

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES / N° 012 / 2018

PROMOTION DES RELATIONS BILATÉRALES

DES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES

NIGÉRIENS ONT VISITÉ LE PORT DE LOMÉ



La passion de l'efficacité

MAG P. 012 / 2018



COMMERCE DES VÉHICULES D'OCCASION AU TOGO

**UNE ACTIVITÉ QUI
PROSPÈRE MALGRÉ LA
CRISE SOCIO-ÉCONOMIQUE**

INTERVIEW DÉLATO KOKOU AGBOKPÈ
**LE NOUVEAU DÉLAI DE
L'IMMATRICULATION AU TOGO**



Youpiii ! Dansons et buuuvons ! La bonne nouvelle vient de tomber !

Le délai d'immatriculation de nos voitures se fera désormais en moins de vingt-quatre heures !!!

Nous les transitaires agréés, nous gagnons en temps, en transparence et en facilité !

Plus de faux frais ooo...

Hummm...
Que vais-je devenir, moi ?

APPROCHEZ, ICI L'HOMME
DES SITUATIONS COMPLIQUÉES

GUICHET
ZÉRO

TG 4208 V

TG 1111 U

TG 0228 S

CHAMPAGNE

GON ! GON !
GON GON !

PARKING VOTURES
DE FRANCE

PAL

Adotévi

05 **Editorial** : « La direction commerciale du PAL salue la reprise des relations commerciales avec le Niger »

06 **Paroles** : « Le CNU, un outil au service du chargeur nigérien »

07 **Infos tous azimuts**

ACTUALITÉS

08 **Journées portes ouvertes** : La SEGUCE se dévoile au public togolais

10 **Promotion des métiers de la mer** : Le Togo occupe la présidence du Conseil de l'ARTM

11 **Promotion des relations bilatérales** : Des opérateurs économiques nigériens visitent le port de Lomé

13 **Interview** : Chaïbou Tchombiano, Secrétaire général du SCIEGN, « (...) Je salue cette démarche qui vise à propulser l'économie de nos deux pays »

15 L'OTR s'engage au renforcement du civisme fiscal au Togo

17 Le Togo aura un nouveau port de pêche en février 2019

18 **Coopération Sud-Sud** : l'Office Togolais des Recettes initie les douanes des Iles Comores

19 Cérémonie de présentation de vœux 2018

22 **5^{ème} Assemblée Générale ordinaire de la FECCIAO à Bamako** : Le projet de création de la Compagnie maritime régionale SEALINK au cœur des débats

SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

25 « **Obangamé Express 2018** », Un succès pour la préfecture maritime et ses partenaires

27 **Insalubrité aux abords des plages** : COMMA-TOGO a installé une brigade de protection de l'environnement marin

28 Qu'est-ce que la sécurité et la sûreté maritimes ? La parole au public

VIE PORTUAIRE

33 **Essodolom Elisabeth Amaou Tallé Pali-Tchalla** : Une femme au parcours exceptionnel !

36 **Ligue africaine des champions** : L'AS Togo Port qualifié pour la phase de poules

37 **Journée du Commissionnaire en douane agréé** : La 2^{ème} édition prend fin sur une note de satisfaction

39 **François Régis Hutin** : un grand capitaine, une âme de marin

DOSSIERS

41 **Interview**: Délato Kokou Agbokpè, Directeur des Transports Routiers et Ferroviaires, « La direction se réjouit de la mise en place du système numérique et (...) laisse la marge d'appréciation aux usagers »

44 **Commerce des véhicules d'occasion au Togo** : Une activité qui prospère malgré la crise socio-économique

47 L'essentiel de la première partie de la 24^{ème} session annuelle de l'autorité internationale des fonds marins

50 **CODE ISPS**: Identification et suivi des navires à grande distance (LRIT)

51 **Glossaire**

52 **Contacts utiles**

53 **Jeux**

54 **Humour**



« LA DIRECTION COMMERCIALE DU PAL Salue LA REPRISSE DES RELATIONS COMMERCIALES AVEC LE NIGER »



De vieilles relations bilatérales, scellées par les feu chefs d'Etats, Général Gnassingbé Eyadéma et Sènikountché, existent encore entre le Togo et le Niger. Relations concrétisées en 1983 par un protocole d'accord, dans lequel le Togo met un terrain de 10.000 m² à 1F symbolique à la disposition de l'Etat nigérien, qui y construit un magasin de 5.000 m² et un terre-plein permettant le transit des marchandises par la société NITRA de Lomé vers ce pays du sahel. Les échanges devraient d'être d'autant plus bénéfiques et les opportunités de partenariats nombreuses, surtout avec la présence d'un représentant du Niger au Conseil d'Administration du Port Autonome de Lomé (PAL), permettant ainsi au pays d'être impliqué dans le processus décisionnel concernant les activités du PAL. Cependant, ces dernières années, les relations commerciales entre le port de Lomé et le Niger sont presque inexistantes (2% du trafic total). Hors, le Niger exporte environ 12% de produits agricoles, 52% de produits pétroliers et miniers, 7% de produits manufacturés, autres 29%.

En vue de renforcer les liens d'affaires entre les opérateurs économiques de ce pays sans littoral et le Port Autonome de Lomé, les premiers responsables de l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL, Communauté Portuaire de Lomé) ont effectué une mission promotionnelle au Niger en mai 2017. Conduite par son Président, le Contre-Amiral FoganKodjoAdégnon, Directeur Général du PAL, la délégation est composée de représentants des institutions et sociétés intervenant dans la chaîne des transports logistiques du Togo. A l'occasion, ils ont échangé sur les problèmes que rencontrent les opérateurs économiques du Niger au Port de Lomé et recueilli leurs attentes. La délégation a aussi présenté les innovations opérées au sein de la plateforme portuaire de Lomé et du corridor togolais.

Le retour des autorités nigériennes a été positif, puisque la reprise des échanges commerciaux entre le port de Lomé et le Niger est effective aujourd'hui !

De ce fait, la direction commerciale du Port Autonome de Lomé se réjouit des échanges entre les autorités portuaires togolaises, l'administration douanière et les opérateurs économiques nigériennes. Elle salue, par conséquent, la bonne foi et la volonté des opérateurs économiques nigériennes de marquer un nouveau départ avec le port de Lomé. Acte matérialisé par le séjour, au Togo, de la délégation de représentants du Syndicat des Commerçants Importateurs-Exportateurs et Grossistes du Niger (SCIEGN) du 27 février au 3 mars 2018. Un mois après cette visite, le port de Lomé a traité entre 30.000 et 50.000 tonnes de fret nigérien. Nous nous engageons à œuvrer davantage pour satisfaire les doléances des hommes d'affaires nigériens afin que leur fret progresse continuellement au port de Lomé.

Nous exhortons tous les opérateurs économiques des pays sans littoral à maintenir le cap sur le Port Autonome de Lomé. Nous les rassurons qu'ils ne seront pas déçus en faisant confiance au port de Lomé comme ils l'ont toujours fait depuis 50 ans !

Eh oui, 50 ans au service de l'économie nationale et régionale...

Et comme pour rappeler l'histoire du port de Lomé, notons que l'histoire de l'industrie maritime et portuaire du Togo est étroitement liée à l'histoire coloniale du Pays. Elle a commencé avec les Allemands qui construisent en 1890 un wharf en bois sur des pieux métalliques (...) Le Port de Lomé sera inauguré le 26 avril 1968 (...).

Rendez-vous donc dans le prochain numéro pour apprécier la fin de l'histoire...

Mais, en attendant, Bonne fête au Port Autonome de Lomé... Le PAL la passion de l'efficacité !

Wili K. NENE
Directeur Commercial du PAL



« LE CNUT, UN OUTIL AU SERVICE DU CHARGEUR NIGÉRIEN »

Nous tenons à saluer la forte délégation des importateurs nigériens qui a fait le déplacement Niamey-Lomé pour explorer les infrastructures du Port Autonome de Lomé (PAL), port entièrement rénové aux normes internationales, en vue d'une reprise du trafic en direction du Niger. Cette délégation est composée de commerçants grossistes et importateurs représentant les différentes régions du Niger tels que : Niamey, Maradi, Zinder, Tahoua, Diffa, etc. Ce déplacement est consécutif à la mission promotionnelle de l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL) dans les pays du sahel, précisément au Niger.

Avant tout, permettez-moi de remercier les autorités qui ont œuvré non seulement à la venue de cette délégation mais aussi à la bonne réussite de cette mission en terre togolaise.

Ceci dit, c'est un réel sentiment de satisfaction qui nous anime car, partout où la délégation était passée, c'était un accueil chaleureux avec des visites guidées à la clé. Nos compatriotes ont, ainsi, eu à visiter le port de Lomé. Ils ont constaté de

visu, toutes les installations modernes et les nouvelles infrastructures, allant des facilités de stockage à la manutention en passant par l'évacuation du fret sur le Niger.

La grande rencontre autour du Président de l'A2PL, Le Contre-Amiral Fogan Kodjo Adegnon, devant toute la communauté portuaire, a été très porteuse d'espoir. Puisque le port et tous ses services connexes sont disposés à un sacrifice pour une reprise en flèche du fret Nigérien.

La visite à l'Office Togolais des Recettes (OTR) n'était du reste ! Ici, le Commissaire Général, Kodjo Adedze, en présence du Commissaire des Impôts, Ahmed Easo Adoyi, a eu à s'entretenir avec la délégation sur les progrès remarquables qu'ils ont eu à faire en termes de facilitation des échanges, réduction considérable des coûts et délais. Les points forts de son intervention étaient le projet de l'interconnexion des deux administrations Douanières (Togo - Niger). L'étude de faisabilité d'une ouverture de la voie de Ponio pour les marchandises en transit, est autre sujet intéressant de l'entretien. Ceci, parce que sa réalisation diminuerait

la distance, ce qui entraînera la baisse du prix de transport et par conséquent celui de revient de la marchandise !

Voici en substance ce que nous pouvons dire par rapport à cette visite des opérateurs économiques du Niger au PAL visant à redynamiser les échanges entre nos deux pays.

La satisfaction serait totale, si déjà les problèmes soulevés à Niamey, notamment la perception du Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC) sur toutes les marchandises en transit et les 11.800 FCFA de SEGUCE sur chaque conteneur en transit, sont respectés. Ceci parce que l'une de nos missions, c'est la représentativité et la protection des intérêts de nos chargeurs.

Maïga Kassoum Amadou
Représentant pays du Conseil
Nigérien des Utilisateurs des
Transports Publics (CNUT)

INFOS TOUS AZIMUTS

INFOS TOUS AZIMUTS

Le bateau de croisière « Insignia », en provenance des Etats-Unis, a fait une escale dans les eaux togolaises le 28 janvier dernier. A bord, 616 touristes, en majorité de nationalité américaine, venus à la découverte du Togo et de ses attraits touristiques.

Les touristes ont fait une excursion sur le Lac Togo avec, au menu, une visite du village de pêcheurs de Pédakondji ; une visite de Glidji-Gbatsome, la découverte de la danse zangbeto dans un village au bord du Mono. Le marché aux Fétiches, la visite du village d'Akato-Viépe et l'observation d'une cérémonie vaudou à Zanguéra, ont également meublé cette escale touristique.

Parti de Miami, le paquebot de luxe s'est déjà arrêté dans 3 ports des Antilles Néerlandaises (le Port de St Georges, l'île de Sainte Lucie et le port de Bridgetown). Le port de Lomé était la 3^{ème} étape du 2^{ème} itinéraire de l'Insignia, qui a mené les touristes à Cape Town (Ghana).

Créer des mécanismes de développement qui fédèrent et profitent à toutes les couches de la population sans exclusion, c'est la mission à laquelle veut s'atteler l'Entreprise Sociale de Marché Commun (ESMC). Une initiative qui a pour objectif d'œuvrer en partenariat avec tous les acteurs pour l'atteinte effective des ODD.

En prélude au démarrage de ses activités, prévues pour février 2018, l'ESMC a tenu, le 30 janvier 2018, une convention sur l'un de ses organes principaux, la Fédération des Organisations Associatives pour le Développement Durable qui intègre le peuple (FOADDIP). Au sortir de la rencontre, le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT), Germain Essohouna Méba est porté à la tête de la Fédération.

Placée sous le thème : « Quel régime fiscal pour la jeune entreprise ? », la deuxième édition de la rencontre des femmes entrepreneures du Centre Entrepreneurial des Femmes d'Affaires du Togo (INNOV'UP) s'est déroulée du 14 au 15 décembre 2017 au siège de ladite institution. Cet événement a connu la participation effective de l'Office Togolais des Recettes.

Comme à l'accoutumée, l'OTR a saisi cette opportunité pour former une quarantaine de primo-entrepreneurs (hommes et femmes) sur les fondamentaux de la fiscalité. En effet, durant ces deux (2) jours, les échanges ont porté sur deux modules : les différents régimes fiscaux ainsi que leurs obligations et les avantages et allègements fiscaux.

Dans leurs différentes présentations, les formateurs ont indiqué que le régime adapté à cette catégorie est celui de la Taxe Professionnelle Unique (TPU). Cependant la possibilité est offerte à ces entreprises d'opter pour un régime supérieur : REEL (avec ou sans TVA) en fonction de leur objectif.

La « Journée Internationale de la Douane est célébrée chaque 26 janvier, et est un événement vécu par tous les douaniers du monde entier et placé sous l'égide de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD). L'édition de cette année, est placée sous le thème : « Un environnement commercial sûr, au service du développement économique ».

Au Togo, l'événement a été marqué par une conférence-débat et la remise de certificats de mérite à certains partenaires et agents de l'OTR, pour leur dévouement et appui à la douane dans l'accomplissement de ses missions. Selon le Commissaire Général de l'Office, Kodjo ADEDZE, cet acte est un signe de reconnaissance et d'encouragement à l'endroit de ces derniers.

Par ailleurs, cette célébration s'inscrit dans le menu des journées portes ouvertes initiées par l'OTR du 25 au 27 janvier 2018.

JOURNÉES PORTES OUVERTES LA SEGUCE SE DÉVOILE AU PUBLIC TOGOLAIS

La Société d'Exploitation du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur au Togo (SEGUCE Togo), en collaboration avec le Ministère du Commerce et de la Promotion du Secteur Privé, a organisé, du 13 au 15 mars 2018, des journées portes ouvertes destinées à mieux faire connaître la société au grand public.

Pendant trois (03) jours, le personnel de la société a présenté l'institution aux personnes, curieuses d'en savoir davantage ses services.



Des étudiants en logistique et en commerce international apprécient les services de la SEGUCE

Du 13 au 15 mars dernier, les responsables de la SEGUCE se sont mis à la disposition et à l'écoute de tous les acteurs du commerce intérieur et extérieur afin de les informer sur les avantages qu'ils ont à utiliser et adopter le système de guichet unique mis en place, le 30 juin 2014, par le gouvernement togolais. A cet effet, l'institution, et le fonctionnement de sa plateforme électronique ont été mieux présentés au public qui, a effectué nombreux le déplacement. Ces journées constituent donc une occasion d'interaction avec le public, d'information et d'échanges sur ce qui fait concrètement la spécificité de la SEGUCE au Togo.

En outre, elles constituent une opportunité pour les opérateurs économiques, les acteurs portuaires, aéroportuaires et transfrontaliers d'apporter leur contribution, leur savoir-faire au perfectionnement des services de la SEGUCE Togo et de découvrir davantage cet outil précieux qui est mis à leur disposition et qui se trouve être le guichet unique

», a confié le ministre IhouYaoviAttigbé, représentant le Ministre du Commerce et de la Promotion du Secteur Privé, à l'ouverture le 13 mars.

Selon le Directeur Général de la SEGUCE Togo, Cédric ChalvonDemersay, le guichet unique est une plateforme dématérialisée, accessible 24H/24 par Internet (ou par réseau privé pour les acteurs majeurs). Il offre, notamment des avantages en matière de réduction des coûts et des temps de passage, de simplification des procédures, de transparence dans les relations entre les milieux d'affaires et les autorités publiques et des gains de productivité. L'idée repose sur un partenariat public-privé initié par le gouvernement dans le but d'améliorer le climat des affaires au Togo et de simplifier les dédouanements des marchandises aux opérateurs économiques. Le système donne la possibilité aux différents acteurs de la chaîne logistique du commerce extérieur de se retrouver sur une plateforme électronique et de faire leurs déclarations. Ce qui leur offre un important gain de temps, une réduction

significative des coûts, la simplification des procédures, une transparence dans les relations entre les milieux d'affaires et les services compétents de l'Etat et un renforcement de la productivité. Le guichet unique permet non seulement aux acteurs du commerce de gagner en temps dans le processus de dédouanement de leurs marchandises mais également une transparence dans la gestion des recettes. Ce qui évite les fraudes.

Notons qu'à titre indicatif et afin d'éviter des périodes d'affluence, un ordre de passage a été prédéfini : La journée du 13 mars, a été essentiellement consacrée au lancement officiel des activités marquant ces journées. Toute la journée du 14 mars, était réservée aux commissionnaires agréés en douane, aux importateurs et aux exportateurs. La dernière journée de ces JPO, la SEGUCE a accueilli des opérateurs économiques, les étudiants en logistique et en commerce international.

A.Joyce

COMMUNAUTE PORTUAIRE DE LOME

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME



LISTE DES SOCIETES ET INSTITUTIONS MEMBRES

STRUCTURES D'ETAT

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

MANUTENTIONNAIRES

BOLLORE AFRICA LOGISTICS TOGO
TOGO TERMINAL
LOME MULTIPURPOSE TERMINAL
MANUPORT
UNIPORT TOGO
OTOCI

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

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

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
(CNUT)
ENTREPOTS MALIENS DU TOGO (EMATO)
CONSEIL BURKINABE DES CHARGEUR(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 :

Agathe Mablé MENSAH ADAMBOUNOU

Siege de l'association :

Port Autonome de Lomé BP : 1225-Lomé

Tél : +228 22 27 47 42 / 22 23 77 00

Fax : +228 22 27 26 27

PROMOTION DES MÉTIERS DE LA MER LE TOGO OCCUPE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL DE L'ARSTM



Ninsao Gnofam, ministre togolais des Infrastructures et des Transports, a pris la présidence du Conseil d'administration de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) d'Abidjan, le 1er mars dernier, à l'issue de la 11^{ème} session du Conseil à Lomé. Le nouveau président doit relever de grands défis, notamment la régularité des contributions des pays pour la bonne marche de l'Académie. Il succède au ministre Guinéen des transports pour un an.

Les 27-28 février 2018 à Lomé, des experts venus du Bénin, du Burkina-Faso, du Congo, de la Côte d'Ivoire, du Gabon, de la Guinée, de la RDC et du Togo, ont mené des travaux sur les rapports d'activités et financier, puis sur l'élaboration de projets de recommandations à soumettre aux ministres des transports, membres du Conseil d'Administration de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM). Le 1er mars donc, lesdits ministres ont tenu leur 11^{ème} session pour examiner les conclusions des travaux des experts, en vue de prendre les résolutions idoines pour la survie et le rayonnement de l'ARSTM, unique centre de formation des métiers de la mer dans la sous-région.

Les grandes conclusions de cette rencontre sont relatives aux problèmes auxquels fait face l'Académie, notamment la difficulté relative à la cotisation régulière des pays. C'est pourquoi le Conseil des ministres exhorte chaque Etat membre à prendre un

engagement fort autour de l'ARSTM. Ensuite, il recommande au président du Conseil d'administration de prendre les attaches au haut niveau avec les grands armateurs pour que le problème des stages embarqués pour les élèves en fin de formation soit résolu. Le Conseil demande également aux Etats, chacun à son niveau, d'avoir des contacts bilatéraux avec les entreprises pour résoudre durablement ce problème de stages embarqué et sédentaire. Pour la première fois, il est demandé au Conseil d'administration de se réunir à Abidjan, à mi-parcours de leur mandat, pour faire un bilan d'étape avant de continuer la mission. Enfin, le Conseil des ministres invite les pays à faire former davantage leurs ressortissants au niveau de l'Académie.

A l'issue de la réunion, le Togo (l'un des pays fondateurs), occupe la présidence du Conseil d'Administration de l'ARSTM. Au cours de son mandat, le nouveau président, Ninsao Gnofam, ministre des Infrastructures et des Transports, a promis poursuivre

les travaux dans le même sens que son prédécesseur, notamment relever les défis liés aux cotisations des différents Etats membres. Il a, en outre, promis renforcer l'académie pour une excellente formation des jeunes aux métiers de la Mer dans la sous-région.

Le président sortant du Comité des Experts, M. Mamadou Diallo, convaincu de l'engagement des autorités togolaises pour la promotion des institutions régionales, n'a aucun doute sur le rayonnement de l'Académie.

L'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) d'Abidjan, a été fondée en 1987. Elle compte 15 Etats de l'Afrique Centrale et de l'Ouest. Huit (8) pays sur les 15 pays : le Bénin, le Burkina Faso, le Congo, la Cote d'Ivoire, le Gabon, la Guinée, la RDC, et le Togo, sont membres du Conseil d'Administration. Unique institution du genre dans la sous-région en matière de formation des métiers de la mer, l'ARSTM requiert plus de visibilité et des moyens financiers plus conséquents. Si, ses premiers responsables comptent sur les contributions des pays membres, ils multiplient néanmoins leur collaboration avec des partenaires techniques et financiers.

A.Joyce



PROMOTION DES RELATIONS BILATÉRALES DES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES NIGÉRIENS ONT VISITÉ LE PORT DE LOMÉ

Une délégation d'hommes d'affaires nigériens, membres du Syndicat des Commerçants Importateurs-Exportateurs et Grossistes du Niger (SCIEGN), a effectué une visite de prospection et d'échanges du 27 février au 3 mars dernier au Togo. L'objectif, échanger avec les autorités portuaires togolaises, en vue de ramollir les entraves liées au transport des marchandises sur le corridor Lomé-Niamey, pour redynamiser une relation bilatérale forte entre les deux pays.

Dans le cadre du renforcement des liens d'affaires entre les opérateurs économiques des pays sans littoral et le Port Autonome de Lomé (PAL) et surtout, en vue de réduire les entraves liées au transport des marchandises

sur le corridor Lomé-Niamey, la communauté portuaire togolaise réunie au sein de l'A2PL, organise fréquemment des tournées de sensibilisation au Niger. La dernière date de mai 2017. En réponse à l'invitation de l'Alliance pour la Promotion du Port



Le DG du PAL (d.) avait à ses côtés le Président de la CCIT



Photo de groupe

de Lomé (A2PL) lors de sa dernière tournée promotionnelle, une délégation de représentants du Syndicat des Commerçants Importateurs-Exportateurs et Grossistes du Niger (SCIEGN) a séjourné au Togo du 27 février au 3 mars 2018. L'objectif, mieux appréhender le climat des affaires de la plate-forme portuaire togolaise, en pleine extension de ses infrastructures et de la modernisation de son système de gestion. Les deux parties ont également saisi l'occasion, pour « jeter un regard rétrospectif sur l'évolution des relations d'affaires et envisager des perspectives nouvelles. Les discussions devront créer une dynamique bilatérale très forte », a expliqué le Directeur Général du port de Lomé, le Contre-Amiral Fogan Kodjo Adégnon.

Notons qu'ils étaient une vingtaine d'hommes d'affaires

parmi lesquels des représentants du secteur des transports, de l'industrie et de l'administration publique. Leur séjour a, réellement débuté le 28 février par la visite des différentes plates-formes économiques et structures du PAL.

Par ailleurs, une délégation des Douanes nigériennes, conduite par son Directeur Général Adjoint, M. Amadou Petitot, a effectué une visite de travail au Port Autonome de Lomé (PAL) le 8 Février 2018. L'objectif permettre aux opérateurs économiques nigériens de faire du PAL leur premier choix et de renforcer les liens de coopération entre les deux pays.

Charlotte K.

Photo de famille après la visite du 3^{ème} quai

CHAÏBOU TCHOMBIANO, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DU SCIEGN

« (...) Je salue cette démarche qui vise à propulser l'économie de nos deux pays »

Au sortir de la rencontre d'échanges qui a eu lieu entre les autorités portuaires togolaises et la délégation des représentants du Syndicat des Commerçants Importateurs-Exportateurs et Grossistes du Niger (SCIEGN), le Secrétaire général du syndicat et porte-parole de la délégation, Chaïbou Tchombiano, s'est confié à la presse. Il a apprécié la démarche des deux parties, visant à propulser l'économie du Niger et du Togo, après avoir exprimé la satisfaction de toute la délégation vis-à-vis des innovations du PAL.



LA PILOTINE : Monsieur le porte-parole du SCIEGN, qu'est-ce qui explique votre visite au port de Lomé aujourd'hui ?

Chaïbou Tchombiano : Nous sommes arrivés au port de Lomé suite à l'invitation de l'A2PL lors de sa tournée commerciale au Niger en mai 2017.

Nous avons visité les infrastructures (installations) portuaires, le jeu en vaut la chandelle. Ma foi, nous sommes impressionnés par la transformation innovante du PAL, en termes de ses capacités actuelles ! On a vu un port qui a un grand tirant d'eau (16,60m) et qui peut accoster à la fois de grands navires, des navires de dernière génération. Le coût des prestations

portuaires est très réduit. Le DG a même pris l'engagement de faire d'autres réductions, si nous le demandons et souvent ce sera par rapport au volume. Vraiment, je pense qu'il n'y a plus de difficultés par rapport à la fréquentation du port de Lomé. Ce port, il est dédié pour les pays de l'hinterland, notamment le Niger.

Nous avons, également eu une réunion d'échanges avec tous les acteurs de la plate-forme, nous sommes ravis, rassurés et très sûrs après ces échanges que les difficultés qui bloquaient notre fréquentation du port vont être levées. Nous les avons soulignées aux autorités portuaires qui ont promis prendre des mesures qui s'imposent afin de les régler.

LA PILOTINE : Quelles sont donc ces difficultés qui bloquaient votre fréquentation du port de Lomé ?

C.T. : Nous avons énuméré entre autres :

- Les coûts supplémentaires que pratique le Groupe Bolloré au niveau de Niamey ;
- Les problèmes créés par des transporteurs des marchandises sur le corridor. Vous savez que nous sommes dans un monde de libre concurrence, et le transport est libéralisé, les prix sont libéralisés. Nul ne peut imposer sa loi. C'est un monde de concurrence ça se discute, sinon vous perdez vite fait de gros clients ;
- L'application du règlement 14 de l'UEMOA de 2005 que le Togo a appliqué scrupuleusement alors que les autres pays de la sous-région ne l'ont pas fait.
- Maintenant les engagements ont été pris, et nous pensons que ces engagements vont être concrétisés. Toutes les autorités portuaires ont pris des engagements que la pratique va être normalisée et que nous pourrions continuer à fréquenter davantage ce port.

Nous avons amené le Niger en miniature à Lomé, parce que notre délégation est composée des opérateurs économiques venus de la région de : Diffa (1.400 km de Niamey), Zinder (1.000 km de Niamey), Tawa, Maradi, Niamey. Tous ces représentants ont, véritablement, vu de leurs propres yeux, les infrastructures dédiées aux pays de l'hinterland. Nous pensons que la fréquentation du port de Lomé se fera dans les prochains mois voire les prochains jours.

LA PILOTINE : Quand précisément ?

C.T. : (rire) Très bientôt ! La preuve, nous sommes venus avec 30.000 tonnes de fret, traduisant ainsi la volonté de marquer un nouveau départ. Le navire va accoster très bientôt. Et les difficultés que nous avons soulevées ici, vont être aplanies et les chargements auront lieu dans de très bonnes conditions.

LA PILOTINE : Quels sont les différents produits que vous faites transiter par le PAL ?

C.T. : Les pondéreux, le vrac c'est ce que nous maîtrisons. Les produits pétroliers sont du ressort de l'Etat. Nous importons donc à travers le port de Lomé : les produits agroalimentaires, notamment riz, sucre, pâtes alimentaires. Maintenant, nous allons persévérer davantage.

Du reste, je suis très satisfait de cette visite qui, d'une part consolide les relations bilatérales entre nos deux pays en propulsant leur économie. D'autre part, elle nous donne davantage d'arguments pour convaincre nos collègues tchadiens et nigériens à fréquenter le PAL.

Entretien réalisé par C.K.



L'OTR S'ENGAGE AU RENFORCEMENT DU CIVISME FISCAL AU TOGO

Au Palais des Congrès de Lomé, du 25 au 27 janvier dernier, s'est déroulée la première édition des journées portes ouvertes sur la promotion du civisme fiscal organisées par l'Office Togolais des Recettes (OTR). Objectif, renforcer ses liens de partenariat avec les contribuables et récompenser leurs efforts au consentement volontaire de l'acquittement des droits et taxes. L'OTR compte ainsi motiver les partenaires et entreprises du pays à payer volontairement les taxes et impôts.

Pendant trois jours, le grand public a eu l'occasion de découvrir tout le dispositif de fonctionnement de l'OTR, les obligations et les droits du contribuable et l'importance de payer ses impôts. Les opérateurs économiques ont également eu l'opportunité de se faire établir séance tenante, la carte d'opérateur économique et le quitus fiscal.

que ça va être désormais la pratique chaque année, afin de récompenser les partenaires qui ont fait preuve de civisme fiscal, les opérateurs et les meilleurs agents en termes de rapport et primer également les meilleurs opérateurs économiques qui accompagnent l'Office en termes de mobilisation des ressources domestiques », a-t-il expliqué.

Dans son intervention à l'ouverture des journées, le Commissaire général de l'OTR, Kodjo Adédzé a salué l'engagement citoyen des opérateurs économiques à travers le paiement de leurs obligations fiscales, leur collaboration avec l'OTR dans sa mission de lutte contre la corruption et la fraude fiscale. « Cette mission de collecte de ressources domestiques qui est confiée à l'OTR est en réalité, une affaire de tous les citoyens (...). Notre objectif est de parvenir à un renforcement du civisme fiscal du contribuable de manière à ce qu'il coopère désormais volontairement au paiement des impôts. (...) C'est une première édition et nous pensons

Au programme de ces journées, des expositions, des conférences, des rencontres B to B, une démonstration de l'unité motorisée de l'OTR et la remise de prix aux meilleurs contribuables. En dehors des expositions et conférences, ces journées ont été marquées par deux grands événements, notamment la célébration le 26 janvier de l'édition 2018 de la Journée Internationale de la Douane qui a été suivie le lendemain par une journée dite du contribuable, une première au Togo.

A.J.

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)

LE TOGO AURA UN NOUVEAU PORT DE PÊCHE EN FÉVRIER 2019



Les travaux de construction du nouveau port de pêche de Lomé avancent normalement a constaté avec satisfaction le ministre Ouro-Koura Agadazi lors d'une visite sur le chantier le 17 janvier 2018. Le nouvel édifice sera livré dans un an.

La pêche joue un rôle économique important. Elle emploie près de 22.000 personnes et contribue pour 4% au PIB agricole et pour 1,3% au PIB national. En vue de promouvoir davantage le secteur, et contraint par la modernisation et l'extension du Port Autonome de Lomé (PAL), les autorités compétentes ont déplacé le port de pêche sur un nouveau site. Le 25 Avril 2017, le chef de l'Etat togolais, SEM Faure Essozimna Gnassingbé, a lancé les travaux de construction du nouveau port de pêche à GbétsoGbé (30 km à l'est de Lomé). Ces travaux ont été prévus pour durer 23 mois. Les autorités togolaises entendent ainsi relancer le secteur de la pêche quelque peu ralenti par la vétusté et l'impraticabilité de l'actuel port de pêche.

Près de 10 mois après, les travaux se déroulent à merveille. C'est le constat qu'a fait le ministre de l'Agriculture et de l'Elevage, Ouro-Koura Agadazi lors d'une visite effectuée sur le site, le 17 janvier dernier. À en croire ses explications, un tiers des travaux a déjà été réalisé et devront se poursuivre

jusqu'à une livraison totale en février 2019. De ce fait, le ministre a salué l'engagement des techniciens japonais à livrer l'ouvrage dans les délais ainsi que la bonne qualité des travaux.

Le nouveau port de pêche comprendra plusieurs quais dont un spécialement aménagé pour les pirogues ainsi que des entrepôts frigorifiques. Il permettra, ainsi d'assurer un environnement propice où les pêcheurs, les mareyeuses, les détaillants et les transformateurs pourront continuer à travailler efficacement et en toute sécurité afin de fournir des produits halieutiques de meilleure qualité contribuant ainsi à la promotion de la croissance économique et à la réduction de la pauvreté.

Ce projet estimé à 14 milliards de FCFA est financé à parité par l'Etat et la coopération japonaise.

K.S.

COOPÉRATION SUD-SUD L'OFFICE TOGOLAIS DES RECETTES INITIE LES DOUANES DES ILES COMORES

Une délégation de l'Administration douanière des Iles Comores a effectué une visite de travail et d'échanges à Lomé du 7 au 13 janvier dernier. L'objectif, s'inspirer de l'expérience de l'Office Togolais des Recettes (OTR), notamment dans la mise en œuvre des réformes de dernière génération à travers le logiciel Sydonia World.



Une Délégation de l'Administration douanière Comorienne, Conduite par Monsieur MoindjiMmadi, a séjourné au Togo du 7 au 13 janvier 2018 dans le cadre d'une visite d'échange à l'Office Togolais des Recettes (OTR). Cette visite de travail est motivée par la volonté des douanes comoriennes de migrer vers Sydonia World, un logiciel que l'OTR a réussi brillamment à mettre en œuvre, entre autres réformes.

En prélude aux échanges techniques proprement dits, une rencontre de prise de contact a eu lieu le 8 janvier 2018 au Commissariat des Douanes et Droits Indirects. Elle a été présidée par le Commissaire Général de L'OTR, Kodjo Adédzé, qui s'est réjoui de cette coopération Sud-Sud dont les échanges

seront mutuellement bénéfiques pour les deux administrations. Ceci, dans la mesure où celle des Comores dispose aussi d'une solide expérience en ce qui concerne la version Sydonia plus, même si elle aspire aujourd'hui à migrer vers le Sydonia World.

Le Commissaire Général a fait un bref aperçu des avantages du Sydonia World qui est un Système plus souple permettant de dialoguer avec d'autres systèmes tout en favorisant la dématérialisation des opérations.

Les deux parties se sont réjouies de leur coopération et de cette visite qui n'est pas la première du genre. En effet, une première délégation des administrations fiscale et douanière des Comores était à

l'OTR en décembre 2016 pour échanger sur les réformes ayant abouti à la fusion des anciennes régies financières (douanes et impôt) en une administration unique.

Mise en place il y a 3 ans, l'Office Togolais des Recettes a à son actif le renforcement de l'automatisation des procédures douanières avec Sydonia World, la simplification des procédures fiscales en matière de création d'entreprises et de déclaration d'impôts, l'ajustement continu des taux d'imposition de l'Impôt sur les sociétés et de l'impôt sur les revenus des capitaux mobiliers, la concrétisation du droit de contestation du contribuable à travers l'effectivité du contentieux fiscal, entre autres.

A.J.



Photo de groupe avec le Commissaire Général de l'OTR, Kodjo Adédzé (1^{er} rang, m.)

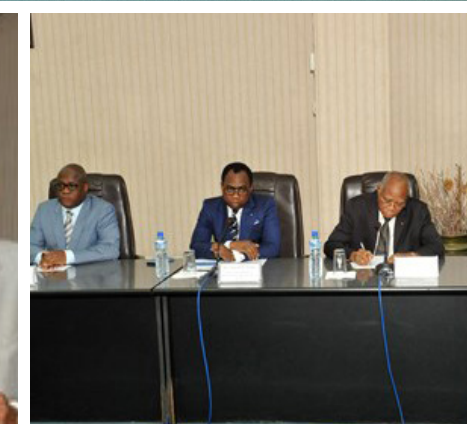
CÉRÉMONIE DE PRÉSENTATION DE VŒUX 2018

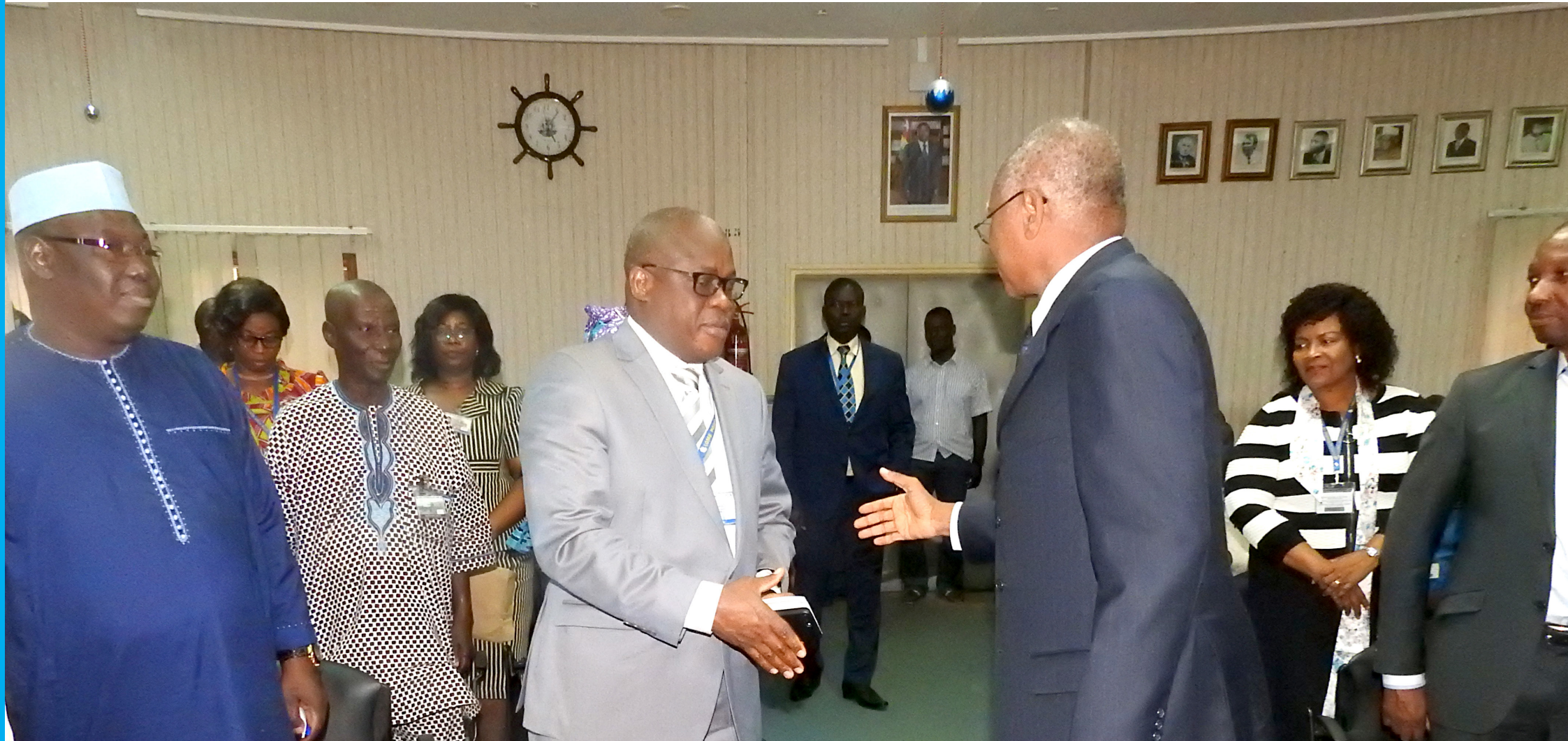
Comme chaque année, le personnel du Port Autonome de Lomé (PAL) et la communauté portuaire réunie au sein de l'A2PL ont procédé à la présentation des vœux au Directeur Général du PAL et à son staff.

La salle de conférence du port de Lomé a servi de cadre à l'organisation des deux cérémonies de présentation des vœux de nouvel an entre les agents de l'institution, les membres de l'A2PL et leurs dirigeants.

C'est dans une ambiance de convivialité et de partage que se sont déroulées les échanges. Les uns et les autres ayant pris la ferme résolution de faire don de soi pour l'atteinte des objectifs des vœux présidentiel, notamment la promotion de l'économie bleue et faire du PAL un hub de la sous-région.

La cérémonie en images sur les pages suivantes...





5^{ÈME} ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DE LA FECCIAO À BAMAKO

LE PROJET DE CRÉATION DE LA COMPAGNIE MARITIME RÉGIONALE SEALINK AU COEUR DES DÉBATS

La Fédération des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Afrique de l'Ouest (FECCIAO) a tenu, du 11 au 13 janvier 2018, sa 5^{ème} Assemblée Générale ordinaire au Mali (Bamako), en marge de la Foire Exposition Internationale de Bamako (FEBAK) qui ouvrait sa 12^{ème} édition du 13 au 29 janvier 2018. Au cours de cette réunion, les opérateurs économiques de l'Afrique de l'Ouest ont eu à échanger, entre autres, sur le rôle des chambres de commerce et d'industrie, la promotion de l'intégration régionale, le programme qualité de l'Afrique

de l'Ouest, le cadre de partenariat entre la FEWACCI et la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Abuja ainsi que l'examen et l'adoption du projet de rapport d'activité et financier 2017 de la Fédération.

Le point sur la mise en œuvre du projet de création de la Compagnie maritime régionale « SEALINK » était également au menu des discussions.



création de la Compagnie maritime régionale « SEALINK » et d'organiser des sessions d'informations et de sensibilisations sur le programme qualité CEDEAO et les conditions de création d'un cadre de dialogue public / privé entre les Présidents des Chambres de Commerce, la Commission de la CEDEAO, la Commission de l'UEMOA et les ministres en charges du Commerce et de la Sécurité de la CEDEAO sur la question de libre circulation des personnes et des biens, la sécurité des affaires ainsi que l'accès au marché régional.

Mais, en attendant le démarrage des opérations du tout premier bateau de SEALINK, le président de la FEWACCI, Germain Essohouna Mèba, a sollicité le soutien des chefs d'Etat afin d'encourager les autorités portuaires de tous les pays membres à accompagner cette noble mission dont le bénéfice permettra non seulement de faciliter la circulation des biens et des personnes dans l'espace communautaire, mais aussi de créer des emplois pour retenir et contenter la jeunesse en quête d'avenir meilleur qui se lance dans l'immigration clandestine à très haut risque vers l'Europe. « L'émergence de notre zone est à ce prix », a-t-il prévenu.

Les présidents des Chambres de Commerce et d'Industrie des pays de la CEDEAO ont, par ailleurs, été invités à l'ouverture officielle de la 12^{ème} édition de la Foire Exposition Internationale de Bamako (FEBAK), le 13 janvier, une cérémonie qui s'est déroulée en présence du Président de la République du Mali, Son Excellence Monsieur Ibrahim Boubacar Keïta.

Créée en 1976 à l'initiative des Présidents des 15 chambres de Commerce et d'industrie de la région, la FECCIAO vise à donner un outil et un instrument d'intégration économique régionale à sa communauté d'affaires. Ceci, dans le but de favoriser, entre autres, le développement du secteur privé, la réduction de la pauvreté et contribuer à la défense des intérêts du secteur privé dans les pays de l'Afrique de l'Ouest. Le Togo assure sa présidence depuis octobre 2016.

La rédaction

Jadis, la Fédération des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Afrique de l'Ouest (FCCIAO/ FEWACCI) a joué un rôle de premier plan avec la création de la Banque Panafricaine ECOBANK, la Compagnie aérienne ASKY. Entretemps, elle a connu une période de léthargie. Conscientes de la force mobilisatrice qu'elle incarne pour le Secteur Privé Communautaire, les Chambres de Commerce et d'Industrie de la CEDEAO ont décidé d'assurer sa renaissance avec à sa tête le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo, Germain Essohouna Mèba. C'est dans ce cadre que Bamako a abrité du 11 au 13 janvier 2018, la 5^{ème} Assemblée Générale ordinaire de la FEWACCI. C'était donc le lieu de prendre plusieurs décisions dans le cadre de la renaissance de la Fédération, notamment, l'adoption d'un nouveau logo, la sensibilisation des membres à la mobilisation des moyens pour la promotion du Secteur Privé Communautaire, l'élaboration d'un nouveau projet de manuel de procédure administrative et financière, l'amorce d'un programme qualité avec l'appui de l'ONUDI.

La rencontre de Bamako, axée sur le thème « Les Chambres de Commerce et d'Industrie, pour une intégration économique accomplie en Afrique de l'Ouest » est d'une importance capitale pour la FEWACCI en ce sens qu'elle a permis d'échanger comme à l'accoutumée, sur un certain nombre de points qui participent à l'enracinement et à la démocratisation de

l'Institution. En effet, conformément aux dispositions de l'article 10 des statuts, la FEWACCI est appelée à organiser annuellement son Assemblée Générale ordinaire. Cela, afin de recevoir le rapport d'activités du Bureau et des Commissions Techniques, les états des comptes dûment vérifiés, de nommer les auditeurs pour le prochain exercice, d'élire le bureau de la Fédération et de pourvoir aux postes vacants du bureau en cas de besoin.

De la nécessité d'accompagner le projet de création de la Compagnie maritime régionale SEALINK

La 5^{ème} A.G. a su réunir les Chambres de Commerce et d'Industrie membres pour faire le point des activités menées au cours de l'année 2017, autoriser celles programmées pour l'année 2018, et discuter d'autres sujets qui participent à la vie institutionnelle de l'organisation.

Elle a été également l'occasion d'échanger avec les partenaires sur l'état de mise en œuvre du projet de

M. Germain Mèba a sollicité le soutien des chefs d'Etats afin d'encourager les autorités portuaires (...)

« OBANGAMÉ EXPRESS 2018 »

UN SUCCÈS POUR LA PRÉFECTURE MARITIME ET SES PARTENAIRES

DANGER HIGH
VOLTAGE
ARC FLASH



La Préfecture maritime avec l'appui du Centre de Commandement pour l'Afrique (AFRICOM) a initié du 18 au 29 Mars 2018 un exercice maritime dénommé OBANGAME EXPRESS 2018 au profit des différentes administrations impliquées dans la résolution des crises maritimes. L'objectif c'est de les outiller à faire, efficacement, face à la survenue d'une situation réelle. Ces exercices s'inscrivent dans le cadre des recommandations du processus de Yaoundé et des conclusions du sommet sur la sécurité et la sûreté maritime de Lomé.

Piraterie maritime, terrorisme, trafic d'armes et de stupéfiants, traite des êtres humains, commerce illégal des produits fauniques, pêche illicite et non déclarée et non réglementée, pollution marine constituent des menaces et incidents récurrents qui gangrèment les mers et océans. Depuis des années, les pays du Golfe de Guinée s'évertuent à lutter efficacement contre ces menaces. Les exercices annuels de gestion de crise dénommés « Obangamé Express » sont venus en appui aux efforts consentis. « Obangamé Express », qui signifie « mettons-nous ensemble », en langue Fang,

est organisé par les Etats-Unis d'Amérique (USA) à travers leur centre de commandement pour l'Afrique (AFRICOM) basé en Allemagne, en partenariat avec les organisations régionales (Centre de la sécurité maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest). Cet exercice permet de renforcer l'inter-opérabilité entre les Marines des pays du Golfe de Guinée, une région à risques, où piraterie maritime et trafics de tous genres y prospèrent.

Au Togo, sous la coordination de la préfecture maritime,

ces exercices sont effectués par toutes les administrations intervenant dans l'action de l'Etat en mer. De ce fait, du 18 au 29 mars, le Togo a organisé trois (3) exercices nationaux, un (1) exercice binational avec le Bénin et un (1) exercice multinational avec le Nigéria et le Bénin. Les exercices ont porté sur la piraterie maritime, le trafic de stupéfiants, la pollution marine, les recherches et sauvetages. « Mon pays vient de démontrer à travers l'implication des administrations que la coordination opérationnelle de la gestion de crise par la préfecture maritime est une réalité. Il est donc évident qu'en additionnant nos forces, nous avons les meilleures chances de succès », a déclaré le Préfet Maritime, Capitaine de Vaisseau NèyoTakounadi.

LES EXERCICES SONT CONSTRUITS AUTOUR DE SCÉNARIIS FICTIFS

Dans le cas de l'exercice sur le trafic de drogue, il s'agit d'une information reçue du Centre Maritime Multinational de Coordination (CMMC) de la zone E regroupant le Togo, le Bénin et le Nigéria, par le Centre des Opérations de Lomé. Ces informations concernent un navire soupçonné de trafic de drogue en transit du Nigéria vers les eaux sous juridiction togolaise. Le Commandant de la marine COMAR rend compte à sa hiérarchie et met en alerte les senseurs de détection des centres des opérations marines de Lomé et de Kpémé et les forces navales. Le préfet maritime est saisi et il demande l'appui d'un moyen aérien par l'intermédiaire du CMMC de Cotonou pour localiser le navire incriminé. Il procède à la mise en place d'une cellule de crise composée de toutes les administrations impliquées dans la lutte contre le trafic de drogue pour réfléchir sur la situation et lui suggérer des solutions à prendre pour résoudre la crise.



L'équipe du patrouilleur accède au navire suspect



La fouille sur les navires



Un patrouilleur sera envoyé sur les lieux pour arraisonner le navire. Des fouilles seront menées et sur proposition du préfet maritime, le procureur de République fera prendre un acte pour dérouter le navire au Port de Lomé pour des investigations plus poussées.

Au terme de cet exercice un débriefing a été organisé à la préfecture et toutes les difficultés ont été relevées en vue des mesures correctives à prendre.

Tous les cinq (5) exercices se sont déroulés suivant le même processus.

Notons qu'avant de commencer lesdits exercices, des instructeurs belges, néerlandais et américains ont formé durant 3 jours certains participants.

Outre le Togo, 19 autres pays ont participé à « Obangamé Express », notamment l'Angola, le Bénin, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, la RDC, le Congo, le Gabon, le Liberia, le Sénégal et la Guinée Equatoriale.

La rédaction

INSALUBRITÉ AUX ABORDS DES PLAGES COMMA-TOGO A INSTALLÉ UNE BRIGADE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN



Le 15 mars 2018, le Corps des Marins Marchands du Togo (COMMA-TOGO), avec l'appui de la Préfecture Maritime (PREMAR), a installé une brigade de protection de l'environnement littoral et marin au port de pêche de Lomé. L'objectif est de surveiller et préserver l'environnement marin, notamment les bassins du port de pêche de Lomé et de l'Omnium Togolais d'Assistance Maritime (OTAM) contre l'insalubrité.

Les océans couvrent environ 71% de la planète. Une importante partie de la population mondiale vit à proximité des côtes et plus de 90% des échanges internationaux s'effectuent par voie maritime. En outre, les océans constituent une source d'approvisionnements en ressources biologiques, minérales et fossiles et contribuent de ce fait à la sécurité alimentaire et à la sécurité énergétique. Enfin l'exploitation raisonnée des océans permettra de développer une économie bleue. C'est conscient de cette réalité, et en vue d'accompagner le gouvernement dans sa politique de promotion de l'économie bleue, que le Corps des Marins Marchands du Togo (COMMA-TOGO) mène des actions de salubrité sur le littoral. Selon les explications du président de COMMA-TOGO, Modeste Awokou, ces opérations partent, du constat que leur environnement est insalubre, parce que les gens versent du n'importe quoi dans la mer. Une quantité importante et non quantifiable de déchets plastiques entre dans la mer à travers les déchets, les décharges mal gérées, les activités touristiques et la pêche. Certains de ces matériaux coulent au fond de l'océan, alors que d'autres flottent à la surface et peuvent traverser de grandes distances par les

courants océaniques : ils s'échouent alors sur les littoraux et s'accumulent dans les fameux gyres océaniques. L'invasion des déchets plastiques dans les océans qui se concentrent sous l'effet des courants océaniques entraînent une catastrophe environnementale pour les écosystèmes marins, mais aussi pour la santé en tant que consommateur de produits marins. De ce fait, depuis plus de six mois, « nous menons des activités de salubrité au port de pêche et dans le bassin de l'Omnium Togolais d'Assistance Maritime (OTAM), qui sont envahis par ces déchets. Malheureusement, après chaque opération et nos séances de sensibilisation, les riverains récidivent ! Nos bassins restent donc sales avec son corollaire de conséquences sur la santé humaine, notamment », confie le président de COMMA-TOGO. A en croire ses dires, il y aurait également des gens qui récupèrent des ordures et/ou déchets à bord des navires en rade sur la côte et les déversent en coulisse dans ces bassins. « Ces comportements nécessitent une veille quotidienne voire des sanctions. Voilà pourquoi nous avons sollicité l'aide des autorités compétentes afin de nous assister à pénaliser les contrevenants », ajoute Awokou.

Et de continuer, c'est donc pour tenter de venir à bout de ces récidives que, le COMMA-TOGO, a organisé une campagne de sensibilisation au port de pêche de Lomé, le 15 mars dernier. Basée sur les gestes simples couplés au nettoyage des bassins, cette opération a été rendue possible grâce à l'appui de la PREMAR et des autorités portuaires. Elle vise, non seulement, à informer et alerter les usagers des plages sur l'impact des déchets issus de la consommation humaine, notamment sur le milieu marin et côtier, mais aussi sur la santé humaine. C'était également l'occasion de prévenir l'assistance sur les mesures répressives, relatives à la mauvaise gestion des bassins, qui rentrent en jeu début du mois d'avril 2018. « La brigade va continuer de sensibiliser les riverains jusqu'à la fin du mois de mars.

La surveillance sera aussi effective dans la même période. (...) mais à compter du 1er avril, les récidivistes seront pénalisés. Les dispositions sont prises par les autorités compétentes, à qui nous exprimons nos sincères gratitude », a prévenu Modeste Awokou.

A.C.

QU'EST-CE QUE LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIMES ? LA PAROLE AU PUBLIC

Les concepts de sûreté et de sécurité maritimes visent un même idéal : la protection de la vie humaine en mer. Longtemps, la priorité des Etats et des organismes internationaux s'est axée sur la sécurisation des activités maritimes, c'est-à-dire les navires et les voies de navigation. Ces mesures ont visé à prévenir les risques inhérents à l'expédition maritime. Cela s'est matérialisé juridiquement par l'adoption de nombreuses conventions internationales, notamment la convention SOLAS qui prévoit des standards minimums en matière de sécurité en mer. Toutefois, les activités illicites n'ont été que très peu prises en compte par ces textes internationaux. Les attentats du 11 septembre 2001 ont été le déclencheur de l'éveil de la communauté internationale sur la vulnérabilité des espaces maritimes face aux menaces intentionnelles. En réaction, le code ISPS a été adopté en décembre 2002. Ce code d'applicabilité directe met en place des mesures spécifiques en matière de sûreté des navires et des ports. L'émergence progressive du concept de sûreté maritime illustre donc la volonté de

la communauté internationale de prendre en compte ces menaces afin de lutter efficacement contre.

La sûreté maritime et portuaire est avant tout de la responsabilité des Etats du fait de leur mission régalienne de maintien de l'ordre public. La mise en œuvre de la sûreté permet plus généralement de lutter contre la criminalité et nécessite la collaboration de différents services étatiques tels que les inspections de l'Etat du port ou la police judiciaire. La sûreté est également un intérêt public du fait du rôle vital qu'a généralement le commerce maritime dans l'économie d'un pays. 78% du PIB de Djibouti est, par exemple, issu des activités portuaires.

Il est donc clair que la sécurité maritime vise les risques, quel que soit leurs natures (technologiques ou naturelles), tandis que la sûreté maritime cible exclusivement les menaces.

Qu'en pense l'opinion publique ? Lisez plutôt...

Kouhé Améyo

Secrétaire de Direction



Pour moi, la sécurité maritime se définit comme la prise en charge des risques d'origines naturels ou provoqués par la navigation maritime. Et, la sûreté maritime a pour but de détecter les menaces d'actes illicites sur les navires et de prendre des mesures de protection contre ces menaces. La sûreté, qui consiste à prévenir les actes malveillants, est mise en place à plusieurs niveaux dans les domaines maritime et portuaire : le navire, le port et ses infrastructures.

Aux menaces de terrorisme, piraterie et trafics divers s'ajoute la cybercriminalité : environ 1 attaque cyber d'envergure est révélée par semaine. Au lendemain du 11 septembre 2001, les industries maritimes et portuaires se sont mobilisées autour des enjeux de sûreté. Aussi, l'OMI, qui assure notamment la sûreté des transports maritimes, détermine, dès 2003, via son code ISPS, les responsabilités des acteurs publics et privés en terme de navigation et de sûreté portuaire.

Issaka Mansour

Juriste/Administrateur civil, Secrétariat général du Gouvernement

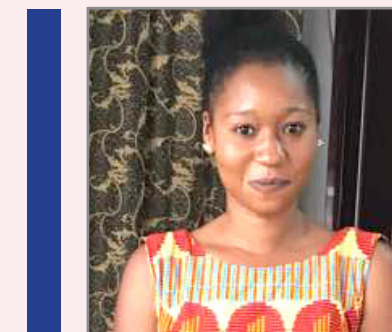


Il est difficile de donner une définition exacte de la sécurité maritime tant le concept de sécurité est vaste. C'est une notion qui à mon sens, englobe l'ensemble des normes auxquelles sont soumis les navires, la réglementation à laquelle doit obéir l'entreprise maritime, et les mesures qui gouvernent la navigation en mer ou dans les zones portuaires. La sécurité maritime vise un idéal qui est celui de la protection de la vie humaine en mer. Cela s'est matérialisé juridiquement par l'adoption de nombreuses conventions internationales, notamment la convention SOLAS qui prévoit des standards minimums en matière de sécurité en mer. C'est une question actuelle et un enjeu pour tous.

Le futur de la sécurité maritime au Togo dépend à la fois des risques actuels du secteur et des mesures adoptées par les plus hautes autorités du pays face aux différents enjeux (sécurité des personnes et des biens, sécurité des gens de mer, environnementaux, sanitaire et économique).

Afangbédji Obé Françoise

Etudiante en Anglais, grade licence



De mon avis, la sécurité maritime c'est l'ensemble des mesures qu'un gouvernement prend pour atténuer les risques d'incidents et ou d'accidents des navires en mer. La sûreté maritime, quant à elle, est relative à toutes les mesures qu'un gouvernement prend pour éviter la violence contre les personnes et les membres d'équipage sur un navire.

De ce fait, la sécurité maritime se rapporte à la prévention et à la gestion des accidents concernant les hommes, les installations ou l'environnement. La sûreté maritime se rapporte à la prévention des actes illicites contre les personnes et les biens que ce soit à bord d'un navire ou dans les installations portuaires.

Attignon Grâce, Epse de Souza

Conseillère principale de jeunesse et d'animation (Sociologue)



La sûreté et la sécurité maritimes, à mon avis, fait recours à toutes les mesures de protection des biens et des personnes dans les navires en haute mer contre toute attaque (vol de marchandises, terrorisme, de délinquants ou de piratage d'informations en vue de réclamer une rançon...). C'est également l'ensemble des mesures techniques de prévention prises par l'ensemble des

acteurs du système maritime pour assurer l'arrivée à bon port des navires et de leurs cargaisons (équipage et marchandises).

Pour moi, en principe, cette sécurité et sûreté maritimes ne s'arrêtent pas en haute mer et sur les différents terminaux au port ! Cette sécurité doit être beaucoup plus renforcée en dehors du port, notamment le long de nos plages ! A mon humble avis, la sécurité sur la terre et celle sur la mer sont complémentaires. La plage reste, à mon avis, tout comme les espaces verts un lieu de

tranquillité et de recueillement. Malheureusement, on constate qu'elle abonde plutôt de gens malveillants de jour comme de nuit à la recherche de proie facile ! S'il arrivait que ces malfaiteurs ne trouvent pas de butin (argent, portables ou autres biens matériels, même parfois le sexe...) sur nos plages, ils montent en haute mer dépouiller les navires. La sécurité maritime est mise en jeu donc ! Je ne suis pas un acteur spécial des transports maritimes, néanmoins, je pourrais certifier à plus de 50% que la sécurité et la sûreté maritimes seront assurées sur nos côtes lorsqu'il y aurait également libre circulation des personnes sur nos plages à des heures très tardives sans risquer leurs vies !

Qu'il me souvienne qu'à l'approche du sommet sur la sécurité et la sûreté maritimes à Lomé, la zone Kodzoviakopé-Palm Beach a été électrifiée et gardée par les agents de sécurité. Par conséquent, la zone était vraiment sécurisée et l'on pouvait rester à la plage jusqu'à tard le soir, ce qui n'était pas le cas avant cette rencontre d'envergure. Dommage que cet éclairage public n'est pas allé plus loin !

Je déplore aussi le fait que certaines sociétés ou communautés profitent de la vulnérabilité des personnes à bord des navires (tels les déportés et autres personnes à la recherche d'une vie meilleure) et les utilisent à des fins illicites (cas de la Lybie et de la France).

Somi Yao Kpoliagnon Nestor

Marin (COMMA-TOGO)



Sécurité et sûreté maritimes parlent de tout ce qui concerne les bienfaits et bien-être des gens de mers. Je pense, sans aucun doute, qu'il y a sécurité et sûreté maritimes au Togo. Malheureusement, ces concepts prennent seulement en charge les marins étrangers et leurs navires. Nous les petits pêcheurs nous sommes abandonnés à notre propre sort. Surtout que nous sommes considérés comme des voyous voire des voleurs ! Normalement, notre ère d'exploitation est celui qu'occupent les bateaux en rade ou en transit. N'ayant plus d'endroit où pêcher, nous sommes obligés de lancer nos filets dans les voisinages des navires. Quand les marins nous voient en action proche de leurs embarcations, ils nous prennent en photo et/ou appellent les gendarmes pour nous arrêter. Or, ce sont les brillantes lumières de leurs bateaux, surtout la nuit, qui attirent les poissons que nous allons pêcher. La pêche c'est notre métier, nos familles vivent de cette activité. Je pense même que, nous contribuons au développement de notre pays en assurant l'avenir de nos enfants à travers notre métier. Mais de peur d'être enfermés abusivement, la majorité de nos confrères abandonnent la pêche et deviennent des laissés pour compte et leurs descendants, des enfants de rue.

C'est pourquoi, nous exhortons les autorités à trouver des mesures idoines afin que nous puissions tous exploiter la mer, gage de notre développement. Il y va de l'intérêt de nous tous. Je vous remercie.

AVIS D'UN SPÉCIALISTE

AYMARD MBINA,

Commandant Adjoint du port d'Owendo (Gabon)

Chargé des questions régaliennes (sécurité et sûreté maritimes) et des questions d'exploitation



niveau de la mer de Chine méridionale, c'est le phénomène de piraterie.

Lorsqu'on parle de sûreté maritime, on vise directement et systématiquement, quelles sont les méthodes, les moyens, les procédures qui sont mises en œuvre pour essayer de juguler ce phénomène de piraterie. Et dans le cadre des pays du golfe de Guinée, il y a eu beaucoup de sommets des chefs d'Etat, notamment celui de Yaoundé en 2013, la Conférence des chefs d'Etat de l'Afrique à Lomé en 2016.

Lors de ces grandes rencontres, les acteurs maritimes et portuaires ainsi que les experts de grandes renommées se sont penchés sur comment est-ce que l'Afrique ou encore les pays du golfe de Guinée peuvent développer des solutions intégrées pour juguler ce phénomène de piraterie. Ils ont, entre autres, misés sur la mutualisation des moyens des différentes marines nationales afin de pouvoir patrouiller dans les eaux territoriales. La nouveauté actuellement, c'est ce qu'on appelle l'inversion du droit de poursuite par rapport à la Convention sur le Droit de la mer de Montgobay. Cela stipule, qu'une marine nationale peut poursuivre un navire suspect au-delà de ses frontières.

En clair, il est créé un centre de commandement mutuel. Les différentes flottes des marines nationales, qui dépendent de ce centre de commandement, peuvent avec l'autorisation dudit centre, poursuivre un navire qui a été identifié comme un navire pirate ou servant la piraterie dans les eaux territoriales d'un autre Etat membre. C'est ce qu'on appelle « Inversion du droit de poursuite » et ceci n'était pas possible à l'époque.

Je pense que c'est une avancée importante, et avec les chiffres du Bureau Maritime International, il faut s'attendre à voir une baisse de ce phénomène qu'est la piraterie.

La sécurité maritime, fait allusion à la sécurisation de la navigation. C'est tout ce qui est instrument de l'OMI, notamment la mise en œuvre de la Convention SOLAS qui est la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui va de la construction, de la stabilité, qui va de toutes les règles qui concourent à la bonne navigation. Sécurité maritime c'est aussi, la Convention sur le Règlement International de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72). C'est toutes ces questions, toutes ces conventions, toutes ces procédures qui concourent à la sécurité maritime.

La sûreté maritime se focalise, systématiquement sur le Code ISPS. La grande question et le grand défi de tous les pays qui font partis du golfe de Guinée, du détroit de Malacca, ou au

K.S.

Hôtel
AHOEFA



KING
SALOMON GARDEN
41 CHAMBRES



31
Standards

02
Suites
Impériales

08
Suites
Junior



UN CADRE
DE RÊVE À L'ALLURE
IMMACULÉE

Rue Anamagne Souza Nétimé, BP : 6049 Lomé Togo
Tél : +228 22 21 42 48 / 22 21 43 43 / 22 21 43 53

PORTRAIT

VIE
PORTUAIRE



ESSODOLOM ELISABETH AMAOU TALLÉ PALI-TCHALLA UNE FEMME AU PARCOURS EXCEPTIONNEL !

Sage-femme de formation, Essodolom Elisabeth Amaou Tallé Pali-Tchalla entre dans le monde des affaires, notamment le secteur maritime, dans les années 80. Devenue très tôt veuve, cette mère de cinq enfants n'a ménagé aucun effort pour créer son environnement personnel.

Affable, élégante, féminine, à la tenue impeccable et à l'allure déterminée, on ne saurait lui donner un âge. Un âge qu'elle préfère d'ailleurs garder bien secret. « C'est ma seule coquetterie », réclame-t-elle avec un clin d'œil. Son sérieux témoigne de sa longue expérience, dans la vie comme en affaires, son dynamisme est celui d'une femme qui est restée jeune dans son corps et dans sa tête.

Avec chaleur et naturel, elle nous transporte dans son univers. Elle raconte sa vie...

Les femmes ont pris d'assaut les secteurs, auparavant, réservés à la gent masculine, notamment le secteur maritime et donnent d'excellents résultats. C'est l'exemple d'Elisabeth Pali-Tchalla, PDG de l'Office Togolais du Commerce International (OTOCI) et marraine de l'organisation « Women in Maritime in Africa (WIMA) ». Pionnière dans le secteur de l'importation de véhicules d'occasion au Togo, Essodolom Elisabeth Amaou Tallé Pali-Tchalla force le respect.

Ses débuts, elle ne les fera pas dans ce secteur, mais dans le milieu hospitalier ! Après un diplôme d'Etat obtenu à l'Ecole Nationale des Auxiliaires Médicaux (ENAM), Amaou Tallé décroche son premier emploi à l'ex Centre Hospitalier Universitaire de Tokoin (actuel Centre Hospitalier Universitaire Sylvanus Olympio). Elle y fera un bout de chemin, 15 années de carrière en tant que sage-femme. Nonobstant, elle jonglera entre le port de Lomé et sa boutique « Esthética 2000 ». Première femme, dans les années 80 au Togo, à se lancer dans la vente des produits cosmétiques et à importer des voitures d'occasion, elle adore raconter ses débuts, quoi que difficile dans le monde portuaire. « Ce n'est pas du tout facile d'être femme chef d'entreprise, surtout dans le secteur maritime, réputé masculin ! Mais avec de la patience, la passion, l'amour du travail bien fait doublé d'une bonne dose de rigueur, on s'en sort plutôt bien », confie-t-elle.

Qui l'eut cru ! Et pourtant, quand en 1980, la jeune sage-femme Elisabeth Tallé arpenteait les salles de couche de la maternité du CHU-Tokoin, en vue d'aider des femmes à « donner la vie », à soigner d'autres en difficultés, ou encore à bercer les nouveau-nés, c'était une future femme chef d'entreprise qui couvait. Et pour cause, parallèlement à sa profession, elle tenait sa boutique de cosmétique (l'une des premières en Afrique de l'ouest) !

Pour récupérer les produits qu'elle commandait dans divers pays d'Europe et d'Amérique, la jeune Elisabeth fréquentait souvent le port de Lomé. Un passage qui, selon elle, aura probablement été le moment le plus marquant de sa carrière. En plus de représenter son premier contact avec l'industrie du transport maritime, cet épisode de sa vie lui aurait permis d'apprendre les rouages du domaine. « Comme je commandais mes produits

cosmétiques de l'étranger, j'étais toujours au port. Ma curiosité et mon envie de toujours arpenter de nouveaux horizons, m'ont fait découvrir le monde de l'importation des véhicules. J'ai été séduite par le circuit d'importation des véhicules d'occasion au pays et je m'y suis lancée. J'avoue que visiter régulièrement le port m'a, en effet, permis d'apprendre une foule de choses sur (...) ce qu'il faut faire et ne pas faire dans ce secteur ».

La dynamique Amaou Tallé devient ainsi la première femme à intégrer le secteur maritime au Togo, notamment dans l'importation des véhicules, connu pour être traditionnellement masculin. A l'époque, elle y acquiert un parc, et progressivement élargi son champ d'activité à la manutention, contribuant ainsi à l'essor de la vie économique du pays. Son entreprise, OTOCI, son parc et sa Fondation emploient des centaines de personnes. Une véritable réussite pour Essodolom Elisabeth Amaou Tallé Pali-Tchalla, pionnière dans l'importation des véhicules d'occasion au Togo. Elle assure, cependant, n'avoir jamais été victime de réflexion sexiste, mais reconnaît tout de même que « l'évolution d'une femme n'est pas aussi rapide que celle d'un homme dans le secteur ».

LE MARITIME, UN SECTEUR QUI SE FÉMINISE PETIT À PETIT

Le secteur maritime et portuaire n'était pas, en effet, un domaine de prédilection des femmes, parce qu'étant à forte dominance masculine, pour plusieurs raisons. Aujourd'hui, la mer n'est plus une affaire d'hommes ! Des femmes se sont construit une carrière dans ce secteur. Et pour leur meilleure visibilité et représentativité, elles se sont organisées en associations et réseau sur le plan national, régional et mondial. Le plus en vue en Afrique, aujourd'hui, reste Women in Maritime in Africa (WIMA-AFRICA), une organisation des femmes africaines dans le secteur maritime. Créée en juillet 2015, elle œuvre entre autres à fournir un cadre approprié qui permet aux parties de promouvoir la coopération et la collaboration entre les organisations nationales, régionales et internationales pour faire progresser l'égalité des sexes dans le secteur maritime. Mettre en place les canaux appropriés pour le développement de l'économie bleue ; et fournir une structure



appropriée pour l'avancement des femmes et le renforcement de leur capacité dans le secteur maritime en Afrique pour la promotion d'un transport maritime sûr, sécuritaire et efficace sur les océans et les mers, sont autant de défis que l'organisation entend relever.

La cellule togolaise de l'organisation maritime, « WIMA-TOGO », quant à elle, a vu le jour le 28 septembre 2016. Elle est composée de femmes fumeuses de poissons, de revendeuses d'articles de pêche, des femmes consignataires, manutentionnaires, armateurs et propriétaires de pirogues, des femmes haut placées dans l'administration du Port Autonome de Lomé (PAL). Le rôle de WIMA-TOGO, explique Amaou Tallé, une de ses marraines, c'est d'accompagner et encourager les femmes du secteur. Et de renchérir, notre ambition est d'encourager davantage de jeunes filles à s'orienter vers le secteur maritime qui est plein d'avenir.

En effet, depuis 1982, le secteur maritime qu'a connu Amaou Tallé a heureusement évolué. « Il n'y avait pas de femmes quand j'ai démarré. Même dans l'administration il n'y avait presque pas de femmes ! Aujourd'hui, par exemple, sur les 783 agents qu'emploie le port de Lomé, 67 sont des femmes et sur cet effectif, presque insignifiant (9%), 49 femmes occupent des postes de responsabilité (soit 75%) ! Et plusieurs sont celles qui sont dans l'informel maritime. C'est dire que les lignes bougent », raconte-t-elle enjouée. En revanche, pour les postes intermédiaires, le refrain n'est pas le même. « On trouve par exemple très peu d'officiers femmes dans la marine, non pas parce que l'Etat ne veut pas les embaucher, mais parce qu'il y en a très très peu dans les écoles », pointe-t-elle du doigt. Le seul moyen pour corriger ce fait : sensibiliser. Voilà pourquoi WIMA-TOGO s'évertue dans sa tâche. Car la marraine Elisabeth est convaincue que, « les femmes ont vraiment toute leur chance de faire carrière dans ce secteur ». Un secteur en perpétuel évolution, qui lui a permis de créer un environnement propice pour son propre épanouissement, celui de ses cinq (5) enfants et pour le bien-être des veuves et orphelins dont elle s'occupe gracieusement.

ELISABETH, FEMME AU GRAND CŒUR

Devenue très tôt veuve avec des enfants de bas âge à charge, Essodolom Amaou a vite

compris les dures réalités de la vie des veuves et de leurs progénitures. « (...) C'est lorsque mon mari est décédé me laissant seule avec nos petits enfants que j'ai compris ce qu'être veuve. Malgré mon salaire de sage-femme, il m'était difficile de subvenir aux besoins de ma famille. J'ai donc pensé à la situation de celles qui sont dans les villages reculés sans emploi et démunies. Que font-elles pour joindre les deux bouts ? Et l'éducation de leurs enfants ? Il faut le vivre pour comprendre. C'était le déclic ! Je me suis dit qu'il faut faire quelque chose », souligne-t-elle.

C'est ce qui explique la création de la Fondation Soutien aux Orphelins et Appuis aux Initiatives Féminines (Fondation SOIF) depuis 2003, un autre projet qui lui tient à cœur après le secteur maritime. Cette ambassadrice de la paix universelle de haut rang sillonne, depuis, les villages et contrées les plus reculés pour venir en aide aux couches vulnérables, notamment les enfants déshérités, les veuves, etc.

Femme d'affaires chevronnée, Essodolom Elisabeth Amaou Tallé Pali-Tchalla n'en finit pas avec ses initiatives au profit des femmes. A la tête de la Société Togolaise de Karité (STK), elle s'engage comme pionnière de la filière Karité au Togo, un secteur porteur de croissance. Laprésidente de la filière karité au Togo emploie et accompagne les femmes de ladite filière. Après avoir obtenu l'entrée du Togodans l'Alliance Globale Karité (lors de la 11ème Conférence mondiale annuelle de la filière du karité tenue à Abuja au Nigeria en mars 2018), elle ambitionne de faire de la capitale togolaise, la ville hôte de la 12ème conférence mondiale de cette filière. Sacrée Elisabeth !

Ce parcours long comme le bras, Essodolom Amaou Tallé ne le doit qu'à elle-même. Au moment de « démarrer dans la vie », elle a fait le pari de l'entrepreneuriat pour assurer sa liberté. « Je crois être contaminée, au départ, par mes parents qui étaient de très bons commerçants », explique-t-elle toute souriante.

Charlotte S.

LIGUE AFRICAINE DES CHAMPIONS L'AS TOGO PORT QUALIFIÉ POUR LA PHASE DE POULES

Après sa victoire fort appréciée de la manche aller des 16^{ème} de finale de la Ligue africaine des champions à Lomé, une semaine plus tôt, l'AS Togo Port bien que battu, a su retirer son épingle du jeu ce 18 mars à Khartoum (Soudan), en allant faire obstacle à Al Hilal. Malgré la défaite concédée sur un score de 1-3, grâce à sa victoire 2-0 à l'aller et au but marqué à l'extérieur, les portuaires passent ainsi le cap des 16ème de finale et se retrouve à la phase de poules de la compétition (Mai-Août).

Une victoire qui réjouit plus d'un ! Dans un message, le Président de la FTF, Guy Kossi Akpovy, salue la qualification de L'AS TOGO-PORT, qui se retrouve dans le groupe compliqué.



Tout a commencé avec une ouverture du score de Geovane dès la 3^{ème} minute de jeu pour Al Hilal. Mais les Togolais déterminés égaliseront quatre minutes plus tard, un but de Kissimbo Hunlédé qui au décompte final, pèsera lourd. 1-1, les Portuaires tenaient le bon bout. Un bon bout qu'ils ne lâcheront d'ailleurs pas malgré la baisse de régime en seconde partie. Ils encaisseront deux buts mais pas le 3^{ème} qui pourrait être celui de l'élimination. 3-1, ce fut le score final en faveur des Soudanais. Toutefois l'AS Togo Port arrache le billet qualificatif pour la phase de poules de la compétition. Victoire d'une équipe, victoire de tout un peuple !

Bravo donc à nos ambassadeurs, que tout le peuple acclame, particulièrement le Président de la FTF, Guy Kossi Akpovy, qui salue leur qualification dans un message : « Au nom du COMEX de la FTF, au nom des tous les amoureux du football dans

notre Pays et en mon nom propre je tiens à présenter nos très vifs et sincères félicitations à nos ambassadeurs de L'AS TOGO-PORT pour leur qualification pour les phases de poules de la Champion's league. Cette qualification vient démontrer encore une fois qu'ensemble nous écrirons à nouveau de belles pages pour le football togolais. (...) Cette victoire se situe dans la parfaite ligne des objectifs du COMEX à savoir hisser haut notre football. Nous disons bravo aux joueurs de l'AS TOGO PORT, aux responsables de Togo-Port et aux autorités togolaises qui ne cessent d'apporter leur soutien à notre football ».

Mais il faut beaucoup plus de technicité et de chance aux portuaires pour aller loin dans cette compétition régionale !

L'AS Togo Port tombe dans la complication Le tirage au sort de la composition des poules de la Ligue africaine des champions a été effectué le 21 mars dernier, permettant

de connaître les adversaires de l'AS Togo Port, seul représentant togolais dans la compétition. Logé dans le Groupe C de la compétition, la formation du technicien togolais, Ayivi Ekuévi, devra se mesurer aux clubs Sud-Africain de Mamelodi Sundowns (champions de 2016), Wydad Athletic Club (WAC) de Casablanca (Maroc), les champions en titre, et Horoya AC de la Guinée Conakry.

A voir les clubs qui sont qualifiés pour cette étape de la compétition, on constate que l'AS Togo Port ne pourra pas éviter tous les grands. Il est tombé dans la complication, mais s'il carbure dur, l'As Togo Port saura rester dans cette compétition. Et quand on sait que les joueurs togolais surprennent toujours quand on s'y attend le moins... wait and see !

La rédaction



JOURNÉE DU COMMISSIONNAIRE EN DOUANE AGRÉÉ LA 2^{ÈME} ÉDITION PREND FIN SUR UNE NOTE DE SATISFACTION

« Quelle protection juridique pour le Commissionnaire agréé en douanes dans l'exercice de sa profession » c'est le thème autour duquel les membres de la Fédération des Commissionnaires en Douane Agréés des pays de l'UEMOA (CDA-UEMOA) se sont réunis, à Lomé du 28 février au 2 mars dernier, pour commémorer leur journée. Initiées par l'Union des Professionnels Agréés en Douane du Togo (UPRAD-Togo), en collaboration avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie du Togo (CCIT), cette rencontre était un cadre d'échanges et de partage, où les acteurs du secteur se sont penchés sur de nouvelles stratégies en matière de leur protection juridique.

Des thématiques développées aux activités de loisirs et sportives en passant par les travaux des différentes délégations de la Fédération des CDA-UEMOA), cette édition a été un succès, à en croire le bilan satisfaisant dressé par le Secrétaire général de la Fédération, Francisco Kpodar (Secrétaire général de l'UPRAD-Togo, ndlr).

Le commissionnaire en douane agréé est l'acteur qui lève la déclaration en douane. C'est celui qui effectue les formalités documentaires portuaires qui permettent d'acheminer les marchandises d'un port, d'une frontière jusqu'au magasin de l'importateur. Il est, par conséquent, le mandataire et/ou l'intermédiaire entre les importateurs/

exportateurs et les acteurs publics ou privés intervenant dans le processus d'acheminement des marchandises. De ce fait, le commissionnaire en douane agréé est bien souvent confronté à des situations difficiles, qui vont jusqu'à l'emprisonnement parfois. C'est donc en vue d'explorer les risques-métiers auxquels sont confrontés ses membres et trouver

des solutions appropriées, que l'Union des Professionnels Agréés en Douane du Togo (UPRAD-Togo) ces assises.

Les différentes communications présentées par des experts juridiques et panélistes chevronnés ont permis aux participants de mieux appréhender la loi qui régit le code douanier au Togo et au sein de l'UEMOA.

La réunion des délégations des Unions des Commissionnaires en douane agréés des pays de l'UEMOA a mis fin aux travaux de cette 2ème édition. C'était l'occasion, non seulement, de formuler des recommandations vis-à-vis des Commissionnaires, des Unions et des pouvoirs publics des pays de l'espace UEMOA ; mais aussi de revisiter et reconduire les recommandations issues de la 1ère édition.

Ce qui justifie le renouvellement des recommandations de la première édition selon le Secrétaire général de la Fédération des CDA de l'UEMOA, Francisco Kpodar, c'est que les « maux qui minent le secteur sont demeurés », et doivent être combattus sur une bonne période avant de disparaître. Il s'agit donc de : « la création d'un cadre juridique autour du métier de commissionnaire en douane agréé », « la professionnalisation du métier de commissionnaire en douane agréé qui passe par la maîtrise des outils et textes réglementaires », « l'assainissement du milieu des commissionnaires en douane agréés par la mise en place du Conseil de discipline tel que recommandé par les assises de Ouagadougou des 25, 26 et 27 Novembre 2015, qui ont validé les textes sur la libre circulation et le droit d'établissement des commissionnaires en douane agréés dans l'espace UEMOA », « le renforcement continu des capacités des déclarants et agents de transit », « la mise en place d'un cadre formel d'échanges et de prises de décisions concertées avec l'administration des douanes », « la transparence dans les conditions d'octroi, d'exercice et de retrait des agréments de commissionnaires

en douane », « l'homologation des tarifs des CDA par les autorités de tutelles », « la formation des jeunes cadres aspirant au métier de déclarant en douane conformément à l'évolution du règlement N°10/2008/CM/UEMOA », « la vulgarisation des textes sur la responsabilité du chargeur et du transporteur maritime pour ce qui concerne les portes conteneurs et les navires vraciers et RORO ».

On peut retenir des nouvelles recommandations formulées par les assises de cette édition : « la mise en place d'une charte sur le contrôle après dédouanement dans chaque pays de l'UEMOA et la création d'un observatoire pour la célérité des opérations de dédouanement composé paritairement de la douane et du secteur privé », « l'actualisation des codes des douanes nationaux pour prise en compte des recommandations communautaires et la formation des CDA aux codes des douanes », « l'instauration de la journée internationale des CDA à l'instar de celle des douanes », « la mise en place, dans chaque pays de l'union, de l'ordre des Commissionnaires en Douane agréés », « la mise en place d'un comité juridique pour la fédération », « la mise en place d'un centre de formation et de renforcement de capacités aux métiers portuaires et auxiliaires en douane à caractère sous régional », « Instituer un cadre juridique couvrant les relations entre les intervenants de la chaîne de dédouanement » et enfin, « la mise en place d'une plateforme informatique communautaire ».

Par ailleurs, le bureau provisoire de la fédération, dirigé depuis le 27 novembre 2015 par le malien, Baba Traoré, a été reconduit. Le Togo (Francisco Kpodar de l'UPRAD-TOGO) et la Côte d'Ivoire (Kouandé Léonard Boni) assurent le secrétariat général.

K.S.

MATCH AMICAL DE FOOTBALL LA DOUANE BAT L'UPRAD À 3 BUTS CONTRE 1

Dans le cadre de la 2ème édition de la Journée du Commissionnaire en Douane Agréé, une initiative de l'Union des Professionnels Agréés en Douane du Togo (UPRAD), un match de football a opposé les joueurs de la Douane togolaise et ceux de l'UPRAD, dans l'après-midi du 1er mars 2017, au stade municipal de Lomé.

A l'issue du temps réglementaire soldé par un nul

vierge, les joueurs se sont prêtés au jeu des tirs au but sous le regard des responsables de l'UPRAD et de la Douane. Les Douaniers l'ont emporté sur leurs adversaires sur un score de 3 buts à 1.

Au-delà du jeu, ce fut un moment de partage et de convivialité entre les deux structures. Les liens d'amitié sont ainsi renforcés.



FRANÇOIS RÉGIS HUTIN UN GRAND CAPITAINE, UNE ÂME DE MARIN

Jean-Marie BIETTE
Secrétaire général « Le Marin »

François Régis Hutin est décédé le dimanche 10 décembre 2017. À la tête du groupe Ouest-France, auquel appartient le journal, « Le Marin », durant 32 ans, il a porté et défendu la fibre maritime du groupe, incarnée par ce journal fondé en 1946.

Dans son édition du 14 décembre dernier, « Le Marin » rend hommage au grand homme de presse et de mer qu'il était.

Un hommage que LA PILOTINE vous propose en intégralité ci-dessous.

Un grand capitaine, une âme de marin

Que ce soit à bord du Pei-Hodes Messageries maritimes en Australie et en Extrême-Orient, ou à bord d'un navire de la Nouvelle compagnie havraise dans l'océan Indien, François Régis Hutin a gardé des navigations lointaines de sa jeunesse un attachement fort, indéfectible aux marins et aux valeurs des gens de mer.

Exigeant à la barre et à la manœuvre, le grand capitaine de presse qu'il devient n'a jamais oublié d'avoir une attention et un regard bienveillant pour chaque membre d'équipage. Les valeurs de liberté, de solidarité, de loyauté, d'ouverture aux autres ou encore de justice étaient toujours présentes

derrière les mots de ses éditoriaux ou de ses reportages et dans ses actes à la tête du groupe Ouest-France. Il ne cessera, par ailleurs, jamais de témoigner au Marin, fondé en 1946 par Ouest-France et le Secrétariat social maritime, un soutien sans faille.

Lors des assises de l'économie de la mer, organisées par le même hebdomadaire, « Le Marin » à Nantes en décembre 2014, François Régis Hutin publia un éditorial à la Une d'Ouest-France intitulé « La mer est notre avenir ». Au-delà de son attachement pour les océans, tout ce qui fonde les engagements du Marin, et de tous les titres maritimes du pôle mer du groupe Ouest-France, y était expliqué. « La mer nous a donné la vie. Elle est notre ancêtre, et notre premier devoir vis-à-vis d'elle est de la respecter. Elle nous nourrit. Elle nous relie », écrivait-il.

Évoquant la mer comme « un nouvel horizon de notre humanité », François Régis Hutin y voyait « une source de richesses et de développement », à condition de prendre en compte « l'impératif écologique », en cessant de « tapisser les profondeurs des océans de nos déchets imputrescibles ». La mer, François Régis Hutin aimait à la conjuguer à tous les temps des bonheurs qu'elle procure. Soutien fidèle des régatiers du Spi Ouest-France, il ne manquait jamais le rendez-vous pascal de La Trinité-sur-Mer.

Pour les 50 ans du « Marin », François Régis Hutin nous touchait au cœur en affirmant qu'un bateau a une âme, « et que ça ne s'oublie jamais l'âme d'un bateau ».

Les marins ont perdu l'un des leurs. « Le Marin » pleure l'un des siens et a perdu un grand capitaine, dont il n'oubliera jamais l'âme.



UN RÉSEAU GLOBAL UNE EXPERTISE LOCALE

MSC est l'un des leaders mondiaux du transport maritime par conteneurs. Nous apportons l'expérience, l'expertise et la connectivité portuaire mondiale indispensables à vos activités commerciales. Présents dans plus de 40 pays en Afrique, nous bénéficions d'un réseau intégré de transport maritime et terrestre. Quelle que soit votre marchandise et quel que soit l'endroit où vous vous trouvez, nous vous proposerons une solution de transport adaptée à vos besoins.

Pour plus d'informations, veuillez contacter votre agence MSC.
+228 22 23 76 76 ou info.togo@msc.com

[msc.com](https://www.msc.com)

LE NOUVEAU DÉLAI DE L'IMMATRICULATION AU TOGO DÉLATO KOKOU AGBOKPÈ, DIRECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES, « LA DIRECTION SE RÉJOUIT DE LA MISE EN PLACE DU SYSTÈME NUMÉRIQUE ET (...) LAISSE LA MARGE D'APPRÉCIATION AUX USAGERS »

Le gouvernement togolais s'est engagé dans la modernisation des procédures administratives, notamment dans le secteur du transport. En témoigne les réformes apportées, ces dernières années, dans l'exécution des tâches à la Direction des Transports routiers et ferroviaires (DTRF). En effet, depuis le 21 décembre 2017, cette direction a entrepris des innovations numériques aux procédures d'immatriculation des véhicules afin de permettre à ses clients de gagner en temps et en qualité de service rendu. Il faut surtout souligner le critère de transparence dans la gestion des frais versés par les usagers afin d'éradiquer le phénomène de faux frais, de corruption et de lenteur dans la chaîne de traitement des demandes d'immatriculation.

Dans une interview accordée à LA PILOTINE, le Directeur des Transports Routiers et Ferroviaires, Délato Kokou Agbokpè, nous parle de l'introduction de solutions numériques dans le paiement de leurs prestations, du nouveau délai de l'immatriculation des voitures d'occasion au Togo. Il explique, en outre, la décision du conseil des ministres, du 10 janvier dernier, de réglementer l'importation des véhicules automobiles d'occasion au Togo.

LA PILOTINE : Monsieur le Directeur, depuis le 21 décembre, une nouvelle ère a commencé pour votre service avec la numérisation de toutes les procédures administratives dans le cadre de l'immatriculation des voitures. Qu'est-ce qui explique cette décision ?

Délato Kokou Agbokpè : Nous sommes partis du constat que pour la procédure classique d'immatriculation, les clients restent pendant des heures dans de longues files d'attente, et aussi les délais de production des pièces sont souvent trop longs. Cette situation amène à des négociations entre clients et employés, négociations qui aboutissent à des fraudes massives et autres désagréments liés aux encaissements en espèces.

Pour remédier à ces maux qui minent sérieusement le bon

fonctionnement de la structure et répondre aux attentes des clients, nous avons pensé à la conception d'un nouveau logigramme afin de faciliter et d'alléger la procédure d'immatriculation.

Il s'agit d'une immatriculation en ligne avec comme résultante, le basculement vers la digitalisation des paiements effectués par les clients.

L'objectif est d'aboutir à la simplification, à la facilitation et à la rapidité dans le traitement des dossiers, afin de parvenir à empêcher systématiquement les fraudes et autres désagréments liés aux encaissements en espèces, et enfin de supprimer définitivement les supports physiques (quittances).

LA PILOTINE : La délivrance des documents d'immatriculation



aux usagers se ferait-elle réellement, désormais dans un délai de 15 à 30 minutes suivant le dépôt de la demande ?

D.K.A. : L'information est mal comprise. Au fait, 15 à 30 minutes après avoir fait le dépôt des dossiers, l'usager est convoqué à la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires pour la visite technique du véhicule à immatriculer.

La délivrance des documents d'immatriculation pour les dossiers reversés au contentieux, se fait après 48 heures ouvrées. Ceci en vue de permettre aux techniciens d'avoir le temps maximum afin d'éviter les éventuelles erreurs et de produire un document fiable et sécurisé, gage d'un service public bien rendu.

Toutefois, des titres sont délivrés au bout de 24 heures ouvrées pour des dossiers qui ne souffrent d'aucune difficulté.

LA PILOTINE : Quelle est la réaction des usagers ? Tous les acteurs du secteur sont ravis de cette nouvelle stratégie ?

D.K.A. : La Direction se réjouit d'avoir mis en place un système pour la facilitation, la simplification et la rapidité dans la production des documents d'immatriculation. Mais pour les usagers on leur laisse la marge d'appréciation. Notre Souci majeur est qu'ils obtiennent leurs documents en temps réel.

LA PILOTINE : Monsieur le Directeur, éclairez-nous sur cette information selon laquelle le délai d'immatriculation des véhicules d'occasion est passé à 24 heures au Togo.

D.K.A. : L'information n'est pas tout à fait juste. En réalité le délai de 24 heures n'inclut pas les heures de repos c'est-à-dire de 12H à 14H30 et de 17H30 à 06H.

LA PILOTINE : Quels sont les documents à préparer pour l'immatriculation d'un véhicule ?

D.K.A. : 1- attestation de douane
2- photocopie de l'acte de naissance
3- photocopie de la carte nationale d'identité ou du passeport en cours de validité plus la carte de séjour pour les étrangers.

LA PILOTINE : Monsieur le Directeur, qu'est-ce qui explique la décision du conseil des ministres de réglementer l'importation des véhicules automobiles d'occasion au Togo, au cours de leurs travaux du 10 janvier dernier ? Y a-t-il un rapport entre ces deux décisions ?

D.K.A. : Il n'y a aucun rapport entre ces deux décisions. Le Conseil des ministres s'est réuni le 10 janvier 2018 sous la direction

du Président de la République, Faure Essozimna Gnassingbé. Au cours des travaux, qui ont eu pour cadre le Palais de la Présidence de la République à Lomé, le conseil a décidé de réglementer l'importation des véhicules automobiles d'occasion au Togo. Selon le gouvernement, l'importation incontrôlée de ces véhicules hors normes et leur utilisation porte un préjudice à la sécurité routière au Togo. Il s'agit entre autres d'« enjeu majeur de santé publique et de protection des personnes », insiste le communiqué ayant sanctionné la rencontre. Un communiqué qui rappelle que ces véhicules d'occasion sont également à l'origine de la dégradation précoce des infrastructures routières causant des coûts énormes pour l'entretien routier.

En effet, la pollution de l'air dans les villes africaines est devenue un mal profond accentué par l'importation massive et incontrôlée des véhicules d'occasion. L'importation de ces véhicules d'occasion représente un important enjeu tant sur le plan socio-économique qu'environnemental.

En dehors de la dégradation précoce des infrastructures, ces véhicules d'occasion émettent des substances polluantes qui atteignent des pics dans les villes exposant les populations à des risques de maladies respiratoires aiguës.

Au Togo, le parc automobile, composé d'environ 60% de véhicules

d'occasion de plus de 20 ans d'âge à l'importation est vétuste. Devenus indésirables sous d'autres cieux ou promis à la casse parce qu'impropres aux visites techniques et aux normes occidentales, ces véhicules trouvent des acquéreurs en Afrique et inondent nos routes au mépris des conséquences tragiques de leur usage.

C'est pourquoi le gouvernement veut prendre des mesures nécessaires pour limiter l'importation de ces véhicules d'occasion à l'instar des autres pays de la sous-région, afin de rendre le parc automobile plus écologique dans l'intérêt de nos populations, et éviter que notre pays devienne un couloir de déversement de ces véhicules usagés.

LA PILOTINE : Un mot de fin !

D.K.A. : Nous vous remercions pour l'occasion que vous nous donnez en vue d'éclairer nos concitoyens. Nous sommes disponibles à répondre à vos préoccupations sur tous les aspects liés aux transports routiers et ferroviaires.

Entretien réalisé par K. SEENAM

COMMERCE DES VÉHICULES D'OCCASION AU TOGO UNE ACTIVITÉ QUI PROSPÈRE MALGRÉ LA CRISE SOCIO-ÉCONOMIQUE

Malgré la crise économique qui frappe la plupart des pays en raison de la chute des cours des matières premières, couplée à la crise sociopolitique qui secoue le Togo depuis 6 mois, avec au passage ses incidences sur les activités économiques, la vente des voitures d'occasion ne chute pas dans le pays. Au contraire, elle progresse. Les sources officielles parlent d'une progression dans l'ordre de 6,52% au cours de l'année dernière.

Le commerce des véhicules d'occasion est très prisé au Togo où il a commencé presque avec l'ouverture du port, le seul en eau profonde de la sous-région. C'est l'une des activités les plus en vue au Port Autonome de Lomé (PAL), sans aucun doute.

Ces dernières années, alors qu'on aurait pu s'attendre à une régression des activités de ce secteur, compte tenu de la crise des prix des matières premières qui a causé l'érosion des finances de beaucoup de pays et réduit considérablement les pouvoirs d'achat, on assiste plutôt à une progression nette. Les données officielles établissent que de 2016 à 2017, il y a eu un accroissement de 6,52%. Soit dans les détails, le volume des véhicules d'occasion importés s'élevait en 2014 à 54.817. L'année d'après, ce volume a connu une forte progression pour atteindre 57.286 avant de rechuter à 51.524 en 2016 pour ensuite reprendre une tendance haussière en s'établissant à 54.884 l'année dernière. Selon les observateurs, la résilience de ce commerce vis-à-vis de la crise, même s'il n'en a pas totalement été épargné, est dû aux mécanismes du secteur.

En effet, communément appelé « venus » à Lomé, ces véhicules ont un circuit assez particulier. De provenance généralement de l'Europe et des États-Unis, ils se retrouvent quasiment dans



Vue partielle des voitures d'occasion dans un parc du PAL

tous les parcs automobiles du PAL prêts à être pris par les clients qui viennent par centaines tous les jours. Ces véhicules sont de diverses origines avant tout. Il y en a qui proviennent des milieux frappés par les catastrophes naturelles, notamment les inondations, les ouragans. « Après l'ouragan Katerina aux USA, on a eu plusieurs véhicules ayant subi des désagréments et provenant de ces milieux. C'est l'une des origines de nos véhicules. Parfois, il s'agit des véhicules vendus aux enchères par la police de l'autre côté dans la diaspora et qui ne sont pas forcément de grande valeur. Une troisième origine est qu'un consommateur renvoie son véhicule après quelques années d'utilisation ici », a expliqué Messan, un concessionnaire de véhicule d'occasion au PAL. « Vu ces circuits, quel que soit ce qui se passe dans le monde, on aura des véhicules à vendre. Aujourd'hui avoir une voiture n'est plus un luxe, c'est une nécessité. Tous les jeunes en rêvent et c'est normal. C'est comme les denrées alimentaires. On en achètera forcément », a-t-il ajouté.

LE MARKETING DE PROXIMITÉ, UN AUTRE ATOUT

L'autre avantage du commerce de véhicules d'occasion est sa stratégie commerciale. Une stratégie que l'on pourrait qualifier de marketing de proximité vu son organisation. Un tour sur les lieux révèle qu'il y a une chaîne depuis le propriétaire du commerce jusqu'à la personne qui accueille

une histoire, fausse ou vraie, mais belle et qui aguiche. « Un rétroviseur, une gente à pneus, un essuie-glaces, les phares ou clignotants peuvent disparaître sur un véhicule ici, sans que personne ne sache qui les a pris. Ce qui occasionne d'autres dépenses pour ceux qui viennent acheter les voitures dans ce parc. Mais rassurez-vous, le vol ne provient pas du concessionnaire du bateau, parce qu'au port toutes les mesures sont prises pour éviter ces types de vol au déchargement. Nous sommes parfois même associés débarquement de nos

le potentiel client dès qu'il pénètre le site. Justement, c'est ce premier acteur qui parle au client et le convainc de le suivre, en essayant de lui faire croire qu'il est de son côté et qu'il comprend son besoin mais aussi qu'il pourra en trouver forcément pour sa bourse quelque soit sa teneur. Ensuite intervient un second acteur. C'est lui qui commence la phase pratique avec le client en prenant soin de connaître son besoin et le dirige vers ce qui lui est adapté (ce qu'il recherche et ce qui va avec ses moyens). C'est lui qui pousse le client à agir en sortant l'argent pour acquérir ce bien tant cherché.

C'est alors qu'un dernier ou avant dernier acteur intervient. C'est généralement lui qui se tient devant le véhicule. Il est le propriétaire du commerce ou le représentant et parle en son nom. C'est lui qui vient rassurer le client qui doute encore de l'origine ou de la qualité et l'état du produit, quitte à composer

véhicules ! », confie Nestor, un jeune acteur du commerce de véhicule d'occasion au PAL, à la presse locale. Ce troisième et dernier acteur représente souvent un parent de la diaspora qui a envoyé le véhicule et doit utiliser l'argent pour son chantier les dépenses des parents au pays, ou encore pour payer les frais d'hospitalisation de ces parents ou les frais d'écolages des petits frères ou sœurs.

LE GOUVERNEMENT APPORTE SON SOUTIEN

Le commerce de voiture d'occasion est très important pour l'économie togolaise. Car il est à l'origine d'important flux financiers dans le pays. « Il y a des voitures qu'on vend ici à

900.000 voire 1.000.000 francs CFA. Mais on reçoit aussi certaines marques qu'on retrouve parmi les voitures de luxe. On les vend jusqu'à 15 ou 25 millions de francs CFA », indique un autre acteur au parc automobile Eperviers. « Les gens viennent déposer de l'argent et nous demandent de les appeler si BMW nouveau modèle est dans nos marchandises. Cette marque est surtout prisée par les jeunes », a-t-il poursuivi. Selon lui, même les commerçants de voiture du Burkina Faso achètent chez eux pour aller revendre à Ouagadougou. Ainsi alors que dans le pays, les véhicules d'occasion sont les plus consommés par rapport aux véhicules directement sortis de l'usine, le commerce contribue pour plusieurs milliards chaque année de la masse monétaire du pays. Une performance qui a amené le gouvernement à décider d'apporter de l'aide au secteur en opérant des réformes par rapport à ce commerce.

En effet, en janvier dernier, les autorités togolaises ont annoncé qu'elles procéderaient dans les semaines à venir à la limitation d'âges des véhicules d'occasion importés sur le territoire. Un décret devant réglementer l'importation de véhicules d'occasion, hors normes a été pris à l'issue du conseil des ministres du 10 janvier. Le gouvernement a expliqué sa décision en indiquant son objectif, qui est de mettre fin aux nuisances et aux préjudices causés par l'importation de ce types de véhicules. « L'importation incontrôlée de véhicules d'occasion, hors normes, et leur utilisation porte préjudice à la sécurité routière (enjeu majeur de santé publique et de protection des personnes) puis engendre la dégradation précoce des infrastructures routières ainsi que des coûts énormes pour l'entretien routier », a expliqué le Conseil des ministres dans un communiqué lu sur la chaîne publique (TVT). De quoi contenter certains concessionnaires. « Nous avons appris avec plaisir que le gouvernement est entrain de prendre ses dispositions pour interdire l'importation de voiture de plus de 10 ans d'âges. C'est une très bonne chose car le port de Lomé est devenu ces dernières années un dépôt, puisque ce dispositif est déjà mis en place en Côte d'Ivoire, au Ghana et dans certains pays de la sous-région », estime Maxime Occlo, un concessionnaire très satisfait de la mesure.

Par ailleurs, en décembre dernier, l'administration togolaise a franchi un nouveau pas dans l'amélioration du service public en rendant désormais possible l'immatriculation d'un véhicule d'occasion vendu au port de Lomé, en moins de 24 heures. Même si cette décision annoncée par la Direction des transports routiers et ferroviaires est contestée par les déclarants de douane non agréés, elle fait la joie de la majorité des concessionnaires de véhicules d'occasion. « C'est une bonne nouvelle ! Avant, on perdait plusieurs jours à attendre l'immatriculation des véhicules d'occasion. De ce fait, on perd de l'argent, des clients et des opportunités. Je crois que cette réforme nous permettra d'optimiser nos ressources et le temps dont nous disposons pour servir au

mieux nos clients », témoigne Robert Djagni, concessionnaire de véhicules d'occasion.

HORIZON TROUBLE

Il est vrai que le commerce de voitures d'occasion progresse au fil des années au Togo. Malgré cette tendance haussière notée depuis l'année dernière, les perspectives pourraient ne pas être avantageuses comme cela se doit. Et pour cause, les coûts des procédures administratives et douanières. « Notre seul problème maintenant au port, c'est la douane. Les frais de douane sont très élevés au point que nous convoyons parfois des voitures d'occasion sur le port du Bénin où ils sont moins chers. Avant le commerce était rentable. Aujourd'hui, avec la crise à peine j'arrive à vendre trois ou quatre voitures par mois. Il y a de cela 10 ans, je pouvais couler 25 véhicules et plus en un mois », se plaint Gaston Kossi, un importateur de véhicule d'occasion au PAL. Témoignage vérifié investigation sur le terrain.

En effet, en prenant en compte les paramètres de l'âge, pays de provenance, le tableau de bord pour la distance parcourue, etc., les frais de dédouanement pourraient se situer entre 80 à 200% du prix de la voiture à l'origine. Une sensation d'injustice que Moïse Lawson, un autre acteur au PAL, dépit, nous détaille. « Pour une voiture achetée à 900.000 francs CFA par exemple en Europe, tu peux te retrouver avec 1.000.000 ou 1.200.000 francs CFA comme frais de dédouanement. Les frais dépendent aussi de la zone de provenance du véhicule. Les véhicules européens coûtent moins chers que ceux venant de l'Amérique. C'est cette cherté des frais de douane qui fait que certains sont partis rester du côté du Bénin et du Ghana », explique-t-il, appelant les autorités à reprendre les choses en main.

Véritable maillon de l'économie togolaise, au vu des importants fonds qui passent par le secteur mais aussi par rapport aux destinées réservées à ces fonds qui permettent le financement de l'économie en fin de compte, il serait évidemment intéressant de revoir les dispositions douanières et portuaires afin de réduire les coûts pour relancer à long terme le commerce des véhicules d'occasion au PAL.

Emmanuel Atcha

L'ESSENTIEL DE LA PREMIERE PARTIE DE LA 24^{ÈME} SESSION ANNUELLE DE L'AUTORITE INTERNATIONALE DES FONDS MARINS

Notre pays s'est engagé, depuis 2009, dans le processus d'extension de son plateau continental au-delà des 200 milles marins. Un tel engagement est légitimement fondé sur l'exploitation des ressources. En effet, les caractéristiques géologiques et géomorphologiques du plateau continental créent un environnement propice aux ressources minérales et énergétiques. Cependant, plusieurs organismes internationaux interviennent dans ce processus, notamment l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM), qui essaie de trouver la meilleure manière d'exploiter ces ressources pour le bien de l'humanité.

Du 5 au 9 mars 2018, l'AIFM a tenu, à Kingston (Jamaïque), la première partie de sa 24^{ème} session annuelle. Le principal point discuté était le projet de règlements sur l'exploitation des ressources minérales dans les profondeurs des fonds marins, qui a été abordé dans un format informel avec une vue de transmettre des orientations à la Commission Juridique et Technique (CJT).

LA PILOTINE vous présente ici la quintessence de cette session.



« Le monde nous regarde et nous devons agir. » Cette remarque d'ouverture du nouveau président du Conseil, Olav Myklebust (Norvège), fait référence à la question la plus visible à l'ordre du jour de l'Autorité Internationale des Fonds Marins (AIFM) : les projets de règlement sur l'exploitation minière des fonds marins. Le Conseil a été chargé d'examiner les règlements ainsi que les commentaires des États membres et des parties prenantes soumis en 2017. De nombreux États membres et parties prenantes ont considéré que cette réunion était l'occasion de faire en sorte que les « règlements » mettent en place les garanties environnementales nécessaires à une activité risquée dans l'écosystème mondial le moins connu : les eaux profondes.

Cette brève analyse évaluera les points essentiels du projet de règlement.

GÉRER LA COMPLEXITÉ DANS LA DERNIÈRE FRONTIÈRE DE LA TERRE : LA MER PROFONDE

Les réglementations d'exploitation doivent « fournir de gros résultats » en termes de détail des droits, des responsabilités et des obligations nécessaires pour gérer la transition de l'exploration (évaluation du potentiel minéral) à l'exploitation commerciale des minéraux des fonds marins. L'AIFM devra opérationnaliser le concept du patrimoine commun en réglementant tous les aspects des activités minières commerciales dans la zone, en offrant des conditions de concurrence égales aux entrepreneurs et aux États qui

parrainent, tout en sauvegardant l'environnement marin. Pour accélérer les progrès, le Conseil a opté pour un format informel pour les discussions sur le projet de règlement. Au lieu de négocier une décision formelle contraignante pour la Commission Juridique et Technique (CJT), le Président du Conseil a opté pour une déclaration à l'endroit de la CJT. Plusieurs délégations ont estimé que cette approche permettait un échange de vues franc et plus interactif, plutôt qu'une recherche d'un terrain d'entente à ce stade précoce de l'élaboration de la réglementation. En outre, ce format a facilité une meilleure compréhension de la complexité à plusieurs niveaux de l'exploitation.

L'un des plus grands défis est certainement l'opérationnalisation du concept de patrimoine commun lui-même, une construction juridique d'une autre époque, née du nouvel ordre économique international et des efforts pour équilibrer le pouvoir après la décolonisation et pendant la guerre froide. Cependant, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) fournit peu de détails sur la façon de le mettre en pratique. Pour la rendre vivante, les complexités entourant l'économie des opérations minières des fonds marins doivent être abordées, ainsi que les complexités scientifiques et juridiques entourant les rôles et les responsabilités des entrepreneurs, des Etats commanditaires et des organes de l'AIFM pour réglementer l'exploitation minière durable dans des écosystèmes océaniques fragiles.

ETUDIER L'ÉCONOMIE D'UNE EXPLOITATION MINIÈRE DANS LES FONDS MARINS

Faisant suite à des recommandations antérieures visant à impliquer davantage la communauté scientifique pour apporter une expertise supplémentaire, Richard Roth, du Massachusetts Institute of Technology (MIT) a été invité à présenter une communication devant le Conseil. Roth a décrit un modèle financier indépendant préparé pour l'examen de la CJT en vue d'expliquer les coûts, les risques et les avantages des différentes options économiques. En traitant uniquement des nodules polymétalliques, la présentation de Roth sur les sources possibles de revenus et diverses sources d'incertitude a été soigneusement conçue pour s'adresser à un public non-économiste. Néanmoins, la connaissance des concepts économiques de base est certainement nécessaire pour participer efficacement à ces discussions. Certaines notions clés n'ont pas été traitées en détail dans la présentation, telles que les Dépenses d'Investissement Initiales (DII) et les Dépenses Opérationnelles Permanentes (DOP), l'accumulation des revenus et la volatilité des prix. Mais, ces paramètres seront décisifs pour la viabilité commerciale des activités minières des grands fonds marins. Comme Richard Roth a rappelé aux participants, « les investisseurs n'accepteront un projet que si les revenus futurs actualisés sont suffisamment

importants pour fournir un retour sur investissement compétitif par rapport aux autres opportunités d'investissement ».

L'un des principaux choix politiques portés à l'attention du Conseil, par le communicateur, portait sur les différentes options pour le partage des revenus entre les entrepreneurs et l'Autorité en tant que gardienne du patrimoine commun. Comme on l'a expliqué, l'option la plus simple serait un modèle fondé sur la masse, dans lequel une certaine somme d'argent serait payée par tonne sèche de nodule prélevé dans le fond marin. Les calculs pertinents pour les taux applicables, bien que non triviaux, sont relativement simples et incluent la masse de nodules retirés des fonds marins et le taux de rendement requis par les investisseurs. Bien que cette option offre une certitude, puisque le revenu est calculé sur la base de la quantité de nodules lors de l'extraction, elle ne tient pas compte du prix des métaux, ne laissant aucune place aux avantages supplémentaires pour le patrimoine commun dans les cas où les revenus des entreprises se développent.

Toutefois, le prix est pris en compte dans les deux autres options: un modèle fondé sur les recettes, également appelé «ad valorem» ou «redevable» au cours des négociations (créant une confusion parmi les participants initiés); ou un modèle basé sur le profit qui prend également en compte les coûts. Bien que ces deux options permettent d'envisager des paramètres supplémentaires, comme la volatilité des prix ou

la rentabilité, elles présentent également des inconvénients. Ils sont beaucoup plus complexes, car ils nécessitent plus de données, des règles communes pour calculer la rentabilité, les calendriers d'amortissement et les taux, ainsi que des exercices de reporting et de suivi. Ils nécessitent, en outre, plus de prévisions et, par conséquent, génèrent plus d'incertitude. Parmi les deux derniers mécanismes, un atelier sur le projet de règlement tenu à Londres, en février, a souligné que le modèle basé sur le profit peut être irréaliste parce que les entrepreneurs devront partager des données sur les bénéfices, mais ces calculs sont généralement soumis à de différentes pratiques commerciales, ce qui peut soulever des problèmes de transparence. En outre, lors de la réunion du Conseil, Roth a également commenté que le modèle basé sur le profit soulève plus de défis en termes de surveillance, puisque les entrepreneurs seraient incités à sous-déclarer la rentabilité en vue de payer une part inférieure à l'AIFM. Ces considérations peuvent expliquer pourquoi plusieurs Etats ont exprimé une préférence pour l'examen des options hybrides.

Bien que les modèles de prévision puissent fournir de solides perspectives, ils ne fournissent pas de réponses définitives. Comme Roth l'a rappelé au Conseil, « même l'analyse statistique la plus sophistiquée ne peut que saisir le comportement passé et ne traite pas des changements structurels sur l'offre et la demande ». Par ailleurs, le modèle préparé par le MIT n'a pas pris en compte les externalités environnementales et l'évaluation de l'écosystème. Si ces préoccupations environnementales

sont valables et d'une haute importance, en essayant de les incorporer dans un modèle économique de prévision ajoutées à d'autres paramètres incertains, les résultats seront encore plus confus. Pourtant, plusieurs délégations ont souligné à plusieurs reprises lors de cette réunion, que les préoccupations environnementales soient prises en compte dans le projet de règlement.

COMMENT ASSURER UNE PROTECTION EFFICACE DE L'ENVIRONNEMENT MARIN?

Beaucoup ont mis l'accent sur la nécessité d'élaborer des Plans Régionaux de Gestion de l'Environnement (PRGE). Alors que le Secrétariat a du mal à trouver des ressources supplémentaires pour mener à bien ces exercices, le rôle des PRGE dans le contexte des règlements d'exploitation reste flou.

Parmi les autres préoccupations figuraient la nécessité d'améliorer les dispositions sur les meilleures pratiques environnementales, la meilleure technologie disponible, la surveillance environnementale, la cohérence entre les zones de référence et les zones de référence d'impact, les émissions chimiques et la déformation du fond marin. Selon certains, bien que ces préoccupations puissent être corrigées par des interventions appropriées dans le projet de règlement, un débat plus fondamental doit avoir lieu qui déterminera éventuellement le niveau de protection de l'environnement souhaité. Comme cela a été souligné une fois de plus dans un événement parallèle organisé par des ONG et des scientifiques marins, les interactions entre les minéraux des fonds marins et les écosystèmes marins hôtes et voisins sont encore largement inconnues, tant en termes de potentiel de bio-prospection que de fonctions vitales, comme la production d'oxygène. Face à cette incertitude supplémentaire, les régulateurs devront décider s'ils doivent « pêcher par excès de précaution ou du côté de la meilleure pratique scientifique disponible ». Un délégué de l'Etat parrain a soutenu catégoriquement : « Nous devrions d'abord imposer des normes environnementales très élevées à faire face à une incertitude accrue. Ces normes peuvent être progressivement abaissées au fur et à mesure que la science progresse ». Mais, des points de vue divergents ont émergé sur cette question sous-jacente dans les dernières minutes du Conseil. Certaines délégations ont souligné l'importance d'élaborer des règlements « commercialement viables » et « écologiquement viables », car si la CNUDM plaide pour une « protection efficace » du milieu marin, cela est sans aucun doute dans l'intérêt de l'humanité.

La rédaction



Kouété Afachawo
Chargé des questions juridiques (Droit de la mer)

IDENTIFICATION ET SUIVI DES NAVIRES À GRANDE DISTANCE (LRIT)

L'identification et le suivi des navires à grande distance, « Long Range Identification and Tracking » (LRIT), élaboré par l'OMI comme moyen de renforcer la sûreté maritime, consiste à fournir des renseignements sur l'identité du navire et sa position actuelle, en temps voulu pour qu'un Etat partie évalue le risque de sûreté posé par ce navire au large de ses côtes et riposte, si nécessaire.

L'existence d'un solide programme international pour l'identification et le suivi des navires à grande distance est un élément majeur et fait partie intégrante de la sûreté maritime. Les Etats parties peuvent demander des renseignements LRIT auprès des navires battant pavillon étranger qui naviguent jusqu'à 1.000 milles marins de leurs côtes ou ayant l'intention d'entrer dans leurs ports. Un certain nombre de pays établissent donc un lien entre

la notification préalable à l'arrivée et une demande de renseignements LRIT.

La règle relative au LRIT de la convention SOLAS (règle 19-1 du chapitre V) est rentrée en vigueur depuis le 1er janvier 2008, l'obligation de conformité s'étendait désormais à tous les navires, à l'exception de ceux qui sont exploités exclusivement dans les eaux côtières définies par leur administration et équipés d'un système d'identification automatique « Automatic Identification System (AIS) ». Le système LRIT est un système de suivi par satellite conçu pour utiliser le matériel de bord comme par exemple le système mondial de détresse et de sécurité en mer, afin de surveiller les navires visés par la convention SOLAS d'une jauge brute supérieure à 300 qui effectuent des voyages internationaux.

LE PLATEAU CONTINENTAL

Appelé aussi plate-forme continentale, est le prolongement du continent sous la surface de l'océan.

LE PLATEAU CONTINENTAL D'UN ÉTAT CÔTIER

Comprend les fonds marins et leur sous-sol jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base, lorsque ce rebord externe se trouve à une distance inférieure. Sa limite coïncide alors avec celle de l'extension maximale de la zone économique exclusive (ZEE), zone dans laquelle l'État côtier dispose du droit d'exploiter toutes les ressources économiques, dans les eaux, sur les fonds et dans le sous-sol. Comme la ZEE, sa limite peut toutefois se situer à moins de 200 milles dans le cas où les côtes de deux États sont adjacentes ou se font face : une délimitation maritime est alors nécessaire pour définir les zones sous la juridiction de chaque État côtier.

LA MARGE CONTINENTALE

C'est la zone sous-marine située au bord des continents dans laquelle la majeure partie des sédiments issus de l'érosion du continent est transportée. La marge continentale comprend le plateau continental, le talus continental et le glacis continental.

LE MILLE MARIN

Encore appelé mille marin international, ou nautique est une unité de mesure de distance, située en dehors du Système international d'unités, utilisée en navigation maritime et aérienne, valant par convention 1.852 mètres.

LA LIGNE DE BASE

C'est la limite géographique, pour un État côtier, qui sépare son domaine émergé du domaine maritime. Le territoire de l'État côtier et ses eaux intérieures se situent en deçà de la ligne de base. Au-delà de la ligne de base commencent ses eaux territoriales.

Le tracé de la ligne de base est régi par la convention sur le droit de la mer. C'est à partir de la ligne de base que sont mesurées les largeurs des zones maritimes sous la juridiction d'un État côtier, définies par cette même convention, en particulier les eaux territoriales et la zone économique exclusive.

UNE ZONE ÉCONOMIQUE EXCLUSIVE (ZEE)

C'est, d'après le droit de la mer, un espace maritime sur lequel un État côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources. Elle s'étend à partir de la ligne de base de l'État jusqu'à 200 milles marins (environ 370 km) de ses côtes au maximum, au-delà il s'agit des eaux internationales.

POLLUTION MARINE

Introduction directe ou indirecte, accidentelle ou volontaire par l'homme de substance ou d'énergie dans le milieu marin, les zones côtières et les eaux intérieures connexes, lorsqu'elle a des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, risques pour la santé de l'homme, altération de la qualité de l'eau du point de vue de son utilisation et dégradation du cadre de vie.

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

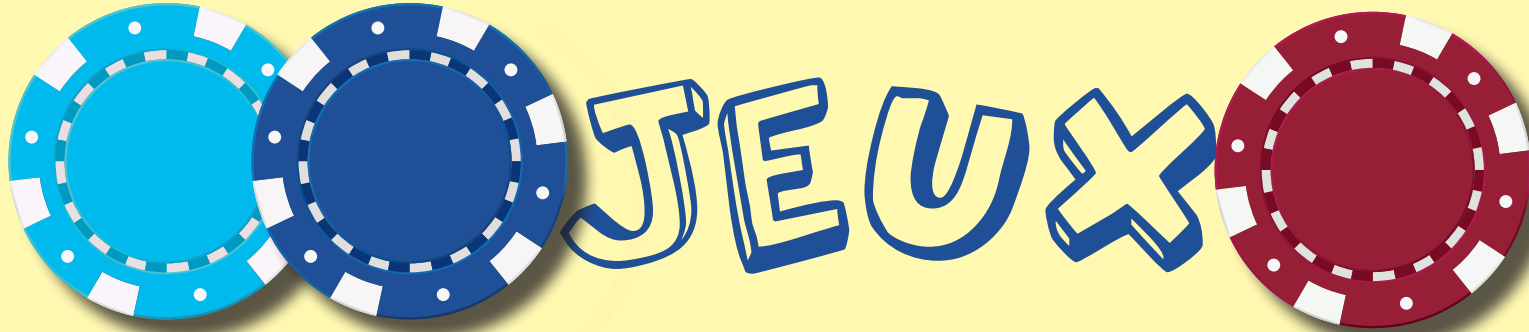
Tél. +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS
ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)

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

OYSTER COMMUNICATION

Tél. : +228 22 35 10 10 / 98 70 71 89



MOTS PÊLE – MÊLE

P C D T A D I D N A C X I O V
O A O R B E P B T A D N A M O
P M R U S F M M U A E R U B T
I P I L T I A O A L E L I R E
N A O H E M I C Y C L E U T R
I G L I N M R P R O M E S S E
O N O I T C E L E T T I T S C
N E S E I T M N E A L E E I O
E R I D O G M G T S G N L E N
H B D U N E A U N A A T E G S
P M R A V R R A D T I T C E E
A A R R F C G N E O U R T T I
R H R F S O O U R P E S E R L
A C U T L S R D E B A T U A O
P S T S I E P D N I T U R C S

ABSTENTION
BULLETIN
BUREAU
CAMP
CAMPAGNE
CANDIDAT
CARTE
CHAMBRE
CONSEIL
COUT
DEBAT
DEFI
DEPUTE
DROIT

ELECTEUR
ELECTION
ELIRE
FRAUDE
HEMICYCLE
ISOLOIR
LISTE
MAIRE
MANDAT
OPINION
PARAPHE
PARLEMENTAIRE
PARTI

PESER
PROGRAMME
PROMESSE
RANG
SCRUTATEUR
SCRUTIN
SENATEUR
SIEGE
SLOGANS
SONDAGE
SUFFRAGE
TOUR
VOIX
VOTER

LE MOT-MYSTÈRE EST COMPOSÉ DE 14 LETTRES

PILOTINE QUIZ

1- Combien y a-t-il de pays en Afrique (en incluant les archipels) ?
a- 54 / b- 68 / c- 81

2 - Quelle est la religion dominante en Afrique ?
a- L'islam / b- Le christianisme / c- Les religions tribales africaines

3 - Dans quel pays se situe le Kilimandjaro ?
a- Botswana / b- Namibie / c- Tanzanie

4 - À quel pays sont rattachées les îles Canaries ?
a- Espagne / b- Royaume-Uni / c- Aucun, ces îles forment un état indépendant

5 - Quelle est la capitale de l'Éthiopie ?
a- Nairobi / b- Addis-Abeba / c- Kigali

6 - Quel est le classement du continent africain par rapport aux autres continents, en terme de population ?
a-1^{er} / b-2^{ème} / c-3^{ème}

7 - Dans quel pays se situe le cap de Bonne-Espérance ?
a- Cap-Vert / b-Côte d'Ivoire / c-Afrique du Sud

8 - Quelle est la langue officielle du Sénégal ?
a-Le sénégalais / b-L'anglais / c-Le français

9 - À quel pays sont rattachées les Seychelles ?
a-Espagne / b-Royaume-Uni / c-Aucun, ces îles forment un état indépendant

10 - Combien y a-t-il de langues vivantes sur le continent africain ?
a-500 / b-1000 / c-2000

11 - Dans quels pays se situent les chutes Victoria ?
a-Kenya et Tanzanie / b-Mozambique et Malawi /c-Zambie et Zimbabwe

12 - Quel est le point culminant de l'Afrique ?
a-Le Kilimandjaro / b-Le mont Méru / c-Le mont Kenya

13 - Quelle est la monnaie du Cameroun ?
a-L'euro /b-Le franc CFA/ c-Le dollar camerounais

14 - Quelle est la capitale de l'Égypte ?
a-Alexandrie / b-Louxor / c-Le Caire

15 - À quel pays est rattachée l'île de La Réunion ?
a-France / b-Royaume-Uni/c-Aucun, l'île est un État indépendant

1-R : 54
2-R : L'islam
3-R : Tanzanie
4-R : Espagne
5-R : Addis-Abeba
6-R : 2ème
7-R : Afrique du Sud
8-R : Le français
9-R : Aucun, ces îles forment un état indépendant
10-R : 2000
11-R : Zambie et Zimbabwe
12-R : Le Kilimandjaro
13-R : Le franc CFA
14-R : Le Caire
15-R : France

Toi, tu fais ton business ici et tu bouffes seulement non !

Mais, tu n'as jamais payé l'impôt !!!

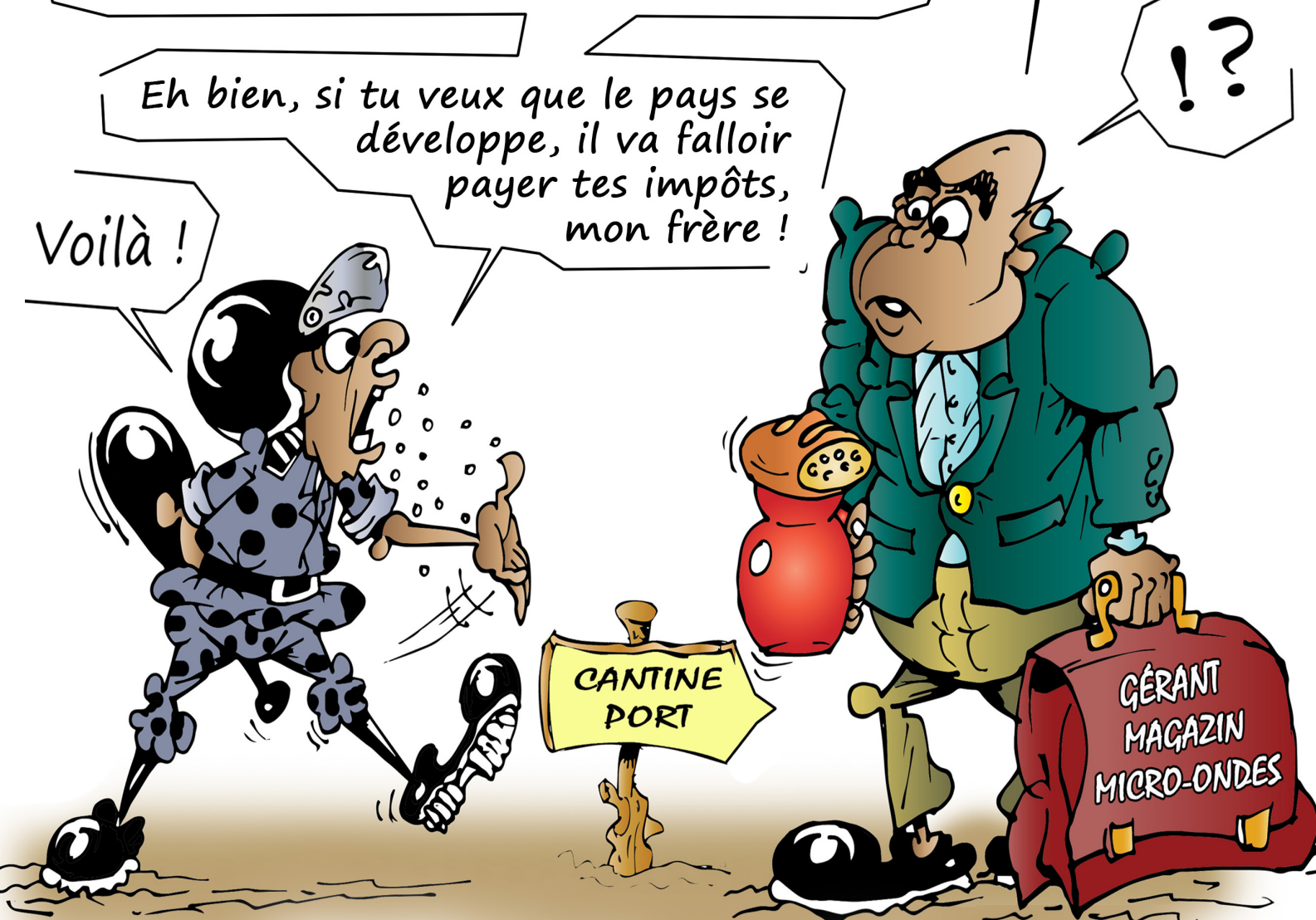
Epuis après ? L'argent-là, ça sert à quoi ? On ne voit même pas sa trace !

Si ce parking n'est pas en dur, c'est grâce aux gens comme toi !

Il rentre dans le financement des dépenses publiques... La construction des routes, des hôpitaux, payer les fonctionnaires et tout.

Eh bien, si tu veux que le pays se développe, il va falloir payer tes impôts, mon frère !

Voilà !



Adotévi

PORT AUTONOME DE LOMÉ

- ★ Port ouvert 24h/24h et 7jrs/7
- ★ Port en eau profonde : près de 17 mètres de profondeur
- ★ Seul port sur la côte ouest-africaine capable d'accueillir les plus grands bateaux du monde
- ★ Qualité de service : port certifiée ISO 9001 version 2008



- ▶ Port sûr et sécurisé répondant aux normes du code ISPS
- ▶ Un guichet unique pour faciliter les formalités administratives et douanières
- ▶ Rapidités des opérations portuaires
- ▶ Des infrastructures et équipements modernes : quais équipés de portiques de nouvelle génération



Port Autonome de Lomé

BP 1225 - Lomé,

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



Groupe TOGO TELECOM

ENSEMBLE, NOUS IRON **PLUS** VITE

PROFITEZ DE NOS OFFRES **TRÈS HAUT DÉBIT** EN 2018

