont pas manqué de mots pour remercier les autorités togolaises et japonaises pour ce Port de pêche moderne qui respecte la vision du Président de la République de faire du Togo un pays émergent à l'horizon 2030 et qui leur permettra non seulement d'améliorer leur cadre et condition de travail mais aussi leur condition de vie. La manifestation du 20 novembre a été l'occasion pour les autorités de présenter la nouvelle équipe dirigeante de Port de pêche. En construisant et en mettant en service ce nouveau de Port de pêche qui a une capacité d'accueil de 300 à 400 pirogues, le Gouvernement togolais vise l'amélioration des conditions de travail des acteurs ; la réduction des pertes après capture à travers les infrastructures de production de glace et de conservation de poissons ; l'augmentation des volumes de captures débarquées pouvant atteindre 25.000 tonnes par an ; la création de 5 000 emplois par le développement des activités connexes de la pêche ; l'organisation et la gestion des marchés de vente du poisson garantissant la salubrité et la qualité des produits et enfin l'intégration des circuits de commercialisation de la pêche artisanale maritime dans

les circuits de l'économie formelle.

Pour rappel, la pêche revêt une importance sociale et nutritionnelle au Togo. Ce secteur emploie plus de 22 000 acteurs, fournit environ 25.000 tonnes de poissons et contribue à 4,5% du PIB primaire. La pêche maritime quant à elle, est le plus gros pourvoyeur de produits halieutiques avec une production annuelle d'environ 20 000 tonnes correspondant à 80% de la production nationale. Ce nouveau Port de pêche de Lomé va ainsi jouer

un rôle important en termes de création d'emplois et constitue un centre de petits commerces. Il s'inscrit dans l'axe 2 du PND qui vise à développer des pôles de transformation agricole, manufacturiers et d'industries extractives.

Il faut enfin souligner que les premiers débarquements ont eu lieu le 22 novembre 2019 pour le bonheur de l'ensemble de la communauté de pêche et des clients.



16^E FOIRE INTERNATIONALE DE LOME

LE PAL PRESENTE SES ATOUTS ET PROMET D'ŒUVRER
DAVANTAGE POUR REpondre AUX ATTENTES DES
OPERATEURS ECONOMIQUES



En marquant de leur présence la 16ème Foire Internationale de Lomé (FIL) au Centre Togolais des Expositions et Foires (CETEF) de Lomé, les autorités du Port Autonome de Lomé à savoir : le Secrétaire Général Monsieur KABITCHADA Essonêya, la Directrice Commerciale, Madame ADANLETE LAWSON Akuélé Yevona et la Secrétaire Générale de l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL), Madame Agathe ADAMBOUNOU-MENSAH Mablé Agathe, ont profité de cette aubaine pour présenter aux acteurs portuaires, aux opérateurs économiques et au public, les différents services du PAL.

C'était à travers une conférence-débat axée sur le thème : « la Gestion de la clientèle aux services du développement

portuaire, présenté par M. Derman ABDOUL-RAZAK, Chef service Relations Commerciales du PAL.

Il a été question de l'importance que revêt le client au Port Autonome de Lomé sous l'impulsion de son Directeur Général, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON.

Différentes personnalités du PAL ont apporté leurs contributions, tout en saluant les résultats sans cesse croissant du Port de Lomé, qui ont fait de ce dernier, le 1er Port de la sous-région grâce aux efforts des plus hautes autorités du pays et en relevant les services de qualité qu'offre le Port de Lomé.

On notait la présence du Directeur Général du CETEF M. Kueku-Banka JOHNSON.



CHO AFR

MODERNISATION DU PAL AVEC L'INITIATIVE "CHOOSE AFRICA"

VISITE DE L'AMBASSADEUR DE FRANCE
MARC VIZY AU PROJET DE LA SOTER

ACTUALITÉS

L'ambassadeur de France près la République Togolaise, Marc VIZY s'est rendu le 22 novembre 2019 au Port Autonome de Lomé (PAL) pour visiter le projet de la SOTER. Le chef de la diplomatie française au Togo était accompagné des représentants d'Orabank qui assure l'intermédiation financière dans ce projet, de la Directrice régionale de Proparco et du Directeur de l'AFD pour le Togo.



DOSE AFRICA

Le Projet SOTER dont bénéficie le PAL et qui a fait l'objet de l'attention de l'ambassadeur de France près le Togo est un projet mis en œuvre par la société SOTER grâce au dispositif SUNREF de l'Agence Française de Développement (AFD). Il s'inscrit dans le cadre de l'initiative française "Choose Africa" mis en œuvre par l'AFD qui concrétise la volonté de la France de soutenir l'entrepreneuriat africain et particulièrement celui du Togo.

L'objectif de cette initiative française "Choose Africa" avec le soutien de l'AFD et sa filiale dédiée au secteur privé Proparco est de mettre au service des start-ups, des Très Petites Entreprises (TPE) et des Petites et Moyennes Entreprises (PME) africaines, plusieurs outils pour les financer et les accompagner aux différents stades de leur développement. Mieux ces financements et cet accompagnement interviennent le plus souvent avec le soutien des partenaires locaux soutenus par le groupe de l'Agence Française de Développement. Concrètement, il faut dire que le projet porté par la SOTER au PAL s'inscrit pleinement dans l'initiative "Choose Africa" et plus précisément le dispositif SUNREF,

qui permet une assistance technique, l'accès à une ligne de crédit bonifiée au travers d'une banque, en l'occurrence Orabank et une subvention. Ce projet a permis de financer le Port Autonome de Lomé dans des investissements sur le plan environnemental et énergétique.

Il n'est pas superflu de rappeler que la SOTER est une société spécialisée dans la promotion des projets de développement ayant un grand impact sur la consommation énergétique et sur l'environnement. Ainsi le projet qui a fait l'objet de la visite de l'ambassadeur de France Marc VIZY au PAL, devra bénéficier à terme d'une prime SUNREF de 150 000 € soit près de 100 millions de francs CFA. Autre avantage de ce projet, le PAL sera accompagné par une mesure d'efficacité énergétique et une mesure de production d'énergie renouvelable.

Il s'agira d'une manière plus concrète du remplacement de l'éclairage actuel du PAL par un éclairage efficace grâce à une technologie plus efficace, qui permet non seulement d'allonger la durée de vie des lampes mais aussi de réduire les coûts d'entretien. L'économie d'énergie engendrée par

cette mesure est estimée à 65% par les spécialistes. L'autre avantage du projet est l'installation d'une centrale solaire PV de 2,423 MWc sans stockage en autoconsommation pour contribuer à l'autonomie du PAL en termes d'énergie électrique. Cette mesure permettra au PAL de produire à terme une électricité renouvelable représentant 42% de sa consommation d'énergie de l'année de référence. Ceci équivaut à une réduction des émissions de 1 426,8 tCO₂.

A termes, ces deux mesures permettront de réduire la facture d'électricité. Cette facture devrait passer de 70 à 10 millions de francs CFA mensuellement. De ce fait les coûts d'exploitation du PAL ainsi que sa dépense énergétique seront nettement réduits.

Il faut dire que ce projet de la SOTER avec l'initiative française "Choose Africa" est une aubaine que les autorités portuaires togolaises n'ont pas voulu rater. Elles ne ménagent aucun effort pour sa réalisation et son aboutissement heureux. Et c'est satisfait de l'évolution du projet que l'ambassadeur de France près le Togo Marc VIZY a quitté les installations du PAL.





ACTUALITÉS

LA SÉCURITÉ AU PAL, UN MODÈLE DE RÉUSSITE



TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES



Le Port Autonome de Lomé (PAL) est aujourd'hui incontestablement l'un des ports les plus sécurisés de la sous-région ouest africaine. Le Togo fait de la sécurité de sa plateforme portuaire une priorité exceptionnelle. Cette place enviée qui lui confère des performances économiques fait également de lui un modèle de réussite. Nonobstant, cette notoriété ne s'est pas réalisée en un seul jour et, est le fruit d'innombrables efforts des autorités au plus haut niveau du pays et des usagers de la plateforme portuaire. Immersion dans le cheminement d'un des ports les plus sûrs du continent.

C'est en 2004 que de nouvelles mesures de sécurité ont été imposées aux navires et aux ports en matière de sécurité par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). En effet, les attentats du 11 septembre 2001 ont révélé aux yeux du monde la puissance destructrice des actes terroristes, de profondes réformes ont été apportées dans l'organisation du transport international afin d'assurer plus efficacement l'acheminement des personnes et des marchandises en toute sûreté. Dans le cadre du transport maritime le code ISPS a été adopté. L'ISPS, International Ship and Port Security, qui en français signifie Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires est entré en vigueur depuis juillet 2004.

Ce code s'applique aux navires effectuant des voyages commerciaux à l'échelle internationale et aux installations portuaires desservant ces types de navires. En revanche, il ne s'applique pas aux navires de guerre, navires de guerre auxiliaires, ou encore navires appartenant ou gérés par un gouvernement contractant pour des activités non commerciales. D'une manière générale, le code ISPS est un outil international de prévention des actes illicites contre les navires commerciaux, les personnes et marchandises transportées et enfin les installations portuaires. Son mode opératoire consiste à détecter, prévenir et dissuader les actes criminels susceptibles de compromettre la sûreté du transport maritime.

Très tôt, les autorités togolaises et portuaires prenant la mesure de la situation ont adopté le code ISPS. C'est ainsi que les ports togolais se sont conformés à ce code en prenant des mesures efficaces visant au renforcement de la sécurité sur les installations portuaires. Périodiquement et ce à compter de 2011, des équipes des garde-côtes américains visitent les installations portuaires afin de s'assurer de la capacité du Togo à répondre aux normes internationales de sécurité portuaires. Au nombre des dispositifs sécuritaires instaurés depuis des années par les autorités portuaires pour renforcer la sécurité et partant de là, la confiance des acteurs portuaires figure en bonne place la création d'un corps spécial de

sécurité dénommé « Les Abeilles » qui contrôle les accès à l'installation portuaire et assure la patrouille sur toutes les zones d'activités du Port; le contrôle des accès au Port par des vignettes pour les véhicules et les badges magnétiques pour les personnes; l'installation de caméras de surveillance et d'un scanner Gantry HCV pour le scanning des conteneurs.

Comme si cela ne suffisait pas, en vue de répondre aux préoccupations sécuritaires des autorités togolaises en matière d'inspection et d'importation de marchandises de contrebande, de trafic d'armes et de drogues, un corps spécial dénommé Sûreté Portuaire qui contrôle l'entrée et la sortie des personnes et des véhicules a été mis sur les fonts baptismaux. Ce dispositif de sécurité répond aux exigences du Code International pour la Sûreté des

Navires et des Installations Portuaires. De nouvelles mesures en ce qui concerne l'accès et le stationnement des camions dans l'enceinte portuaire ont été adoptées. Mieux, les activités informelles anarchiques que l'on observait dans l'enceinte du Port ont disparu.

Et les résultats ne se sont pas fait attendre. Le PAL a réalisé des performances encourageantes au point d'être l'un des ports les plus compétitifs de la sous-région. En effet, tout navire qui accoste au PAL est certain qu'il vient en lieu sécurisé. Le port lui garantit qu'il ne sera pas l'objet d'une attaque, d'un vol ou de toute autre forme de criminalité. A cela, s'ajoute, bien évidemment, la sécurité du chargement. L'affréteur a légitimement la certitude que la totalité de la cargaison transportée arrivera bien à destination. Ces dispositions ont permis



le développement de l'activité avec la croissance des bateaux qui accostent tout en bénéficiant du label 100% sécurité. Cette sécurité renforcée a permis aussi plus de fluidité dans le traitement des marchandises dopant ainsi les recettes qui permettent au Port de jouer un rôle essentiel dans l'économie nationale car il contribue à plus de 80% des recettes douanières du Togo. Il faut dire que le dispositif sécuritaire est constamment contrôlé et les acteurs formés et recyclés. En décembre 2019 par exemple, le Togo a été l'un des premiers pays à bénéficier du projet Western and Central Africa Port Security (WeCAPS). Un projet qui a permis de former 189 professionnels du PAL et cela a été donc une belle opportunité pour améliorer le dispositif sécuritaire et la sûreté de la plateforme portuaire de Lomé à travers la formation des

intervenants. La formation dont ont bénéficié les personnes formées portait sur la gestion de l'incendie et le code ISPS.

Autres conséquences de l'instauration de la sécurité et de la sûreté au PAL, le stationnement en rade sur les côtes togolaises de navires. Les usagers de la route internationale numéro 2 Aflao-Aného sont habitués depuis des années à voir sur les côtes togolaises, des centaines de navires alignés les uns derrière les autres en direction de la plateforme portuaire de Lomé. Et de toute évidence, tous ces navires n'accostent pas nécessairement au PAL mais une bonne partie est en rade pour bénéficier de la protection des autorités sécuritaires et ceci pour échapper aux pirates qui sévissent dans les eaux du Golfe de Guinée. Si cette sécurité maritime nécessite des moyens matériels

et humains de la part des autorités togolaises, il faut dire qu'elle rapporte également des millions au Port de Lomé.

Toutes ces mesures sécuritaires doublées de la mise en service de nouvelles infrastructures ont donné une nouvelle dynamique au PAL. La preuve, le trafic conteneurs a franchi la barre de 1,5 millions d'EVP en 2019. Sur la même période le trafic de marchandises est de 22,610 millions. Aujourd'hui, le PAL est un modèle de réussite en ce qui concerne la sécurité tant à l'intérieur des installations portuaires qu'à l'extérieur. En témoigne, le ballet incessant des responsables des ports voisins pour s'inspirer de l'expérience togolaise en la matière.

Rochereau AVIDOUTE





ETSE KOSSI, DIRECTEUR DE L'EXPLOITATION DU PAL

LA GESTION DES PRODUITS FRIGORIFIQUES AU PORT DE LOMÉ

Délicate opération portuaire. La chaîne du froid ne doit pas être rompue depuis l'embarquement des marchandises jusqu'à sa livraison. La Direction de l'Exploitation (D.E) du Port Autonome de Lomé a détaillé tout le processus de la chaîne de froid dans une interview accordée à notre rédaction.



LA PILOTINE : Comment se fait la gestion frigorifique au Port de Lomé ?

D.E. : Il est question ici des marchandises transportées sous température dirigée ou contrôlée. Il s'agit généralement des produits alimentaires, des produits frais comme des fruits et légumes, des matières premières avant transformation, des préparations alimentaires surgelées ou des produits pharmaceutiques à stocker.

Au PAL, nous observons généralement trois modes de conditionnement des produits frigorifiques déchargés. Il y a :

- Les produits congelés conteneurisés (utilisation des conteneurs frigorifiques transportés par les navires porte-conteneurs) ;
- Les produits congelés conventionnels. Exemple : cartons de poissons congelés (non conteneurisés) transportés par les navires frigorifiques ;
- Et, un cas très rare, les poissons à nu notamment des requins non emballés chargés dans les navires frigorifiques.

Lorsqu'il s'agit des produits congelés conteneurisés, le client ou son mandataire

(transitaire) peut opter pour un enlèvement de sa marchandise sous le palan du navire ou un enlèvement après entreposage du conteneur au Port.

Concernant le premier cas (enlèvement sous-palan), le client procède aux formalités d'enlèvement via le SEGUCE auprès des différentes administrations (OTR - Douane, PAL, Agence Consignataire, Manutentionnaire privé, Antaser...).

Quant à la seconde option c'est-à-dire enlèvement après stockage au Port, le conteneur frigorifique déchargé du navire va faire l'objet de transfert sur l'aire de stockage en attente des formalités d'enlèvement qui se feront plus tard. Pour éviter la rupture de la chaîne de froid, dès que le conteneur frigorifique est déchargé du navire, il est immédiatement transféré sur l'aire de stockage et branché sur le secteur ou sur le réseau électrique. Lorsque le client décide plus tard d'enlever sa marchandise entreposée, il a le choix entre faire un dépotage au port (transfert au Centre de dépotage) ou faire un dépotage en ville. Il accomplira bien

sûr les formalités requises en fonction du choix opéré.

LA PILOTINE : Quels sont les produits concernés par cette gestion frigorifique ?

D.E. : Les produits concernés par cette gestion frigorifique sont :

Poissons congelés ; Ailes et groupes des volailles ; Autres viandes ; Pommes de terre ; Légumes et fruits ; Certaines confiseries et laits ; Déchets de boucheries (tête, peaux et pattes de bœuf ; Certains produits pharmaceutiques ; Vivres frais (jambon, saucisses, fromage...)

LA PILOTINE : Quelles sont les destinations des produits frigorifiques qui arrivent au Port de Lomé ?

D.E. : Les destinations des produits frigorifiques débarqués au Port de Lomé sont :

Togo (en consommation locale) ; Burkina Faso (en transit) ; Niger (en transit) ; Mali (en transit) ; Ghana (en transit).

REDACTION DE LA PILOTINE





DOSSIERS

GESTION DU CLINKER AU PORT DE LOME



TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES



Le Clinker n'est pas un minéral comme les autres. Sa manutention au Port de Lomé s'effectue en plusieurs opérations. L'Autorité Portuaire assure sa manutention

Débarqué au Port de Lomé, le clinker a trois destinations à savoir :

- le Togo par la société CIMTOGO (total réceptionné en 2019 s'élève à 216.871 tonnes) ;
- le Burkina Faso par la société CIMFASO (total réceptionné en 2019 s'élève à 376 477 tonnes) ;
- le Ghana par la société DIAMOND CIMENT via la société WACEM : total réceptionné en 2018 s'élève à 333 350 tonnes.

Avant tout, précisons que la manutention du clinker comme tous les autres minerais n'est pas concédée à un opérateur privé. Elle est toujours faite par le PAL. Les étapes sont les suivantes :

ETAPES	EXPLICATIONS
1-ANNONCE DE L'ESCALE	Le représentant de l'armateur du navire se connecte au GUCE et y crée l'escale du navire c'est-à-dire l'Annonce du Transport Physique (ATP). - Le GUCE transmet l'ATP via le net au PAL qui s'intègre automatiquement dans le SIPE
2-TRANSMISSION DU MANIFESTE	- Le Consignataire ou l'agent maritime transmet le manifeste électronique au GUCE qui l'envoie à la Douane ; - La Douane confirme l'intégration ; - Le GUCE met le manifeste à disposition de toutes les structures abonnées y compris le PAL.
3-INTÉGRATION DU MANIFESTE DANS LE SIPE PAR LE PAL	- Le manifeste envoyé par le GUCE via le net s'intègre automatiquement dans le SIPE
4-LES FORMALITÉS À ACCOMPLIR AVANT L'ACCOSTAGE DU NAVIRE ET LES OPÉRATIONS COMMERCIALES (DÉCHARGEMENT)	Dossier d'enlèvement sous-palan constitué par le transitaire et déposé à la DE. Il s'agit de : Connaissancement ; Bon à Délivrer (BAD) délivré par le consignataire ; Déclaration en douane ; Estimation des frais portuaires avec un deposit fait par le client sur son compte au niveau du port Demande d'enlèvement sous-palan adressée au DE ; Quittance PAL ; Bon de Sortie du PAL. La facture ne sera établie qu'à la fin des opérations sur la base de l'état différentiel. -Le poste traitant fait la demande des équipes des dockers auprès du SMOP via la Section programmation et suivi. La demande est traitée dans le SIPE. -Formalités auprès de la section l'ESCAM pour l'obtention des Bon d'accès des camions.
5- ACCOSTAGE ET DÉBUT DES OPÉRATIONS COMMERCIALES (DÉBARQUEMENT ET LIVRAISON SOUS PALAN)	-L'accostage des navires au port de Lomé suit un planning établi par Direction de la Capitainerie (DCAP). Sachant que le Port de Lomé fonctionne sur le principe de la spécialisation des quais, les navires minéraliers sont accostés au quai minéralier. Cette opération est conduite de bout à bout par les pilotes du PAL assistés par le service de remorquage (BOLUDA). -Dès l'accostage du navire et après le constat général de la cargaison, le manutentionnaire (PAL) procède au débarquement des marchandises suivant le cargo plan avec les équipements et les petits matériels à savoir : les godets, les trémies, les chargeurs, les balais, les pelles, les câbles, etc. -La livraison des minerais au client se fait sous le palan du navire dans les camions bennes mis à disposition par le client. Le souci majeur c'est d'arriver à alterner le cycle palan avec le cycle transfert de sorte à éviter les arrêts du cycle palan. Chaque départ de camion chargé de clinker est pointé par les pointeurs du PAL.
6- SORTIE DE LA MARCHANDISE DANS LE PORT FRANC	Pour les enlèvements du clinker, les camions chargés quittent le quai et se dirigent directement vers le lieu de stockage désigné par le destinataire ou l'ayant droit à la marchandise. La société BETAMAR, commise par le PAL, procède par le draft pour déterminer le tonnage débarqué par jour.
7- DEMANDE DE FACTURATION ET PAIEMENT DE LA FACTURE	A la fin de l'opération de déchargement, après avoir établi l'état différentiel, la DE procède à la saisie dans SIPE des différentes prestations offertes à la marchandise et fait la demande de factures y afférente. La facturation du client est faite sur la base de la quantité réellement déchargée et le montant à payer est apuré par le deposit s'il est supérieur ou égal au montant de la facture. Dans le cas contraire le client paie la différence.



GROUPE GATO

SHIPPING & LOGISTICS



Positionnement / enlèvement à domicile / Prise en charge en nos entrepôts ou à quai dans le port de départ / Réexportation directe sur les villes de l'hinterland / Emballage et marquage des colis confiés, arrimage et calage dans les conteneurs / Gestion du fret (maritime et aérien) avec une rotation régulière des navi / ETC.



GATO ... une vision, une valeur, une qualité ...

GROUPE GATO SHIPPING & LOGISTICS (2G) SAU

Rond Point du Port Autonome de Lomé, Place des 4 Etoiles 06 BP 61088 Lomé 06 Tél : +228 22 27 94 57 / 22 71 94 77

Fax : +228 22 27 94 62 - E-mail : gato@groupegato.com / operations@groupegato.com

Site web : www.groupegato.com / Lomé – TOGO (West Africa)



PERFORMANCES PORTUAIRES

LES ACTIVITÉS DE TRANSBORDEMENT ONT AUGMENTÉ DE PRÈS DE 50% DEPUIS 2012 AU PORT DE LOMÉ

En effet, au Port de Lomé, les opérations de transbordement, ont donné un coup d'accélérateur au trafic global, permettant à la plateforme portuaire de Lomé de tutoyer celle d'Abidjan sur le volume de marchandises traitées. En 2018, les activités de transbordement au Port de Lomé ont permis de traiter 22 millions de tonnes contre 24 millions pour le Port d'Abidjan.

Depuis 2012, les marchandises en transbordement au Port de Lomé ont connu une montée fulgurante. Minuscule et ne représentant que 4% du trafic global il y a encore 7 ans, leur tonnage a atteint 14,2 millions en 2018. Ayant ainsi augmenté plus de 43 fois depuis 2012, les volumes transbordés représentent désormais plus de la moitié (64%) du trafic global, confirmant les récompenses obtenues, consécutivement, par le Port Autonome de Lomé les trois dernières années. Si le transbordement a le vent en poupe, ce courant d'air favorable est surtout soufflé par le trafic conteneur. Sur ce palier, Lomé semble avoir pris quelques longueurs d'avance sur ses voisins, concurrents directs, que sont les ports d'Abidjan, de Cotonou et de Tema.

En effet, passé de 380 000 EVP en 2014 à un peu moins de 1,4 millions d'EVP en 2018, faisant de la capitale togolaise la principale plateforme à conteneurs de la sous-région ouest-Africaine, le trafic conteneur est fortement dominé par les opérations de transbordement. Ces dernières concentraient 77% du segment conteneur. Ce qui fait de Lomé un hub régional.

Comme on le voit, il faut dire que les réformes inspirées par le président de la République Faure Gnassingbé et mises en œuvre par les autorités portuaires ont incité les grands groupes de manutention à investir au PAL. Ce qui a permis de hisser non seulement le PAL comme un port performant mais aussi de faire du Togo un hub logistique.



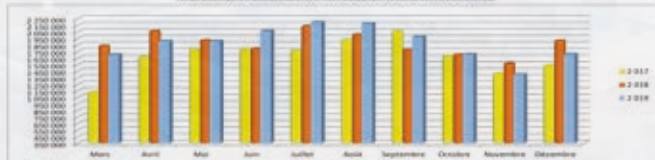
Comme le veulent les autorités togolaises, le Port Autonome de Lomé (PAL) continue de réaliser des prouesses dans divers domaines des activités maritimes et portuaires. C'est dans cette perspective, que les autorités portuaires ainsi que l'ensemble de la communauté portuaire mettent les bouchées doubles pour hisser le Port de Lomé au rang des ports les plus performants d'Afrique. Et à l'arrivée, on peut sans risque de se tromper affirmer que les fruits tiennent la promesse des fleurs du moment où, dans le domaine de transbordement, au Port de Lomé il a augmenté près de 50 fois depuis 2012.



1 - Evolution mensuelle du trafic global
Janv - Déc

en tonnes	2017	2018	2019	Différence			
				Val abs 2018/2017	Var % 2018/2017	Val abs 2019/2018	Var % 2019/2018
Janvier	1 276 216	2 002 884	2 144 878	726 668	56,94	141 994	7,09
Février	1 300 375	1 396 349	1 798 490	95 974	7,38	402 141	28,80
Mars	1 128 974	1 836 521	1 703 719	707 547	62,67	-132 802	-7,23
Avril	1 666 761	2 059 164	1 910 154	392 403	23,54	-149 010	-7,24
Mai	1 782 253	1 920 063	1 907 643	137 810	7,73	-12 420	-0,65
Juin	1 782 779	1 794 757	2 061 980	11 978	0,67	267 223	14,89
Juillet	1 764 905	2 136 084	2 196 368	371 179	21,03	60 284	2,82
Août	1 925 431	2 007 583	2 177 703	82 160	4,27	170 122	8,47
Septembre	2 058 911	1 779 000	1 973 414	-279 911	-13,60	194 414	10,93
Octobre	1 683 183	1 701 991	1 709 394	18 808	1,12	7 403	0,43
Novembre	1 411 092	1 568 451	1 398 765	157 359	11,35	-169 686	-10,82
Décembre	1 535 754	1 914 571	1 700 055	378 817	24,67	-206 516	-10,79
TOTAL	19 316 624	22 117 416	22 690 563	2 800 792	14,50	573 147	2,59

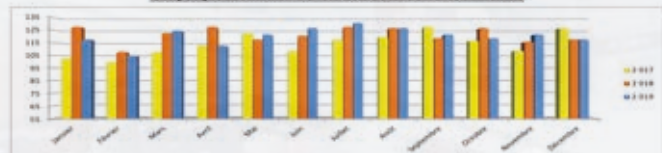
Graphique montrant l'évolution du trafic global



2 - Evolution mensuelle de la desserte maritime
Janv - Déc

en nombre de navires	2017	2018	2019	Différence			
				Val abs 2018/2017	Var % 2018/2017	Val abs 2019/2018	Var % 2019/2018
Janvier	103	128	118	25	24,27	-10	-7,81
Février	100	108	105	8	8,00	-3	-2,78
Mars	108	123	125	15	13,89	2	1,63
Avril	113	128	113	15	13,27	-15	-11,72
Mai	123	118	122	-5	-4,07	4	3,39
Juin	109	121	127	12	11,01	6	4,96
Juillet	118	128	131	10	8,47	3	2,34
Août	120	127	127	7	5,83	0	0,00
Septembre	128	119	122	-9	-7,03	3	2,52
Octobre	117	127	119	10	8,55	-8	-6,30
Novembre	109	116	122	7	6,42	6	5,17
Décembre	127	118	118	-9	-7,09	0	0,00
TOTAL	1 375	1 461	1 449	86	6,25	-12	-0,82

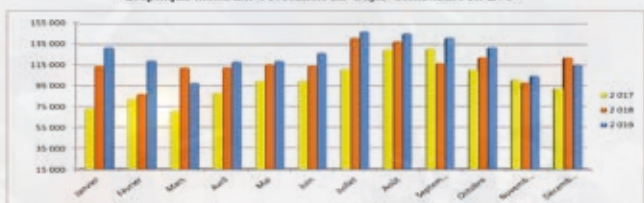
Graphique montrant l'évolution de la desserte maritime



3 - Evolution mensuelle du trafic Conteneurs en EVP
Janv - Déc

	2017	2018	2019	Différence			
				Val abs 2018/2017	Var % 2018/2017	Val abs 2019/2018	Var % 2019/2018
Janvier	73 386	113 817	132 176	40 431	55,09	18 359	16,13
Février	82 735	87 371	119 384	4 636	5,60	32 013	36,64
Mars	71 340	112 662	98 031	41 322	57,92	-14 631	-12,99
Avril	88 335	112 868	118 430	24 533	27,77	5 562	4,93
Mai	100 157	115 886	119 084	15 729	15,70	3 198	2,76
Juin	100 259	114 198	126 804	13 939	13,90	12 606	11,04
Juillet	111 581	141 312	147 253	29 731	26,65	5 941	4,20
Août	130 258	137 762	145 609	7 504	5,76	7 847	5,70
Septembre	131 178	116 946	141 366	-14 232	-10,85	24 420	20,88
Octobre	110 906	122 506	132 178	11 600	10,46	9 672	7,90
Novembre	101 129	98 141	104 701	-2 988	-2,95	6 560	6,68
Décembre	92 577	122 264	115 595	29 687	32,07	-6 669	-5,45
TOTAL	1 193 841	1 395 733	1 500 611	201 892	16,91	104 878	7,51

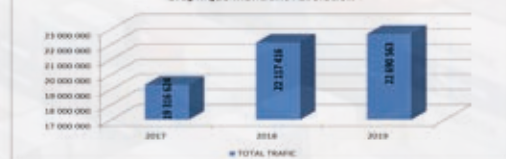
Graphique montrant l'évolution du trafic conteneurs en EVP



4 - Trafic Global par sens de mouvement
Janv. - Déc.

en tonnes	2017	2018	2019	VAR %	
				2018/2017	2019/2018
Traffic Import	5 910 129	6 633 323	6 569 332	12,24	-0,96
Import Togo	3 238 578	3 407 482	3 706 826	5,22	8,78
Transit Import	2 671 551	3 225 841	2 862 506	20,75	-11,26
Traffic Export	1 127 041	1 255 183	1 288 532	11,37	2,66
Export Togo	892 229	1 036 253	1 112 977	16,14	7,40
Transit Export	234 812	218 930	175 555	-6,76	-19,81
Traffic Transbo	12 279 454	14 228 910	14 832 699	15,88	4,24
Import	6 768 681	7 822 024	8 122 079	15,56	3,84
Export	5 510 773	6 406 886	6 710 620	16,26	4,74
TOTAL TRAFIC	19 316 624	22 117 416	22 690 563	14,50	2,59

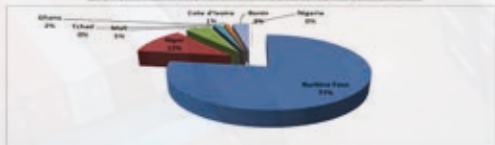
Graphique montrant l'évolution



5 - Trafic transit par pays
Janv - Déc

en tonnes	2017	2018	2019	VAR %	
				2018/2017	2019/2018
Pays Interland	2 076 988	2 575 488	2 851 526	24,00	10,72
Burkina Faso	1 701 646	2 354 654	2 347 442	36,74	8,85
Niger	271 437	267 023	357 233	-1,63	33,78
Mali	103 733	353 199	146 720	45,76	-2,87
Tchad	134	572	143	0,00	-75,35
Pays côtiers	829 415	869 323	180 535	4,81	-78,54
Libéria	681 865	642 009	51 394	-2,93	-95,24
Cote d'Ivoire	30 886	43 807	31 425	18,76	-28,26
Bénin	92 448	245 626	101 417	57,82	-58,88
Nigeria	18 216	37 881	2 799	-1,84	-97,34
TOTAL TRAFIC TRANSIT	2 906 563	3 444 771	3 038 063	18,53	-11,81

Graphique montrant la répartition du trafic transit par pays de Janv.-déc.-2019



Graphique montrant la répartition du trafic transit par sens de mouvement de Janv.-déc.-2019



6- REPARTITION DU TRAFIC GLOBAL PAR MODE DE CONDITIONNEMENT en %
2016-2019

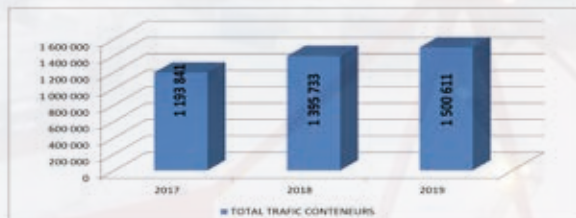
RUBRIQUES	2016	2017	2018	2019
VRACS	20,22	14,16	14,03	11,98
Vrac Liquide	7,39	5,76	5,89	5,49
Vrac Solide	12,83	8,40	8,14	6,49
MARCHANDISES GENERALES	79,78	85,84	85,97	88,02
Traffic Conteneurs	75,86	81,80	82,83	84,96
Conventionnels	3,92	4,04	3,14	3,06
TRAFIC TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00



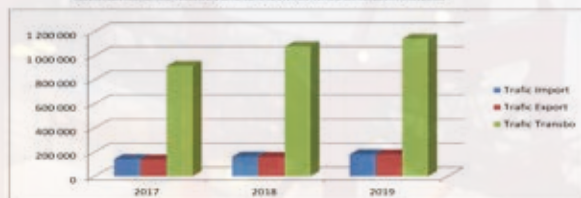
7 - Trafic conteneurs par sens de mouvements Janv - Déc

	en EVP			Var %	
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018
Trafic Import	141 998	161 969	181 585	14,06	12,11
Import Togo	82 077	85 779	94 590	4,51	10,27
Transit Import	59 921	76 190	86 995	27,15	14,18
Trafic Export	136 453	159 181	179 183	16,66	12,57
Export Togo	121 838	147 084	168 819	20,72	14,78
Transit Export	14 615	12 097	10 364	-17,23	-14,33
Trafic Transbo	915 390	1 074 583	1 139 843	17,39	6,07
Import	457 383	539 444	570 770	17,94	5,81
Export	458 007	535 139	569 073	16,84	6,34
TOTAL TRAFIC CONTENEURS	1 193 841	1 395 733	1 500 611	16,91	7,51

Graphique montrant l'évolution du trafic conteneurs

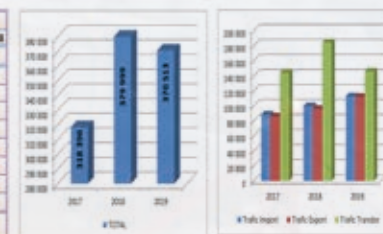


Graphique montrant le trafic conteneurs par sens de mvt



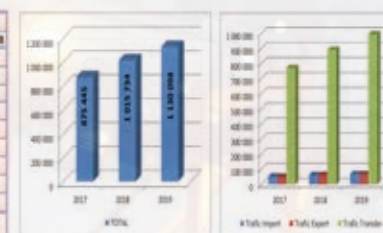
8 - Trafic conteneurs par manutentionnaire Janv - Déc

	en EVP			Variation %	
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018
Traffic Import	89 333	99 666	112 703	12,83	13,08
Traffic Export	85 896	96 003	112 057	11,78	16,71
Traffic Transbo	144 167	184 320	145 753	27,85	-20,92
Import	72 633	90 962	72 946	25,24	-23,82
Export	71 534	99 358	72 807	30,50	-27,00
TOTAL	318 396	379 999	370 513	19,35	-2,50



LCT

	en EVP			Variation %	
	2017	2018	2019	2018/2017	2019/2018
Traffic Import	59 665	62 363	68 882	16,10	10,56
Traffic Export	50 557	63 168	67 326	24,94	6,27
Traffic Transbo	771 223	890 263	994 090	15,44	11,66
Import	384 750	448 482	497 824	16,56	11,00
Export	386 473	441 781	496 266	14,31	12,83
TOTAL	875 445	1 015 794	1 130 298	16,62	11,26



10 - TRAFIC CONTENEURS PAR MANUTENTIONNAIRE

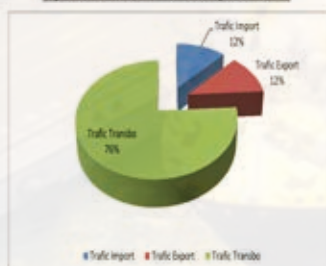
en EVP	CUMUL (JANV. - DEC) 2019						Total Trafic
	TOGO TERMINAL			LCT			
	Pleins	Vides	Total	Pleins	Vides	Total	
Traffic Import	108 540	4 163	112 703	68 872	10	68 882	181 585
Traffic Export	36 174	75 883	112 057	11 887	55 239	67 126	179 183
Traffic Transbo	108 980	36 773	145 753	762 175	231 915	994 090	1 139 843
Import	55 047	17 899	72 946	380 512	117 312	497 824	570 770
Export	53 933	18 874	72 807	381 663	114 603	496 266	569 073
TOTAL	253 694	116 819	370 513	842 934	287 164	1 130 098	1 500 611

Port Autonome de Lomé

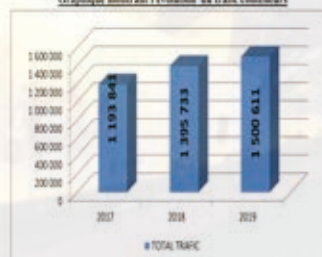
9 - Trafic conteneurs par sens de mouvements Janv - Déc

	2017			2018			2019			Var %	
	Pleins	Vides	Total	Pleins	Vides	Total	Pleins	Vides	Total	2018/2017	2019/2018
Traffic Import	139 851	2 147	141 998	158 701	3 268	161 969	177 412	4 173	181 585	14,06	12,11
Import Togo	79 934	2 143	82 077	82 511	3 268	85 779	90 420	4 170	94 590	4,51	10,27
Transit Import	59 917	4	59 921	76 190	0	76 190	86 992	3	86 995	27,15	14,18
Traffic Export	45 019	91 434	136 453	48 168	111 013	159 181	48 061	131 122	179 183	16,66	12,57
Export Togo	30 404	91 434	121 838	36 071	111 013	147 084	37 679	131 122	168 801	20,72	14,78
Transit Export	14 615	0	14 615	12 097	0	12 097	10 382	0	10 382	-17,23	-14,33
Traffic Transbo	709 994	205 396	915 390	830 244	244 339	1 074 583	871 155	268 688	1 139 843	17,39	6,07
Import	353 938	103 445	457 383	417 501	121 943	539 444	435 599	135 211	570 770	17,94	5,81
Export	356 056	101 951	458 007	412 743	122 396	535 139	435 596	133 477	569 073	16,84	6,34
TOTAL TRAFIC	894 864	298 977	1 193 841	1 037 113	358 620	1 395 733	1 096 628	403 983	1 500 611	16,91	7,51

Répartition du trafic conteneurs de 2019 par sens de mvt



Graphique montrant l'évolution du trafic conteneurs





LA SURPECHE

DOSSIERS

Dans presque tous les océans du monde et les grands lacs, la quantité de poissons capturés empêche la reconstitution des stocks. Bien qu'environ un tiers de l'ensemble des espèces soit victime de surpêche ou sur le point de l'être, la pêche intensive se poursuit. A l'échelle planétaire, le nombre de prises reste toutefois stable ; un signe indéniable de surpêche!



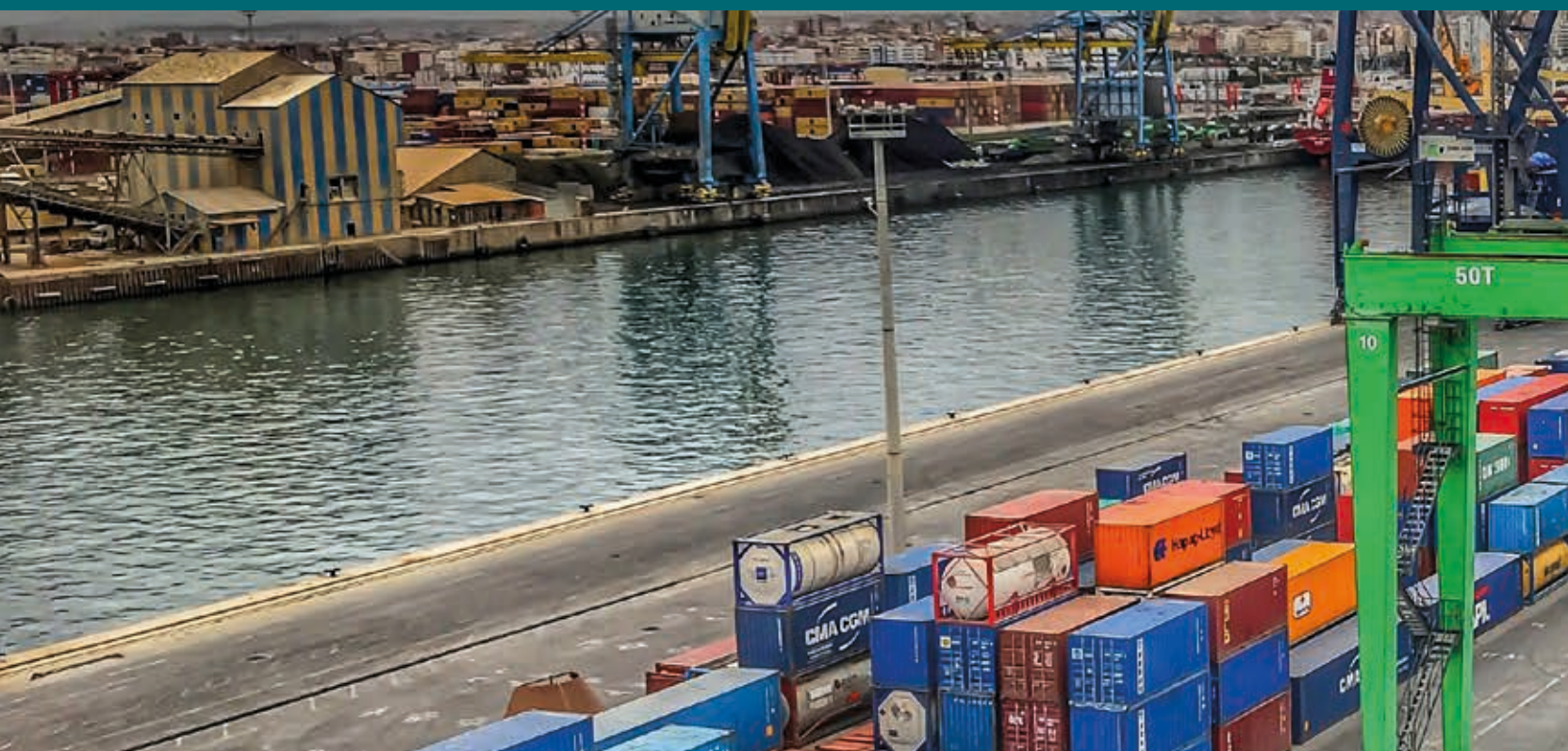
Les mers et océans, qui couvrent les deux tiers de la surface du globe, abritent environ 250 000 espèces. Ils constituent également une source de nourriture essentielle pour les quelque 7,5 milliards d'êtres humains qui peuplent actuellement notre planète. En effet, les poissons fournissent près de 7 pour cent des protéines consommées par la population mondiale. Sustenter autant de personnes nécessite une grande quantité de poisson : plus de 90 millions de tonnes sont pêchées chaque année dans les eaux du monde entier. La pêche s'est tellement intensifiée au cours de 60 dernières années qu'environ un tiers des effectifs de poissons sont en situation de surpêche. Ce chiffre s'élève même à 93% en mer Méditerranée. En d'autres termes, on capture plus de ces poissons qu'ils ne s'en reproduisent. Très industrialisée, la pêche utilise aujourd'hui diverses

méthodes, telles que les chaluts, qui prennent des quantités considérables et peuvent avoir une influence destructrice sur les eaux profondes et les fonds marins. Les quantités pêchées sont supérieures aux valeurs tolérables d'un point de vue écologique. Des stocks de poissons bientôt victimes de surpêche. Selon la FAO, 58% des stocks de poissons sont exploités au maximum. Les causes de la surpêche sont multiples. La consommation de produits de la mer croît et nourrit un commerce mondial. Globalement, le nombre de chalutiers est deux fois et demie supérieur à ce qui serait supportable. Les puissants lobbies du secteur défendent des quotas utiles à leurs intérêts économiques à court terme, nettement supérieurs aux valeurs tolérables d'un point de vue écologique. L'Union Européenne fixe des quantités de prises autorisées pour les eaux européennes. Or ces dernières années, ces quotas, qui font l'objet de débats politiques,

ont dépassé de 41% en moyenne les recommandations scientifiques. Si les stocks de poissons en Méditerranée sont victimes d'une surpêche massive, ils sont également fortement décimés dans les autres mers du continent. Par ailleurs, la pêche illégale est répandue. Selon les experts, entre 14 et 33% des prises mondiales sont illicites ou non déclarées. En outre, de plus en plus de poissons proviennent de l'aquaculture. Depuis 2014, plus de la moitié des spécimens consommés dans le monde sont élevés ainsi. Cependant, les espèces carnassières issues de l'aquaculture, tels que le saumon ou le thon, se nourrissent de poissons sauvages. La demande correspondante est donc en pleine croissance: pour 1 kg de thon d'aquaculture, il faut compter environ 15 kg de poisson.



POURQUOI LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES EST-IL VITAL POUR LE CONTINENT AFRICAIN ?



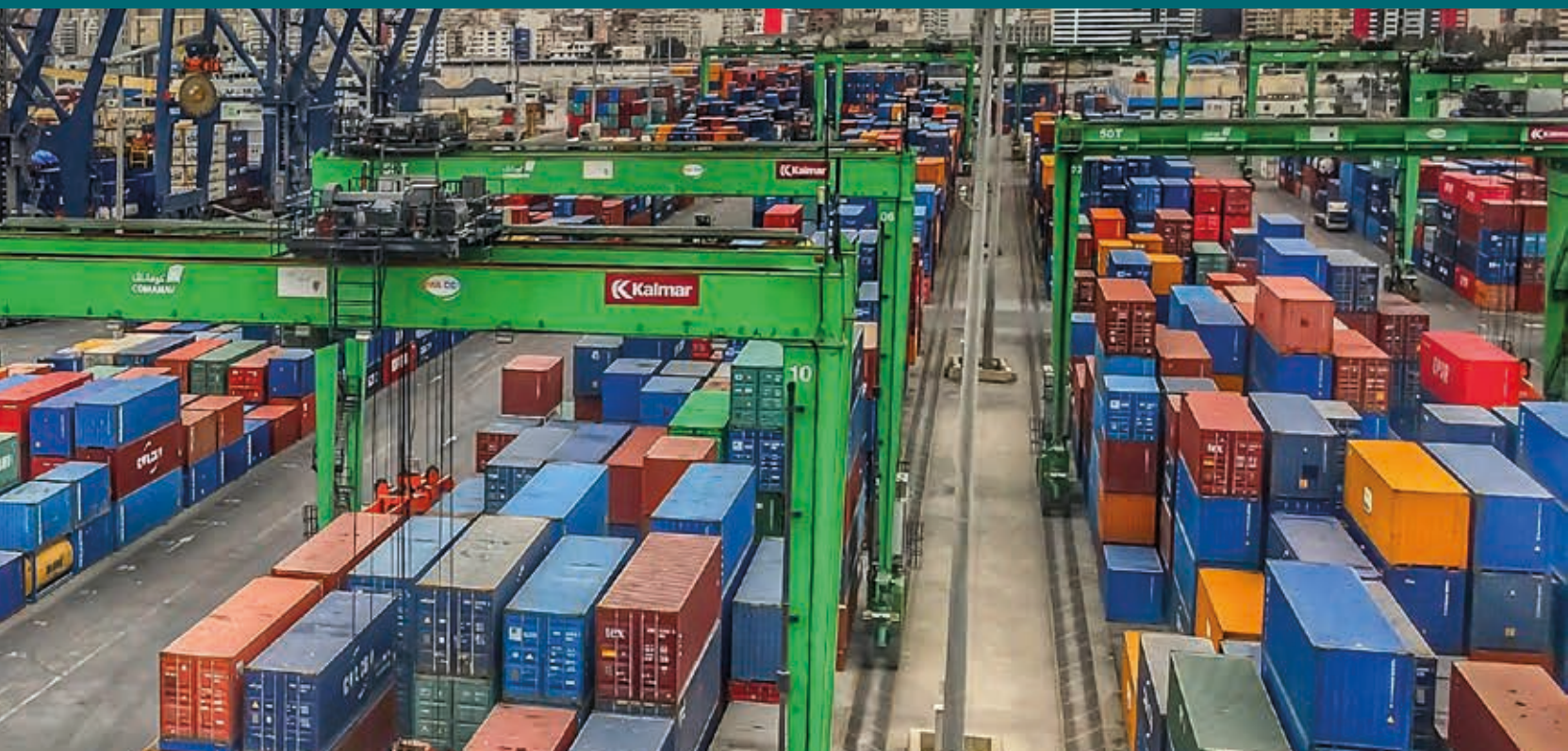
L'Afrique est un continent gigantesque, sa superficie est le triple de celle de l'Europe. Cette donnée justifie presque, à elle seule, l'importance du développement attendu du transport maritime, qui est de très loin le moyen de transport le plus économique rapporté au kilométrage parcouru. Le transport maritime est toujours aujourd'hui (et le restera encore longtemps) le moyen dévolu aux échanges intercontinentaux entre l'Afrique et l'Asie, d'une part, et entre l'Afrique et l'Europe, d'autre part. Ce mode d'acheminement est en effet efficace pour assurer le transport de grands volumes : non seulement les matières premières (telles que les

minerais, le pétrole, voire le gaz), mais aussi les céréales ou des matériaux de construction transportés en vrac. L'essor de la conteneurisation a, quant à lui, permis de transporter des produits de consommation extrêmement divers et en très grandes quantités, grâce à des processus industrialisés de manutention qui ont permis de diminuer les coûts et les délais de façon exponentielle.

En plus de ces échanges intercontinentaux, il est également certain que les échanges intra-africains vont eux aussi se développer et venir, pour partie, augmenter les volumes transportés par la voie maritime, là encore pour les mêmes raisons

économiques que celles déjà évoquées. Enfin, les économies nationales de nombreux pays enclavés du continent africain sont déjà très dépendantes du bon fonctionnement d'un (ou plusieurs) corridor(s) d'approvisionnement tant pour leurs importations que pour leurs exportations, et le sont donc également de l'efficacité des ports associés à ces corridors. Le transport maritime est particulièrement bien adapté à un continent aussi grand que l'Afrique, tant pour ses échanges avec le reste du monde que pour le développement d'échanges domestiques africains appelés à se développer.

L'analyse du domaine portuaire africain et de ses évolutions les plus récentes conduit inmanquablement à recenser les principales caractéristiques de ce continent en ce qui concerne la logistique entendue au sens large. Pour nous en tenir aux trois critères les plus dimensionnants, nous mentionnerons la taille du continent (toujours déterminante en matière de logistique), sa population (à la fois actrice de la consommation et de la production) et, enfin, l'inventaire de ses richesses (quasi exclusivement naturelles, aujourd'hui, mais plus diversifiées, demain).



La croissance démographique de l'Afrique reste forte, elle est en effet supérieure à 3 % dans plus de la majorité des pays qui la composent. Si ce chiffre justifie à lui seul une croissance déjà conséquente de la consommation de produits de base, il s'ajoute à cet état de fait l'émergence d'une classe moyenne bien plus consommatrice de biens de consommation qui, aujourd'hui, sont essentiellement produits hors d'Afrique.

L'essor de la téléphonie mobile, le déploiement de nombreuses enseignes de la grande distribution, l'augmentation du nombre des véhicules en circulation, l'arrivée du e-commerce ou encore

l'augmentation rapide du nombre des téléspectateurs (notamment lors des grands rendez-vous sportifs) sont des exemples qui illustrent bien cette forte croissance de la consommation en Afrique.

De ce fait, et malgré le frein que représente encore en particulier l'insuffisance des infrastructures portuaires, la croissance des volumes transportés par la voie maritime vers l'Afrique est supérieure (d'un coefficient estimé à environ 1,5) à sa croissance économique. On assiste donc à une course contre la montre engagée dans le domaine des infrastructures de façon à pouvoir toujours disposer d'une capacité qui soit en mesure de traiter cette augmentation

des volumes. Cette adaptation rapide et nécessaire - dans un domaine où pourtant les investissements sont coûteux et les contraintes techniques importantes, et où les interférences avec de nombreux autres aspects liés à l'aménagement du territoire (dessertes par routes, par le rail, la voie fluviale...) sont déterminantes - est le défi que les États africains ayant une façade maritime ont à relever aujourd'hui.

L'adaptation rapide des infrastructures portuaires est vitale si l'on veut rendre possible la croissance économique d'arrière-pensées entières dépendants de leur porte d'entrée et de sortie maritime.

Grâce à ses matières premières (pétrole, minerais, bois...), l'Afrique a développé depuis plusieurs dizaines d'années un réseau d'infrastructures portuaires qui était adapté, dans un premier temps, au transport de ces matières premières vers l'Europe, puis vers l'Asie.

Aujourd'hui, s'y rajoutent l'exportation de produits agricoles (tels le cacao, les fruits, le coton), ainsi que, comme nous l'avons vu au paragraphe précédent, l'importation de nombreux produits allant des céréales aux matériaux de construction, aux biens de consommation courante et aux véhicules et engins de toutes sortes (pour n'en citer que quelques-uns).

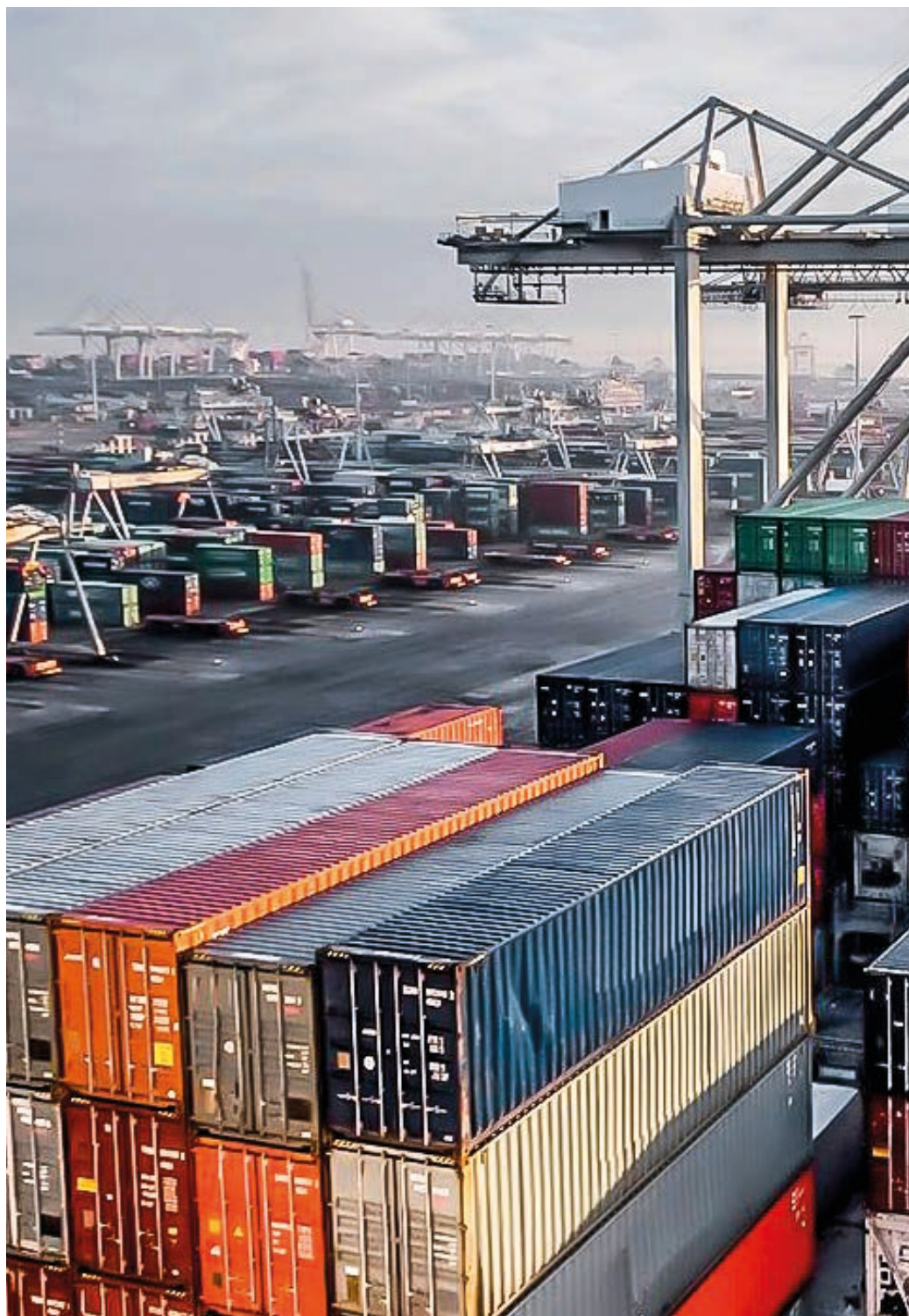
Pour atteindre les standards internationaux dans le domaine de la manutention portuaire et faire bénéficier l'Afrique des effets d'échelle déjà observés ailleurs dans le monde, il a été nécessaire de moderniser les infrastructures portuaires et de spécialiser les ports en y construisant des terminaux adaptés à chaque type (bulk et break-bulk) de transport maritime : les conteneurs, les véhicules et, enfin, les liquides. Aujourd'hui, certaines industries (notamment l'industrie textile) commencent à regarder le continent africain comme une possible future localisation de leur production. L'Afrique a en effet pour elle plusieurs avantages indéniables : une population qui consomme de plus en plus, une main-d'œuvre bon marché, une proximité avec de grands centres de consommation comme l'Europe ou le Moyen-Orient, ce qui permet des délais entre production et consommation moins importants que ceux constatés entre ces mêmes centres de consommation et, par exemple, l'Asie du Sud-est. C'est ainsi que pour ces mêmes raisons, des fabricants de vêtements ont commencé à installer des usines en Éthiopie ou au Nigeria. Il reste que pour que cette tendance puisse s'établir durablement, la logistique doit être en mesure de faire face et d'offrir des facilités et des coûts comparables à ce que l'on peut trouver en Asie du Sud-est ou en Amérique latine.

Le continent africain a la possibilité de devenir une usine pour le monde. Pour cela, la spécialisation et la modernisation de ces installations portuaires doivent se poursuivre, et même s'intensifier. Une modernisation en évolution

rapide depuis maintenant dix ans. À la fin des années 1990, les ports africains (excepté ceux d'Afrique du Sud) ont eu à faire face à de nombreux défis : leurs infrastructures portuaires étaient alors vétustes, peu entretenues et non adaptées aux évolutions d'un domaine maritime se caractérisant, entre autres, par un développement spectaculaire de la conteneurisation. Par ailleurs, la gestion

des ports africains était alors le plus souvent étatisée, avec pour conséquence des capacités d'investissement très limitées (compte tenu de l'insuffisance des ressources disponibles et des priorités affichées par chaque pays concerné).

Pratiquement, cela se concrétisait, au niveau des ports, par une incapacité à accueillir des navires de forts tonnages,



c'est-à-dire de grande taille et de tirant d'eau important. Le plus souvent, les ports étaient dépourvus d'équipement de manutention et les navires qui y faisaient escale devaient donc disposer d'équipements de ce type. L'Afrique était de ce fait desservie par des armateurs de niche qui avaient adapté leurs moyens à cet état de fait. À titre d'exemple, au début des années 2000, les armateurs

Maersk et CMA CGM ont lancé chacun deux nouvelles familles de porte-conteneurs (respectivement Wafmax et Africamax), toutes deux spécialisées pour l'Afrique, soit des navires à faible tirant d'eau et grées (c'est-à-dire équipés de leurs propres appareils de levage et de manutention). Or, moins de dix ans plus tard, ces navires avaient été déjà largement supplantés par des navires

de plus grande taille identiques à ceux parcourant les autres grandes voies maritimes, notamment entre l'Europe et l'Asie. Grâce aux progrès qu'elle a réalisés dans ses infrastructures maritimes, l'Afrique est ainsi devenue accessible pour l'ensemble des armateurs du globe.

Ce qui a permis cette évolution très rapide des infrastructures portuaires





Appui aux entreprises - Information - Formation - Appui à la création d'entreprises
 Promotion - Représentation - Gestion d'Equipements - Opportunités d'affaires
 Centre de Ressources AGOA - Transit Routier Inter-Etats de Marchandises
 Facilitation du Commerce et du Transport
 Centre de Formalités des Entreprises - Cour d'Arbitrage
 Centre de Gestion Agréé



Centre
de Formalités
des Entreprises

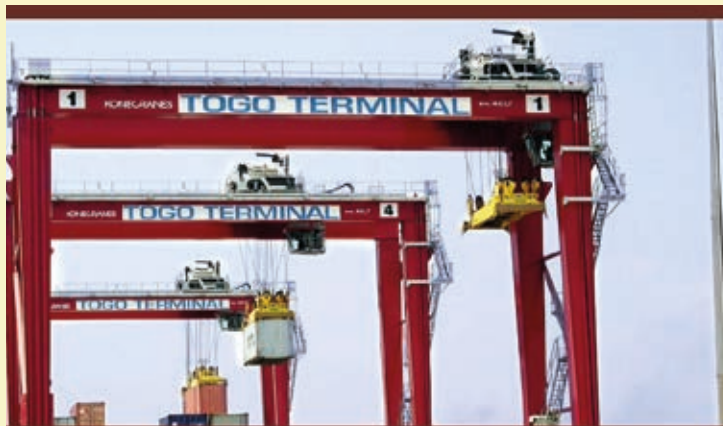


Centre de Gestion Agréé



Cour
d'Arbitrage
du Togo

La CCIT, au service des Entreprises et du Développement



Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo - Angle Avenue de la Présidence - Avenue Georges Pompidou
 01 B.P : 360 Lomé –TOGO - Tél : + 228 22 23 29 00 - Fax: +228 22 21 47 30
 Email: ccit@ccit.tg - ccitogo@gmail.com Site Web : www.ccit.tg

(en à peine dix ans), c'est avant tout l'adoption progressive par la majorité des pays africains d'une organisation portuaire fondée sur le modèle des partenariats publics-privés. Un mode de gestion et de financement qui vise à la fois à maintenir l'État dans une position de propriétaire (ce qui lui permet de conserver ses fonctions régaliennes) et à l'inciter à mettre en concession les principales activités de ses ports à caractère industriel et commercial, en les spécialisant par types de produits auxquels sont consacrés des terminaux dédiés. C'est ainsi que dans un port d'une bonne taille, on peut trouver à la fois un terminal pour les produits pétroliers, un autre pour les conteneurs, un autre encore pour les céréales..., et il en va de même pour les fruits, les véhicules ou les produits miniers, ou bien encore des terminaux dédiés à une activité donnée (comme la pêche ou la logistique pétrolière). Ces terminaux sont alors donnés en concession en échange d'investissements dûment définis à réaliser par le partenaire privé et le paiement par ce dernier de loyers ou de redevances à l'État. Ces contrats de concession s'inscrivent nécessairement dans le long terme, dès lors qu'il s'agit d'infrastructures, et donc d'investissements conséquents. Cette évolution majeure va amener (via les partenaires privés) à la fois une capacité d'investissement très importante (estimée à environ un milliard d'euros par an) et une capacité de gestion réactive et bien adaptée aux changements importants à réaliser.

Parmi ces opérateurs privés, on peut citer le groupe Bolloré, qui est leader avec 13 % de part de marché, suivi d'APM terminals et de Dubaï Port (avec pour chacun d'eux environ 10 % de part de marché), Hutchinson (à Dar Es-Salaam), le groupe japonais Mitsui (en Algérie et au Gabon), ainsi que l'opérateur philippin ICTSI (à Madagascar). La partie publique des partenariats représente encore aujourd'hui environ 50 % du marché (dont une grande partie en Afrique du Sud, pays qui a conservé un modèle de gestion publique de ses infrastructures portuaires).

En conséquence, durant ces dix années, plus d'une douzaine de ports ont connu des extensions significatives, avec la construction de nouveaux quais, de nouveaux terminaux et la mise en œuvre d'équipements modernes adaptés aux trafics visés. Parmi ceux-ci, nous citerons Pointe-Noire (qui a été le premier port africain à afficher 15 mètres de profondeur), Cotonou (avec un terminal à conteneurs neuf), Lomé (avec deux terminaux à conteneurs eux aussi entièrement neufs), le nouveau port de Kribi (au Cameroun), le nouveau terminal à conteneurs de Mombasa, le nouveau port de Djibouti et ceux de Port-Saïd et de Sokhna (à l'entrée et à la sortie du Canal de Suez), l'émergence de la nouvelle plate-forme de transbordement de Tanger (qui est en capacité de traiter plusieurs millions de conteneurs), ainsi que les très importants projets d'extension de ports à Abidjan, à Tema (au Ghana) et au Nigéria.

En ce qui concerne les équipements de manutention, le bond réalisé en Afrique est tout aussi spectaculaire : en 2000, sur le range Casablanca-Luanda, le port d'Abidjan était le seul à opérer des portiques de quai ; aujourd'hui, dix ports en sont équipés (pour un total de plus de quarante portiques).

De ce fait, les porte-conteneurs desservant l'Afrique de l'Ouest, qui avaient une capacité maximale de 1 500 conteneurs-équivalent vingt pieds (EVP) en 2000, ont aujourd'hui quadruplé leur taille. Les armateurs mettent en effet en place des services constitués de navires de capacités supérieures à 8 000 EVP. La longueur des navires est passée de moins de 150 mètres à plus de 300 mètres et leur tirant d'eau est passé de 10 à 15 mètres. La cadence de traitement de ces navires par les ports africains a été, quant à elle, multipliée par cinq (en moyenne) - en moins de dix ans. Au cours de ces dix dernières années, le domaine portuaire du continent africain a connu une évolution accélérée de ses infrastructures et de ses équipements qui lui a permis de rejoindre les standards internationaux, et ce bien plus rapidement que ce qui était prévu. L'adoption de partenariats public-privé a notamment permis

d'apporter la capacité d'investissement nécessaire. Bien que moins visibles, les infrastructures portuaires ont connu un saut qualitatif du même ordre que celui enregistré par la téléphonie lors de l'arrivée du téléphone mobile sur le continent. Perspective : le développement des infrastructures portuaires va s'intensifier.

Il devra être prolongé par celui des corridors (rail et route) et de toutes les composantes de la logistique portuaire. Bien sûr, il reste encore des infrastructures à mettre à niveau. Comme nous l'avons déjà évoqué, une moitié environ des ports du continent africain relève d'une gestion sous partenariats public-privé, et si l'on retire le cas particulier de l'Afrique du Sud, cela laisse environ 25 % des ports qui peuvent (ou pourraient) connaître une évolution du même type dans les cinq années à venir dans l'optique de se moderniser et ainsi de « rester dans la course ». Parmi les développements attendus, on peut citer (sans être exhaustif) le port de Radès (en Tunisie), les ports libyens, les ports mauritaniens, les ports de la République démocratique du Congo ou encore ceux de la Corne de l'Afrique (d'Erythrée ou du Soudan). Des appels d'offres sont d'ailleurs en cours au Cap-Vert et au Kenya en vue d'attribuer des concessions et ainsi optimiser la capacité d'investissement et améliorer la qualité du service portuaire de ces pays.

Il est également évident que la croissance économique du continent africain va exiger la poursuite et même l'intensification des investissements dans des infrastructures portuaires qui sont d'ores et déjà des éléments clés de toute l'économie de leur hinterland (comme le sont les ports de Dakar, de Lagos, de Luanda, de Dar-Es-Salaam, de Maputo ou de Beira, dont le développement viendra s'ajouter aux projets très importants déjà engagés au Ghana et en Côte d'Ivoire). L'objectif pour le continent africain est d'être en mesure de proposer des services portuaires d'une qualité équivalente à ceux de l'Asie du Sud-est dans les dix ans à venir (il est probable que plusieurs pays atteindront cet objectif avant cette échéance).



La modernisation rapide des infrastructures portuaires va se poursuivre encore fortement dans les années qui viennent, avec pour objectif d'être au niveau des plates-formes logistiques utilisées par les principales lignes d'échange commercial.

Les États africains vont devoir également faire porter leurs efforts de modernisation et d'investissement au-delà de leurs ports. En effet, si la qualité des services portuaires a fait un grand bond en avant en quelques années, trop souvent cette avancée est venue buter sur une stagnation (voire une régression) des transports routiers et ferroviaires une fois passée la porte des enceintes portuaires. En particulier, le rail est bien adapté au transport de marchandises sur de longues distances et son utilisation est particulièrement

bénéfique pour l'environnement : il doit maintenant faire l'objet des politiques de développement de la part des États africains, mais aussi des instances internationales. En raison des montants élevés des investissements nécessaires à sa modernisation et à son développement, le schéma des concessions semble être le plus adapté.

Les accès routiers aux ports doivent être facilités et mieux organisés. Les transporteurs doivent bénéficier de zones de parking dédiées positionnées en périphéries des principaux centres urbains. Ils doivent également bénéficier de rendez-vous pour leurs approches finales. La modernisation de ce secteur crucial (notamment pour les corridors d'approvisionnement des pays enclavés) doit être initiée avec la difficulté qu'il



y a à toucher à tout un pan de l'activité informelle, ce qui risque d'être problématique dans nombre de pays.

Cela étant dit, on commence à voir des axes routiers majeurs être financés puis construits par des spécialistes des travaux publics impliqués dans des concessions routières, qui par la suite les gèrent et les entretiennent.

Enfin, en ce qui concerne la gestion logistique des flux de produits, on voit se développer de grandes plates-formes logistiques en périphérie des villes et sur les principaux axes de communication, comme celles que l'on trouve en Europe. Elles sont gérées par des logisticiens de taille mondiale au moyen d'outils de gestion et de

tracking que l'on trouve ailleurs dans le monde. Des centres de gestion de l'e-commerce commencent même à s'installer dans les principales villes africaines et la logistique aéroportuaire s'y développe notamment pour assurer le transport de produits à forte valeur ajoutée.

Le défi, pour le continent africain, va désormais porter sur les composantes logistiques qui complètent les infrastructures portuaires, comme le rail, les routes et les plates-formes aéroportuaires. Il faudra trouver pour chacun de ces domaines les meilleurs schémas permettant des investissements importants tout en répondant aux objectifs fixés par les États.



DE NOUVEAUX SOMMETS POUR DES MONSTRES DE MANUTENTION

Les chariots de manutention d'aujourd'hui cherchent à décrocher la lune. Mélange de puissance et électronique, le nouveau Vector C15 de BT Industries peut soulever une charge d'une tonne jusqu'à 14 mètres.



VIE PORTUAIRE

La mondialisation et la spécialisation associées aux nouveaux modèles de logistique et à la hausse de la demande de gadgets ménagers ont rendu la gestion efficace des entrepôts, indispensable pour que les fabricants et distributeurs restent compétitifs.

Par conséquent, la demande de chariots et autres équipements de manutention croît plus vite dans le secteur de la distribution que l'économie en général. « Les produits sont transportés en plus petites quantités, mais plus fréquemment ; ce qui exige beaucoup du matériel de manutention. L'ambition est de concevoir des équipements permettant d'exploiter le potentiel de rationalisation que représente la logistique

moderne tout en atteignant des niveaux inégalés en matière d'ergonomie, d'options informatiques et de rendement énergétique.

L'exemple type de cette politique est le nouveau produit vedette du groupe, le Vector C15, dont le développement a pris deux ans et demi et a coûté plus de quatre millions d'euros. Capable de soulever 1,5 tonne jusqu'à 10 mètres ou une tonne jusqu'à 14,3 mètres tout en circulant dans des allées très étroites, le nouveau modèle fait atteindre de nouveaux sommets aux chariots de manutention.

Il est vrai que les entrepôts modernes ne laissent pas une grande marge de manœuvre. Il n'est pas rare d'y voir 60

allées extrêmement étroites où les blocs s'élèvent jusqu'à 15 mètres. Manœuvrer un Vector C15, qui pèse 10 tonnes quand il porte sa charge maximale, dans un cadre aussi étriqué reste une expérience facile et sûre grâce au système de guidage intégré qui réagit à des rails ou à un fil, aménagés dans le sol de chaque allée.







POLLUTION PLASTIQUE : TROIS BATEAUX POUR NETTOYER LES MERS

Le projet de nettoyage des océans a été annoncé cet été. Alors que plusieurs millions de tonnes de déchets continuent d'être déversées dans les océans chaque année, des initiatives de ce type se multiplient pour dépolluer les eaux du globe.

Plusieurs millions de tonnes de déchets plastiques sont rejetées chaque année dans les océans. Dans le Nord de l'Atlantique et du Pacifique, les courants marins en ont piégé une partie et formé deux immenses zones, souvent appelées "continents de plastiques".

Sur la seule année 2010, selon une étude parue dans la revue Science, 8 millions de tonnes s'y sont ainsi accumulées. Alors plutôt que d'attendre que ces plastiques se dégradent lentement en de micro fragments polluants ingurgités par les animaux marins, des citoyens et associations ont décidé de prendre le problème à bras le corps.

The Ocean Cleanup : un barrage flottant qui récupère les déchets

Le concept : récupérer les déchets plastiques grâce à un immense barrage flottant et mobile. Les 51 flotteurs sont attachés à des filets très fins en polyuréthane, pour capter les débris jusqu'à trois mètres de profondeur. Ils sont pour cela lestés par des ancres immergées à 600 mètres. Quand le système de récupération sera plein, le plastique sera extrait et chargé sur un bateau qui le ramènera sur la terre ferme pour recyclage. Grâce à ce procédé, The Ocean Cleanup estime pouvoir nettoyer 50% du vortex de déchets du Pacifique nord en 5 ans.

QUALITE DES POISSONS D'AQUACULTURE

Les poissons sont des animaux vertébrés aquatiques à branchies, pourvus de nageoires et dont le corps est le plus souvent couvert d'écailles.

Les poissons d'aquaculture sont issus de la production de fermes piscicoles. En fonction des espèces, ils grandissent en eau douce ou en eau de mer, dans des conditions strictes et réglementées pour vous garantir la meilleure qualité.

En 2010, les acteurs de la filière ont élaboré la « Charte Qualité – Aquaculture de nos régions ». Cette charte garantit les engagements des pisciculteurs concernant la qualité et les conditions d'élevage des poissons d'aquaculture.

FRAÎCHEUR EXEMPLAIRE

Les poissons d'aquaculture sont parmi les plus frais du marché. Pêchés à la commande, ils sont livrés sur les étals dans des délais particulièrement courts (entre 24h et 72h).

TRAÇABILITÉ ASSURÉE

Tout le parcours des poissons est retranscrit dans un registre d'élevage, de l'éclosion des œufs, jusqu'à la livraison des poissons vivants pour la vente ou les ateliers de transformation.

ALIMENTATION ÉQUILIBRÉE

Les professionnels privilégient le choix d'une alimentation équilibrée, respectueuse du cycle naturel de développement des espèces et qui garantit les meilleures caractéristiques nutritionnelles et organoleptiques. L'alimentation des poissons est principalement composée de farines et d'huiles de poissons, de végétaux, de vitamines et de minéraux.

BONNES PRATIQUES D'ÉLEVAGE GARANTISSANT LE BIEN-ÊTRE DES POISSONS

La charte qualité garantit les bonnes pratiques d'élevage afin d'assurer le respect et le bien-être de l'animal. Les poissons sont rigoureusement suivis : qualité de l'eau, qualité des installations, alimentation contrôlée, suivi vétérinaire, soins quotidiens, conditions de transformation, mode de transport...

UNE DÉMARCHE DURABLE

L'aquaculture est le complément indispensable à la pêche responsable. Plusieurs outils et indicateurs ainsi qu'une démarche d'innovation constante sont mis en place afin de contribuer au développement durable de la filière.

COMMUNAUTE PORTUAIRE DE LOME

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME



LISTE DES SOCIETES ET INSTITUTIONS MEMBRES

STRUCTURES D'ÉTAT

PORT AUTONOME DE LOMÉ
COMMISSARIAT DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS TOGOLAIS (CNCT)
DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES
CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO
SAZOF
SEGUCE TOGO (GUICHET UNIQUE)

MANUTENTIONNAIRES

BOLLORE AFRICA LOGISTICS TOGO
TOGO TERMINAL
LOME MULTIPURPOSE TERMINAL
TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOMÉ (TCL)
UNIPORT TOGO
OTOCI

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

SAGA TOGO
TRANS MARINE
STCM
MAERSK TOGO
DAMCO
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC)
DELMAS TOGO
GETMA
GRIMALDI TOGO
NAVITRANS

TOGOLAISE D'AFFRETEMENT ET D'AGENCE DE LIGNE (TAAL)
INTER SEAS TOGO
ECOMARINE
COTOTRAC
LOGISTRANS
GROUPE GATO
UPRAD

REPRESENTANTS DES PAYS DU SAHEL

CONSEIL NIGERIE DES UTILISATEURS DE TRANSPORT
PUBLICS (CNU)
ENTREPOTS MALIENS DU TOGO (EMATO)
CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS (CBC)
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU
BURKINA FASO (CCI BF)
NITRA

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)

NIOTO
EXPO AUTO
SOCIETE TOGOLAISE DE STOCKAGE DE LOME (STSL)
INROS LACKNER SE

Président
Contre - Amiral Fogan Kodjo ADEGNON
Secrétaire Générale
Abdoul Razak DERMAN

Siège de l'association
Port Autonome de Lomé 01 BP : 1225 Lomé 01 Togo
Tél : +228 22 27 47 42 / 22 23 77 00
Fax : +228 22 27 26 27

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOMÉ



Madame ADAMBOUNOU-MENSAH Mablé Agathe
Secrétaire Générale de L'A2PL

Le Port Autonome de Lomé dans ses objectifs de satisfaire au mieux ses clients et ses partenaires de la plateforme portuaire, a mis sur pied le 12 août 1994, une communauté portuaire de tous les acteurs de la chaîne de transport maritime à savoir : l'Autorité portuaire, les manutentionnaires, les transporteurs, les chargeurs, les transitaires, les douanes, les Chambres de Commerce et d'Industrie, les représentants des pays du sahel et autres sociétés de la place portuaire dénommé Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL).

Elle est dirigée par un bureau exécutif présidé par le Directeur Général du Port Autonome de Lomé. Ce bureau exécutif a en son sein, un Secrétariat Général permanent qui s'occupe des tâches quotidiennes de l'Alliance.

Le Secrétaire Général permanent participe à toutes les réunions des directeurs où les grandes décisions sont prises afin de leur soumettre les difficultés auxquelles les sociétés membres font face.

Cette Alliance a pour mission de :

- Promouvoir le Port de Lomé tant sur le territoire national qu'à l'International avec des missions annuelles de prospection et de la veille commerciale ;
- Améliorer les procédures, pouvant permettre d'influer

sur les coûts et autres conditions d'accès et de passage des marchandises au Port de Lomé ;

- Donner une meilleure visibilité au Port de Lomé et accroître sa notoriété ;
 - Accroître le trafic global du Port de Lomé ;
- Etudier toutes les mesures pouvant améliorer la compétitivité du Port de Lomé ;
- Encourager la coopération entre les membres et défendre leurs intérêts ;
 - Faciliter aux opérateurs Maritimes et portuaires, la formation professionnelle aux métiers Portuaires.
- Outre ses missions, Cette alliance a pour rôle de :
- Organiser régulièrement la mission promotionnelle auprès des pays de l'hinterland ;
 - Mettre en place un Comité Technique chargé d'étudier les problèmes et les questions en ce qui concerne les activités portuaires ;
 - Mettre en place ou instituer une communication efficace et moderne pour une meilleure visibilité de l'A2PL sur le plan national et international.

L'A2PL compte à ce jour quarante-cinq (45) membres et son actuelle Secrétaire Générale est Madame ADAMBOUNOU-MENSAH Mablé Agathe

ALBACORE

Thon cosmopolite distribué surtout dans les eaux tropicales et subtropicales des trois océans, où ils se regroupent en bancs importants. Les juvéniles forment en surface des bancs dans lesquels ils sont mêlés à des listaos et à des juvéniles de thon obèse, alors que les grands poissons se trouvent dans les eaux de surface. On postule l'existence d'un stock unique pour l'ensemble de l'Atlantique aux fins de l'évaluation. La principale zone de frai est la zone équatoriale du Golfe de Guinée, où le frai a lieu de janvier à avril. L'albacore fraye également de mai à novembre dans le Golfe du Mexique et dans le sud-est de la mer des Caraïbes. Du Golfe de Guinée, les juvéniles se déplacent vers les eaux plus côtières de l'Afrique occidentale. Les poissons migrent éventuellement par la suite vers les côtes américaines, puis retournent aux lieux de pêche est-atlantiques pour le frai lorsqu'ils deviennent matures.

TERMINAL

Quais aménagés spécialement pour recevoir des pétroliers ou des porte-conteneurs et permettre la manipulation, le stockage et l'évacuation ou la réception de leur cargaison de pétrole ou de conteneurs. Pour les vrac on dit plutôt quai minéralier, céréalier, etc.

AGENT MARITIME

Personne mandatée par l'armateur ou l'affréteur afin d'assurer le règlement des frais, de la documentation et de l'approvisionnement du navire lors de son passage dans un port.

TANGAGE

plongement alternatif de l'avant et de l'arrière d'un navire, autour de son axe transversal. Ces mouvements sont causés par les vagues, le vent ou le courant.

AIRE MARINE PROTEGEE

La protection des zones marines a pour objectif de préserver ou restaurer les stocks et l'ensemble de l'écosystème. Ces zones sont alors fermées à l'exploitation ou réservées à un nombre restreint d'activités, de façon temporaire ou permanente. La fermeture peut être totale («réserve», «sanctuaire») ou partielle («zone marine protégée», «cantonement», «parc marin»).

CHAINE TROPHIQUE OU CHAINE ALIMENTAIRE

Ensemble d'êtres vivants liés par des relations alimentaires, par exemple du phytoplancton au zooplancton, au poisson puis à l'homme. Les chaînes alimentaires sont généralement des pyramides complexes, où de nombreuses espèces interviennent à chaque étage.

PECHE MINOTIERE

Activités de pêche dont les captures sont transformées en farine (destinée à l'alimentation des animaux d'élevage et à l'aquaculture), mais aussi en huile et autres sous-produits.

PORT AUTONOME DE LOME**DIRECTION GENERALE**

01 BP: 1225 Lome 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

CAPITAINEURIE DU PORT

01 BP: 1225 Lome 01 Togo
 Tél.: : +228 22 27 04 57 - Fax: +228 22 27 41 69

REPRESENTATION DU PAL AU BURKINA FASO

Tél.: +226 25 35 61 00
 Mob : +226 70 29 01 10
 Togo : +228 90 12 96 99

REPRESENTATION 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

REPRESENTATION DU PAL AU MALI

Tél.: +223 79 01 62 37 / 66 74 04 03

COMMUNAUTE PORTUAIRE

Alliance pour la Promotion du Port de Lome (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

BOLUDA

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 EXTERIEUR**SOCIETE D'EXPLOITATION DU GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTERIEUR (SEGUCÉ)**

Tél.: +228 22 23 90 00/22 20 69 20
 Mail : support@segucetogo.tg - www.segucetogo.tg

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)

Tél.: +228 22 27 88 27/+ 228 22 23 41 35

REPRESENTATIONS DES PAYS DU SAHEL AU TOGO**CONSEIL BURKINABE 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 NIGERIEEN DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)

Tél. : +228 22 27 56 60 - Fax : +228 22 27 00 58

LA NIGERIEENNE DE TRANSIT (NITRA)

Tél. +228 22 27 05 69 - Fax : +228 22 27 67 51

ENTREPOTS 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 Lome
 Tél.: +228 22 27 06 92 / +228 22 23 77 00 Poste 45 11

COTECNA (SOCIETE 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

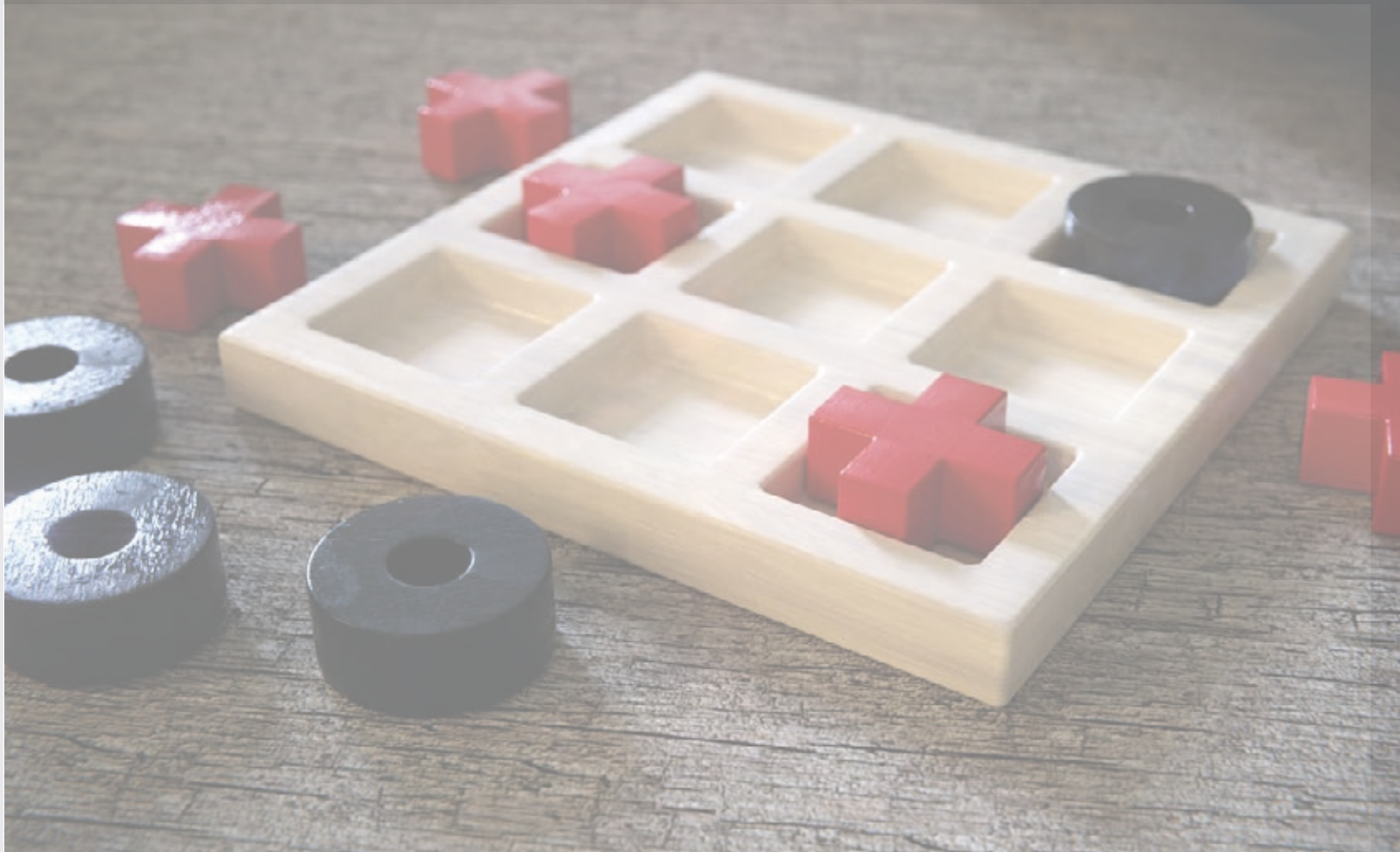
Tél.: +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)

Tél. : +228 22 23 77 43 / 22 27 47 42 Poste 45 43

OYSTER COMMUNICATION

Tél.: +228 22 35 10 10 / 98 70 71 89



MOTS CROISÉS

Horizontalement

1. Va-nu-pieds. 2. Oiseaux coureurs.
3. Assignées en justice. 4. Diminutif d'un prénom. Colorât. 5. Refus. 6. Il est retenu contre son gré. A qui mieux mieux (à l').
7. Vase funéraire. Textuel. 8. Adjectif possessif. Malfaçon d'une pièce entraînant sa mise au rebut. Petit cours d'eau. 9. Troublée. Sans originalité. 10. Les lâcher, c'est tout abandonner. Pièce de bois servant d'appui dans les charpentes.

Verticalement

I. Revêtir de pierres. II. Les premiers temps du mariage, lorsqu'elle est de miel. Elabore par des manœuvres cachées. III. Etoffe de soie et de coton à grosses côtes. Article indéfini.
IV. Eclat de voix. Jus de fruits cuits avec du sucre qui se solidifie en refroidissant. V. Légèrement mouillé. VI. Tranchant et pointu. Large cuvette pour le bain. VII. Ville d'Allemagne. Tours d'une rainure en spirale. VIII. Croquis. Drame lyrique japonais. IX. Sur une peau d'âne. Qui est provoqué par germe microbien. X. Vestibule de l'oreille interne.

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Solution en page 66



VERS UNE RENTRÉE SOCIALE DIFFICILE



Dans mon quartier on est pas **ALCOOLO**, on est **ÉCOLO**...



On boit de **L'ACOOOL** pour économiser **L'EAU** !!!

MASQUE OBLIGATOIRE AU COLLÈGE



ENSEIGNANT : UN MÉTIER D'ÉCOUTE...





LOME CONTAINER TERMINAL





Plan National de Développement

LE PND

UNE PERSPECTIVE COMMUNE AVEC LE SECTEUR PRIVÉ

**DES INVESTISSEMENTS PRIVÉS
POUR LA RÉUSSITE DU PND**

GOVERNEMENT TOGOLAIS SECTEUR PRIVÉ

Rendez-vous des opportunités

CRÉER 500 000 EMPLOIS

décents au Togo d'ici 2022 en
développant le tourisme d'affaires