

La Pilotine

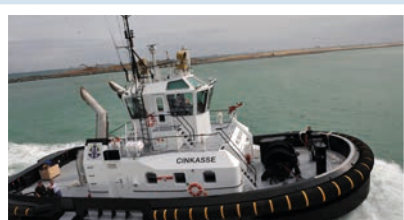
TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES

N°014 0014 ASO / 2018



LA RÉHABILITATION

...De la voirie interne et des réseaux divers, une préoccupation du Port Autonome de Lomé



ESPACE MARITIME TOGOLAIS, BERCEAU DE LA SÉCURITÉ DANS LE GOLFE DE GUINÉE

MAG P. N°014 ASO / 2018



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



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



Centre
de Formalités
des Entreprises

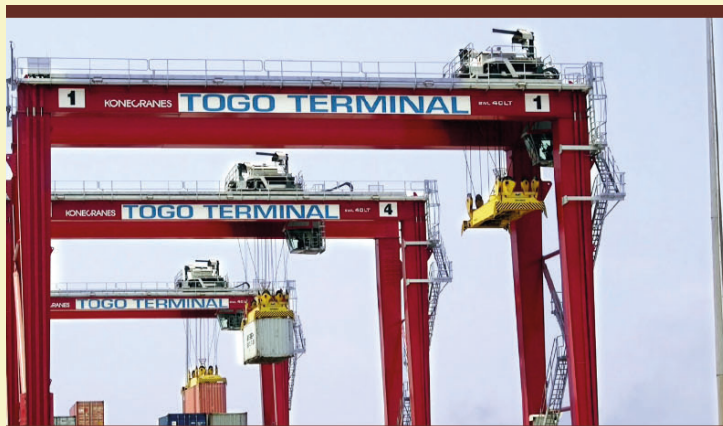


Centre de Gestion Agréé



Cour
d'Arbitrage
du Togo

La CCIT, au service des Entreprises et du Développement



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



► DE LA NÉCESSITÉ DE RÉHABILITER LA VOIRIE INTERNE DU PORT !

Le réseau portuaire occupe une place importante dans les rapports commerciaux d'un pays et son économie. C'est pourquoi le Togo entend se positionner au cœur d'une Afrique en pleine expansion. De ce fait, depuis les années 2000, le gouvernement s'active à moderniser le secteur portuaire, à s'ouvrir aux investissements privés, à améliorer les infrastructures afin de mieux se positionner dans la région ouest-africaine, et stimuler son économie. Un projet ambitieux qui a aussi permis au Togo de rattraper son retard en matière de promotion de l'économie bleue.

Désormais, le Port Autonome de Lomé (PAL) dispose de moyens pouvant permettre d'améliorer la qualité de ses services et d'accélérer la productivité des opérations de navires. Aujourd'hui, il est équipé d'un 3ème quai, long de 450 mètres et profond de 15 mètres, qui lui donne la chance de devenir l'un des plus grands ports en eau profonde d'Afrique. Ces travaux ont également permis d'augmenter la capacité d'accueil des navires. A cela, s'ajoute la construction d'une darse de 1.050 mètres de longueur de quai et 16,60 mètres de profondeur, pour accueillir les portes conteneurs de dernière génération. Carrefour international d'échanges, le port de Lomé, avec un domaine de 900 hectares, est aussi un pôle d'attraction pour le commerce et l'industrie grâce à une vaste zone franche industrielle où sont implantées plusieurs dizaines d'entreprises bénéficiant des infrastructures portuaires de qualité, d'une réglementation souple et divers avantages fiscaux et douaniers.

Dans la dynamique de modernisation de ces infrastructures portuaires, le gouvernement se focalise sur la réhabilitation de la voirie interne et des réseaux divers du Port Autonome de Lomé (PAL). Eh oui ! Le port a intérêt, de par sa position géographique et ses potentialités, à mettre ses infrastructures portuaires en adéquation avec l'explosion du trafic maritime en réhabilitant sa voirie interne, en vue d'améliorer l'attractivité et la compétitivité du PAL.

En effet, depuis sa construction et son inauguration en 1968, le PAL n'a connu aucune opération de si grande envergure visant à donner à sa plateforme un très bon niveau de services de sa Voirie et réseaux divers (VRD). Les travaux consistent à réhabiliter les voies et aires de circulation vétustes au sein du port, reconstruire le système d'assainissement, remettre en état et étendre le réseau d'adduction d'eau potable, rénover le réseau de câbles électriques et téléphoniques, élargir les artères principales, les aires de stationnement, les couloirs d'entrée et de sortie. Ils contribueront ainsi à reluire davantage l'image d'ensemble du Port de Lomé.

C'est le lieu de remercier le gouvernement et nos partenaires qui nous accompagnent inconditionnellement, notamment la Banque Ouest-Africaine de Développement (BOAD)... Nous saluons aussi les apports de «LA PILOTINE» qui communique sur nos actions et promeut davantage les activités de notre communauté.

Laissez-vous donc embarquer sur les flots de ses pages...

Bonne lecture !

ESSONEYA KABITCHADA

D.T. Port Autonome de Lomé





Edito : De la nécessité de réhabiliter la voirie interne du port !	P.03
Paroles : La CCI-BF, l'excellence au service d'un secteur privé prospère !	P.05
Infos tous azimuts	P.06

Actualités :

Affaire Bolloré : Interpellé par le Parlement togolais, le Gouvernement s'explique	P.07
Coopération économique : Les députés autorisent l'adhésion du Togo à la «Convention SOLAS» de 1974	P.10
Fraude fiscale et déversement au Togo de marchandises en transit : La CCIT met en place une plateforme de géolocalisation par GPS	P.11
Lutte contre la pollution plastique : Des ingénieurs chiliens proposent une solution innovante et révolutionnaire!	P.12
Améliorer l'efficacité de l'action en recouvrement : Les Administrations fiscales des pays francophones en conclave à Lomé	P.14
25 juin 2018: Journée Internationale des Gens de Mer	P.16
39ème Conseil de l'AGPAOC à Accra : Le PAL nommé «Meilleur Port de Transbordement»	P.18
Interview : MAIGA KASSOUM AMADOU : « La maîtrise du maillon portuaire est d'une nécessité impérieuse pour un pays comme le nôtre »	P.20

Sécurité et Sûreté :

« Espace maritime togolais, (...) un berceau de la sécurité dans le Golfe de Guinée »	P.23
Sécurité maritime dans l'océan Indien: Quelles perspectives pour l'Union européenne?	P.27

Vie Portuaire :

La réhabilitation de la voirie interne et des réseaux divers, une préoccupation actuelle du Port Autonome de Lomé	P.29
Le Port autonome de Lomé à la 8ème édition du village Evala	P.31
CORRIDORS TOGO-BURKINA FASO : Les fondements et avantages de la garantie du TRIE	P.33

Dossiers :

Germain E. MEBA exhorte les hommes d'affaires à «saisir les opportunités qui sont liées à la crise togolaise»	P.35
La Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les Etats Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT)	P.38
Baleine échouée sur la plage d'Aného et qui finit dans les assiettes: Des risques d'intoxications ?	P.40



Gouverner la mer au-delà des juridictions nationales: la protection de la biodiversité marine en proie aux négociations inter-étatiques et sectorielles	P.42
Conservation et utilisation durable de la biodiversité marine : Mgr Bernardito Auza plaide pour un accord international hydrocarbures au Port Autonome de Lomé.	P.46
Code ISPS : Mesures d'exécution prises suite à une défaillance du système de sûreté	P.47
Glossaire	P.48
Contacts Utiles	P.49
Jeux	P.50
Humour	P.51



La CCI-BF, l'excellence au service d'un secteur privé prospère !

Créée le 11 juin 1948, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso (CCI-BF) est un établissement public à caractère professionnel doté de la personnalité morale, de l'autonomie financière et de gestion. Placée sous la tutelle technique du ministère chargé du Commerce et de l'Industrie, elle est un corps constitué de l'Etat burkinabé, habilité à représenter, devant les pouvoirs publics, les intérêts généraux du commerce, de l'industrie et des services. A ce titre, elle assure une triple mission : consultative, représentative et administrative.

Dans le cadre de sa politique d'internationalisation, la Chambre de Commerce a ouvert des Représentations au Bénin, en Côte d'Ivoire, au Ghana et au Togo. Ouvert au Togo en 1977, la Représentation de la CCI-BF fournit des services adaptés aux besoins des opérateurs économiques en termes d'accompagnement et de facilitation des affaires. Elle a pour missions essentielles :

- d'assister et de conseiller les opérateurs économiques;
- de mettre à leur disposition la documentation et les informations économiques et commerciales dont ils ont besoin;
- d'assurer le suivi de la gestion des infrastructures et des équipements marchands ;
- de veiller à la rentabilité de ces infrastructures et équipements ;
- de contribuer à l'identification des opportunités

d'affaires.

Des services divers et variés sont proposés aux opérateurs économiques. Les plus importants sont :

- la collecte d'informations utiles au développement des affaires entre le Togo et le Burkina Faso ;
- l'identification et la promotion des opportunités d'affaires pour les entreprises burkinabé et togolaises ;
- la fourniture d'informations utiles aux opérateurs économiques des deux pays ;
- l'organisation de rencontres d'échanges commerciaux entre les deux pays ;
- l'accompagnement des acteurs économiques et des partenaires ;
- le suivi du trafic des marchandises burkinabé en transit au Port Autonome de Lomé, à l'import et à l'export ;
- la recherche de solutions aux problèmes liés à la desserte des marchandises vers le Burkina Faso ;
- La promotion des relations de coopération avec les partenaires togolais.

Des actions d'information et de sensibilisation sont menées au profit des opérateurs économiques togolais et de la diaspora burkinabé, désireux d'investir au Burkina Faso.

Victoire SOME
Représentante de la CCI-BF au Togo



Infos azimuts



En marge du Forum sur la coopération Chine Afrique (FOCAC 2018) qui s'est achevé le 4 septembre dernier, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT) a conclu à Pékin le 5 septembre un accord de coopération avec la China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT). L'objectif est de faciliter l'accès des opérateurs économiques des deux pays aux marchés respectifs.

Avec ce mémorandum d'entente, dont les documents ont été signés par le président de la CCIT, Germain Méba, et Jiang Zengwei, président de la CCPIT, la Chine et le Togo s'engagent à faciliter réciproquement l'accès à leurs marchés. L'ouverture des deux marchés devrait stimuler le volume des échanges commerciaux entre les deux pays et permettre à chaque partie de tirer pleinement avantage d'une coopération voulue «gagnant-gagnant».



Après Adétikopé en 2017, la Quinzaine Commerciale des vacances organisée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT) s'est tenue à Baguida, une banlieue Est de Lomé. Ce rendez-vous commercial des vacances a eu lieu du 05 au 20 septembre 2018, sur le site du monument à Baguida avec plus de 80 stands de 8m² conçus selon un modèle rigoureusement moderne, permettant une aération et plus d'espaces dans les aires de circulation des visiteurs dans la zone des marchandises. L'objectif, selon les initiateurs, est de pallier un souci de déconcentration des activités commerciales et permettre aux opérateurs économiques vivant en périphérie de se mesurer à une clientèle nouvelle et déterminée.



Après la Côte d'Ivoire, le Ghana pourrait s'engager dans une autre bataille juridique avec le Togo au sujet de l'exploration pétrolière dans un bloc situé entre les deux pays, selon un rapport du Comité ghanéen de l'intérêt public et de la responsabilité (PIAC).

Le régulateur du secteur dit avoir noté «les revendications défavorables des autorités togolaises concernant sa frontière maritime avec le Ghana, notamment sur le bloc ultra-profond Keta Est», avant d'exhorter Accra «à prendre des mesures urgentes pour délimiter la frontière maritime», et «résoudre le différend qui n'est encore qu'à un stade précoce».



Selon un nouveau rapport publié, par l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), le 20 juin 2018, la pollution de l'eau induite par des pratiques agricoles non durables menace sérieusement la santé humaine et les écosystèmes de la planète. Un mal souvent sous-estimé par les décideurs politiques et les agriculteurs.

Selon la publication «More People, More Food, Worse Water? A Global Review of Water Pollution from Agriculture» lancée par la FAO et l'Institut international de gestion de l'eau (IWMI) lors d'une conférence au Tadjikistan, qui s'est déroulée du 19 au 22 juin, pour de nombreux pays, l'agriculture est la plus importante cause de pollution de l'eau (à défaut des villes ou encore de l'industrie), tandis qu'à travers le monde, le contaminant chimique que l'on retrouve le plus souvent dans les nappes souterraines aquifères est le nitrate provenant de l'agriculture.

D'après le rapport, l'agriculture moderne est responsable du déchargement de grandes quantités de produits agrochimiques, de matière organique, de sédiments et de solutions salines qui se déversent ensuite dans les plans d'eau.

Affaire Bolloré

Interpellé par le Parlement togolais, le Gouvernement s'explique

Interpellé par la représentation nationale dans l'affaire Bolloré (du nom du patron de cette multinationale, mis en examen pour des faits présumés de corruption liés à l'attribution de concessions portuaires en Guinée et au Togo, ndlr), Ninsao Gnofam, ministre des Infrastructures et des Transports, s'est prêté à l'exercice du grand oral, le 28 juin dernier, au nouveau siège du Parlement.

Entre autres questions auxquelles le ministre devait répondre, la nature et le contenu du contrat de concession, la procédure de concession du Port de Lomé à la multinationale française, le détail des investissements du groupe Bolloré au Togo, les chiffres d'affaires réalisés et les différentes taxes qu'il a versées à l'Etat. Au travers de ce questionnaire, les élus du peuple, notamment ceux de l'opposition, voulaient avoir des explications du gouvernement dans cette affaire.



Vincent Bolloré, PDG du Groupe Bolloré

Sur la base de documents saisis par la police française en 2016 lors d'une perquisition au siège du groupe Bolloré, à Puteaux (région parisienne, France), depuis le 25 avril 2018, la justice française inculpe Vincent Bolloré, propriétaire de Bolloré Africa Logistics, pour «corruption d'agents publics étrangers, complicité d'abus de confiance, complicité de faux et usage de faux», relative à des contrats conclus respectivement en 2011 et en 2016

pour la gestion des ports de Lomé et de Conakry. De ce fait, les députés Jean Kissi et Isabelle Ameganvi ont adressé un courrier au gouvernement en vue d'avoir ses explications dans cette affaire, dans le cadre des sessions de «questions orales au Gouvernement». Le 28 juin 2018, le gouvernement par la voix du ministre des Infrastructures et des Transports, Ninsao Gnofam, a répondu aux questions des députés, notamment sur «la nature et le contenu du contrat par lequel le groupe

Le ministre Gnofam, «le processus de concession du PAL à Bolloré a été régulière...»



Bolloré a acquis le Port de Lomé, «la procédure suivant laquelle la concession du Port a été attribuée au groupe Bolloré», «le détail des investissements de Bolloré au Togo», «les montants annuels des redevances versées par la société Bolloré Africa Logistics au Trésor public depuis 2016, au titre des contrats la liant à l'Etat togolais». Dans sa réponse, le ministre Ninsao a, d'entrée, expliqué que l'Etat togolais n'a pas à opiner sur les décisions émanant d'autorités judiciaires d'un Etat étranger. La mise en examen de Vincent Bolloré par un juge d'instruction français, a-t-il précisé, a été décidée dans le cadre d'une procédure pénale, qui n'avait rien à voir avec le Togo, et à laquelle les autorités judiciaires togolaises n'ont pas été associées, au titre de l'entraide judiciaire internationale. Néanmoins, le ministre a réitéré l'engagement de l'Etat togolais à coopérer avec la justice française, au besoin. «Il va de soi que, si à l'avenir, la justice française entendait coopérer avec la justice togolaise, suite serait donnée dans le respect des textes

applicables en matière de la coopération judiciaire. Rien ne nous inquiète (...) Nous coopérerons (...) Ce n'est parce qu'on a cité le Port de Lomé qu'il faut croire que le Togo est pour quelque chose dans cette affaire». L'Etat togolais, a confié le ministre, n'entend pas faire plus de commentaires sur cette affaire. Cependant, il convient de rectifier la fausse idée selon laquelle le groupe Bolloré serait «propriétaire du Port de Lomé». «Nous tenons à dire tout haut que le groupe Bolloré est un concessionnaire de certaines activités portuaires au même titre que d'autres opérateurs tels que Lomé Container Terminal ou même le Port Autonome de Lomé. Le groupe Bolloré n'a donc pas acquis le Port de Lomé qui demeure la propriété de l'Etat».

De la régularité de la concession...

D'après le Commissaire du gouvernement, la procédure de concession du Port de Lomé

à la multinationale française a été régulière. «Le groupe Bolloré a obtenu ses droits de concession en 2001 et 2003 dans le cadre de l'ouverture de l'exercice des activités portuaires dans le PAL aux opérateurs privés. A l'époque, il n'y avait pas de textes qui obligeaient à aller à un appel d'offres, mais les règles qu'il fallait appliquer, l'Etat togolais et le gouvernement les ont appliquées». En outre, il n'était pas le seul bénéficiaire de cette ouverture, parce que le groupe d'opérateurs GETMA/NECOTRANS avait aussi obtenu une concession accordée au groupe Bolloré dans les mêmes années. Selon les explications du ministre Gnofam aux élus du peuple, la 1^{ère} Convention signée en août 2001 portait sur les activités de manutention des conteneurs. Elle a été modifiée en 2010 pour tenir compte de nouveaux investissements supplémentaires réalisés par ledit groupe. La 2^{nde}, le décret 2003-15/PR du 10 avril 2003, portait sur les activités de «manutention conventionnelle», soit le

matériel roulant et les marchandises non conteneurisées ou qui arrivent en vrac. Cette convention a été modifiée en 2009 par des aménagements purement techniques. Et de continuer que le décret n°2001-162/PR du 14 septembre 2001 «fixant les conditions de mise en activité de manutention au PAL» pose le cadre général de l'octroi des conventions. De ce fait, les modifications intervenues en 2009 et 2010 résultent d'arrangements contractuels basés sur des droits existant depuis 2001 et 2003. Le 3ème quai, a renchéri le représentant du gouvernement, a été construit sur une jetée faisant partie de l'emprise accordée au groupe Bolloré en 2001. Il a coûté plus de 150 milliards de nos francs, justifiant ainsi pleinement l'octroi d'une durée de concession plus longue. En conclusion, la multinationale française est présente au PAL par voie de concessions légalement accordées depuis 2001.

... et des taxes

Parlant des taxes, le ministre Gnoum a d'abord rappelé aux députés que le groupe Bolloré paie des impôts, au titre de ses activités, à l'Etat togolais. Installé sur un domaine qui appartient à l'Etat, Bolloré paie, à ce titre, des redevances à l'Etat togolais à travers le Port Autonome de Lomé. Rien n'est gratuit pour le groupe Bolloré qui relève d'un régime fiscal tiré de l'article 1476 du Code Général des Impôts, comme pour d'autres groupes internationaux tels que Contour Global ou SCANTOGO qui ont réalisé plus de 150 millions de dollars américains (USD) d'investissements au Togo. Il est important de relever, a confié ensuite le ministre, que «les activités du groupe Bolloré au Togo génèrent des revenus à l'Etat (Trésor public) et directement au PAL. Ainsi, pour la période de 2001, date de la signature de la 1ère Convention de concession, le groupe a versé (à la date du 30 avril 2018), au titre des impôts et taxes,

plus de 14 milliards de FCFA, au PAL plus de 84 milliards de FCFA. Le tout pour un chiffre d'affaires cumulé de près de 370 milliards de FCFA et des investissements cumulés de près de 170 milliards. Par ailleurs, à la date du 30 avril 2018, le groupe emploie 838 Togolais contre 141 à l'entrée du groupe dans notre pays». Enfin, d'après les dires du Commissaire du gouvernement, le groupe Bolloré n'a nullement le monopole des activités portuaires sur le PAL. En effet, depuis 2008 la société Mediterranean Shipping Company (MSC) est présente au Togo, à travers son partenaire Lomé Container Terminal

(LTC), et développe une très grande activité de transbordement et de transit. Contrairement à la fausse idée souvent véhiculée, LTC n'est pas une société de la multinationale française mais un groupe partenaire de MSC, qui est l'un des leaders mondiaux du transport maritime par conteneurs, ayant son siège à Genève en Suisse.

Le ministre Ninsao Gnoum a, par ailleurs, éclairé les députés sur les différends entre Dupuy Dauby et Bolloré, qui seraient un conflit entre employé et employeur. Raison pour laquelle le sieur Gnoum juge inexact de prétendre que Dupuy Dauby «a perdu le PAL au profit du

groupe Bolloré». Selon les éclaircissements du membre de l'exécutif sur ce sujet, ce conflit avait donné lieu à deux décisions judiciaires en 2006 et 2009. Les transferts d'actions effectués illégalement par Dupuy Dauby au détriment du groupe Bolloré avaient été annulés par les juridictions togolaises. De plus, il a été condamné à 36 mois de prison ferme pour faux, abus de confiance et escroquerie au détriment du groupe Bolloré. Notons par ailleurs, qu'en France, «l'affaire Bolloré» n'a pas encore connu son épilogue judiciaire.

A.Joyce



Coopération économique :

Les députés autorisent l'adhésion du Togo à la «Convention SOLAS» de 1974

Les députés, sous la direction du 4ème vice-président, l'honorable Baritché Dometoti, ont adopté, le 26 juin dernier, à leur nouveau siège à Lomé II, deux projets de loi qui visent à renforcer la présence du Togo dans les échanges internationaux. Le premier est relatif à l'adhésion du Togo à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer, dite «Convention SOLAS», adoptée à Londres le 11 novembre 1988. Le deuxième projet porte sur la loi autorisant la ratification de la Convention sur la coopération transfrontalière, adoptée à Malabo en Guinée équatoriale, le 27 juin 2014. Votre magazine s'est intéressé au premier projet de loi !

Ce projet de loi autorise l'adhésion du Togo au Protocole à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en Mer dite «Convention SOLAS», adoptée à Londres le 11 novembre 1988. Elle permettra au pays «d'harmoniser le dispositif de contrôle des navires et de délivrer des certificats de sécurité, reconnus au plan international, aux bateaux immatriculés au Togo», a expliqué le commissaire du gouvernement, le ministre des Infrastructures et des Transports, Ninsao Gnofam. Selon ses explications, ce protocole qui vient éclairer ou compléter la convention «SOLAS» était devenu nécessaire pour le Togo qui a abrité le «Sommet de l'Union Africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique» en octobre 2016, en faisant de la sécurité maritime un socle pour l'émergence de son économie bleue. Le ministre Gnofam a déclaré que par ce vote, les honorables députés

viennent de jouer leur partition pour que les eaux maritimes sous juridiction togolaise soient en sécurité à l'heure où les actes de piraterie et autres actes de violence écumant les mers et océans.

A propos de la «Convention SOLAS»

SOLAS est un acronyme qui signifie «Safety Of Life At Sea». Sous ses formes successives, la Convention SOLAS est généralement considérée comme le plus important de tous les instruments internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce. La première version a été adoptée en 1914, en réponse au naufrage du Titanic, la deuxième en 1929, la troisième en 1948 et la quatrième en 1960. La cinquième version datait de 1974.

Cette Convention de 1974 a donc été mise à jour et modifiée à plusieurs reprises.

La Convention en vigueur aujourd'hui est parfois dénommée la «Convention SOLAS de 1974». Elle a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. Une nouvelle évolution de la Convention apparaît par exemple au 1er juillet 2016 : un ajout relatif à la communication du chargeur à l'armateur, sur le document d'expédition, de la masse brute vérifiée d'un conteneur empoté en France et destiné à être chargé sur un navire faisant escale dans un port maritime. Les chargeurs ont désormais l'obligation de communiquer au représentant du transporteur maritime cette information au plus tard au moment de l'entrée dans le terminal portuaire du ou des conteneurs, afin d'établir le plan d'arrimage du navire.

A. Joyce



Fraude fiscale et déversement au Togo de marchandises en transit :

La CCIT met en place une plateforme de géolocalisation par GPS

La Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT) a lancé, avec l'appui de l'Office Togolais des Recettes (OTR) et l'Union des Professionnels Agréés en Douanes, la Société des Technologies de Géolocalisation du Togo (STGT) le 22 juin 2018 à Lomé. Cette nouvelle entité a pour principale mission la géolocalisation des marchandises qui sont signalées à la douane.

L'inefficacité du Système d'escorte des douanes togolaises a engendré des pertes estimées en milliards de francs CFA de droits et taxes à l'Etat et d'amendes à la CCIT, garante de l'opération de transit. Ce système sera remplacé plus tard par le SSE (Service de suivi électronique) couplé d'un système de géolocalisation utilisant la technologie des Douanes, une initiative de la société COTECNA. Malgré ces outils de lutte contre la fraude, on constate que les résultats restent peu efficaces, notamment une recrudescence des reversements à la suite des contrôles effectués sur les années 2015 et 2016. En outre, après des analyses, la seule et principale actrice qui supporte les lourdes amendes engendrées par le déversement d'une marchandise en transit, est la CCIT, caution nationale de l'opération de transit. Il urge donc de trouver une solution durable pour la traçabilité des marchandises signalées à la douane, afin d'assurer un contrôle efficace des opérations de transit sur le territoire national. Principal responsable de tout déversement de marchandises conformément à la Convention du Transit Routier Inter États de la CEDEAO de 1982 et au décret instituant le Fonds de Garantie de 1982, la CCIT a donc initié la plateforme de géolocalisation par GPS des marchandises en transit. Piloté par la Société des Technologies de Géolocalisation du Togo (STGT), cet outil de facilitation vise à lutter contre la fraude fiscale et les déversements de marchandises sur le territoire national alors qu'ils sont supposés être en transit. Un phénomène qui crée un manque à gagner pour les caisses de l'Etat et

instaure une concurrence déloyale. Le constat qui justifie cette innovation résulte, selon les initiateurs, des limites du système en vigueur. En effet, expliquent-ils, des marchandises déclarées comme étant destinées à d'autres pays, notamment ceux de l'hinterland, et échappant aux taxes douanières et impôts, sont parfois frauduleusement reversées sur le territoire national et revendues moins cher. Ce qui compromet la libre concurrence et entraîne des conséquences fâcheuses pour l'économie nationale.

La géolocalisation par GPS: un outil simple, fiable et à la disposition de tous

La plateforme de géolocalisation mise en place par la CCIT fonctionne grâce au GPS. Le principe est le suivant : lorsque le transitaire effectue les opérations de transit pour une marchandise, l'équipe de la STGT exige de lui une pose de la balise. Selon Simplicie Bebensiki, Directeur Général de la STGT, la balise est composée d'une carte Sim, une batterie et un boîtier assez étanche. La plateforme donne beaucoup d'informations sur le camion, l'itinéraire, la distance, la marchandise transportée, le commissionnaire en douanes en charge des formalités, le temps effectué, etc. Dès que la Société valide toutes ces informations, le camion est reconnu par un système de suivi. Ainsi, «chaque fois que le camion roule, il y aura émission de signaux. S'il s'arrête dans une zone autorisée, nous avons un temps pour pouvoir alerter (...) pour signifier au conducteur qu'il a dépassé le temps permis dans

la zone autorisée. En revanche, s'il s'arrête dans une zone non autorisée, automatiquement l'alerte est donnée pour qu'on puisse lui demander des explications», explique un technicien de la STGT. «C'est un système qui est mis à la disposition de tous les utilisateurs. C'est un outil simple, fiable et qui garantit la sécurité», complète le Directeur Simplicie Bebensiki.

D'après les explications du Président de la CCIT, Germain E. Meba, l'organisation de l'opération de transit fait appel à plusieurs parties prenantes, notamment l'administration des Douanes, le commissionnaire agréé en douane, la CCIT, le transporteur ou le conducteur, les opérateurs économiques. Il est alors d'un besoin crucial pour toutes les parties prenantes de suivre l'opération de transit de bout en bout, y compris même les autres parties prenantes du transit qui n'ont aucune responsabilité en cas de déversement de marchandises en transit. Efficace et fiable, ce système de dernière génération rassemble tous ces acteurs autour d'une même et unique plateforme pour observer ensemble et en temps réel, toutes les opérations de transit depuis le point d'entrée jusqu'au point de sortie du territoire. Animée d'une volonté de gestion participative du processus de mise en œuvre de la plateforme, la CCIT a donc procédé à la création de la STGT qui rassemble toutes les parties prenantes du transit dans un Conseil d'administration dont le rôle est de superviser le suivi par GPS des marchandises en transit.

La rédaction

Lutte contre LA POLLUTION PLASTIQUE



**Des ingénieurs chiliens proposent
une solution innovante et révolutionnaire!**

500 milliards de sacs en plastique. C'est ce que nous consommons chaque année selon les Nations Unies. 69% d'entre eux échouent dans des décharges, les océans ou les canalisations. Une catastrophe écologique. Pour contrer cette pratique dommageable à la nature, des ingénieurs chiliens proposent des sacs en plastique solubles dans l'eau et non polluants.

Ils sont le triste symbole de l'ère du tout-jetable : les sacs plastiques. Depuis 2011, sept (7) ans après leur interdiction au Togo, les sacs plastiques n'ont pas disparu tant que ça de notre quotidien. On les voit toujours à certaines caisses de supermarché, dans les rayons fruits et légumes et dans de nombreux commerces de proximité. Pourtant le décret N°2011-003/PR du 05 janvier 2011 dont aucun bilan chiffré n'a encore été tiré, a constitué une avancée dans la mesure où il a contribué à changer progressivement les comportements des consommateurs, en les incitant à davantage utiliser d'autres types de sacs. Malheureusement, l'usage des sacs plastiques perdure avec son corollaire de conséquences, notamment sur la survie de nos océans.

Selon une étude présentée au Forum économique et social de Davos, dans le courant de l'année 2014, les ratios tonnes de plastique/tonnes de poissons étaient d'un pour cinq. Il pourrait être d'un pour trois en 2025. A en croire cette étude, les océans abriteront plus de débris plastique que de poissons en 2050. «Le système actuel de production, l'utilisation, et l'abandon des plastiques ont des effets négatifs importants : de 80 à 120 milliards de dollars d'emballages plastiques sont perdus chaque année. Et au-delà du coût financier, si rien ne change, les océans contiendront plus de plastique que de poissons (en poids) d'ici à 2050», indique le Rapport précité.

Un cri d'alarme que devraient prendre au sérieux tous les dirigeants du monde entier afin d'adopter des politiques adéquates pour freiner l'hécatombe naissante, parce qu'une fois que le sachet plastique se retrouve dans la nature, il peut mettre des années pour se dégrader, ce qui constitue un autre problème aux animaux et les espèces maritimes entraînant une destruction de l'écosystème.

Au Chili, des ingénieurs pensent avoir trouvé la solution. Le 24 juillet 2018, au cours d'une conférence de presse à Santiago, l'entreprise SoluBag a présenté

sa trouvaille : des sacs en plastique solubles dans l'eau et non polluants. En cinq minutes, le pochon disparaît dans l'eau froide. La recette semble presque trop simple : dans la formule chimique du plastique, les inventeurs ont remplacé le pétrole par du calcaire.

Quand le sac plastique passe à la casserole...

Le résultat, affirme SoluBag, n'est dangereux ni pour l'homme ni pour l'environnement. «Notre produit est un dérivé de la roche calcaire qui n'a pas d'impact sur l'environnement», indique Roberto Astete, PDG de l'entreprise. Une fois le sac dissout, «il reste du carbone dans l'eau», poursuit-il, sans «aucun effet sur le corps humain».

Ces sacs sont obtenus à partir d'alcool polyvinylique (PVA), soluble dans l'eau. «C'est comme du pain. Pour faire du pain, il faut de la farine et d'autres ingrédients. Notre farine, c'est l'alcool polyvinylique et d'autres ingrédients, approuvés par la FDA (l'agence en charge de la sécurité alimentaire et des médicaments aux Etats-Unis), qui nous ont permis de fabriquer différents produits en plastique», explique Roberto Astete. SoluBag compte commercialiser son produit à partir d'octobre prochain au Chili. L'entreprise a aussi présenté un sac en toile, plus résistant et soluble, cette fois-ci, dans l'eau chaude. Pour l'entreprise, ces sacs ne coûtent pas plus chers à produire que des sacs en plastique classiques.

Le procédé de fabrication est le même. «La grande différence entre le plastique traditionnel et le nôtre est que le premier va rester entre 150 et 500 ans dans la nature et le nôtre seulement cinq minutes. On décide quand on le détruit», soutient le PDG Astete, qui rassure qu'«à présent, on peut recycler (les sacs) dans sa casserole ou sa machine à laver».

C.K.



ACTUALITÉS

Améliorer l'efficacité de l'action en recouvrement :

Les Administrations fiscales des pays francophones en conclave à Lomé

Les Administrations fiscales des pays francophones ont organisé du 9 au 11 juillet dernier à Lomé, en collaboration avec l'Office Togolais des Recettes (OTR), leur séminaire annuel des Directeurs. Placée sous le thème, «Améliorer l'efficacité de l'action en recouvrement : les voies d'exécution», cette rencontre a permis aux participants d'examiner les difficultés liées au recouvrement d'impôts et taxes dans leurs pays sur la base d'une mutualisation de leurs connaissances pour une meilleure performance des administrations fiscales.



Du 9 au 11 juillet 2018, trente-cinq (35) délégués issus des administrations fiscales de 12 pays membres du Cercle de Réflexion et d'Echanges des Dirigeants d'Administrations Fiscales (CREDAF) ont participé, à Lomé, au séminaire annuel des Directeurs dudit Cercle, sur les nouvelles techniques de mobilisation des recettes. Durant trois (3) jours, les participants ont essayé d'identifier les leviers qui doivent être actionnés pour améliorer le degré d'engagement des poursuites, tant au plan organisationnel qu'opérationnel. La mobilisation des recettes fiscales est une préoccupation constante pour l'ensemble des Etats et en particulier, une priorité pour toutes les administrations fiscales du CREDAF.

Elle s'inscrit dans le prolongement du Programme d'action d'Addis-Abeba et des Objectifs du Développement Durable (ODD), adoptés en 2015 par la communauté internationale et a suscité, à ce titre, de nombreuses initiatives de nature législative, organisationnelle ou technique, destinées à optimiser les dispositifs de collecte et de contrôle de l'impôt.

Dans le cadre des évolutions à envisager, il est apparu que la modernisation du cadre organisationnel de la mission «recouvrement», ainsi que l'amélioration de la mise en œuvre des mesures d'exécution sont des leviers incontournables de l'optimisation des rentrées fiscales. De ce fait, il est indispensable que les membres du CREDAF mènent une réflexion sur les conditions dans lesquelles ces mesures sont réalisées. C'est dans cette optique que s'est tenu le séminaire de Lomé.

Dans un contexte de libéralisation et de numérisation des échanges commerciaux, l'amélioration de l'efficacité de la mission «recouvrement» passe par une articulation adéquate entre les structures organisationnelles, les moyens et les enjeux, une adaptation du cadre légal et réglementaire, une modernisation des procédures. Aussi, la première journée de la rencontre était-elle consacrée, d'une part, à l'exposé des enjeux et problématiques, d'autre part, à la présentation des expériences de la France et du Togo. Les travaux de la deuxième journée ont été

structurés autour de deux ateliers portant respectivement sur le cadre organisationnel et les prérequis, puis sur le recours aux mesures d'exécution. Les échanges ont permis d'identifier les principales contraintes auxquelles font face les services en charge du recouvrement. Et enfin, les participants ont proposé des solutions pour améliorer les dispositifs en vigueur aussi bien dans leur dimension organisationnelle que dans leurs aspects stratégiques et opérationnels. Le séminaire a pris fin sur une note de satisfaction, avec des participants bien outillés qui ont salué les discussions riches et fructueuses de leurs séances de travail.

Ex Centre de Rencontre et d'Etudes des Dirigeants des Administrations Fiscales, le CREDAF est devenu, depuis sa dernière Assemblée Générale, tenue à Port-au-Prince en Haïti, du 30 avril au 2 mai 2018, le Cercle de Réflexion et d'Echanges des Dirigeants des Administrations Fiscales.

La rédaction



25 JUIN 2018

Journée Internationale des Gens de Mer

Le 25 juin de chaque année est célébré le «jour du marin», en reconnaissance de l'incalculable contribution que les marins apportent au commerce international et à l'économie mondiale, souvent à grands frais personnels et/ou pour leurs familles. Le thème de cette année 2018 a abordé le «bien-être des gens de mer».

Au Togo, c'était l'occasion pour le Syndicat des Gens de Mer qui a organisé une série d'activités, de lister les maux qui gangrènent la corporation et lancer un appel aux autorités compétentes.

En 2017 et 2018, le secteur maritime a fortement progressé sur la question du bien-être des gens de mer, et notamment sur celle de leur santé mentale. Afin de donner davantage de visibilité à cette question cruciale, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a décidé de retenir le thème du «bien-être des gens de mer» pour célébrer l'édition 2018 de la Journée Mondiale de la Mer. En s'attaquant à la question du bien-être des gens de mer et particulièrement à celle de leur santé mentale, la campagne de cette année permet, d'une part, de soutenir les stratégies visant spécifiquement à lutter contre le stress et les autres facteurs ayant une influence sur la santé mentale des gens de mer et, d'autre part, de faire largement connaître les outils à disposition.

La campagne 2018 s'est efforcée de mettre en avant et de valoriser les meilleures pratiques et les exemples à suivre mais, inéluctablement, elle a permis également

de faire ressortir les sujets de préoccupation et les défaillances dans ce domaine. Au Togo, au-delà de la réjouissance pour marquer leur journée, c'est une occasion saisie par les marins du pays, réunis au sein du Syndicat des Gens de Mer Professionnels du Togo (SGMP-Togo) pour lister les maux qui minent leur secteur.

Le SGMP-Togo œuvre pour le respect du bien-être des gens de mer

Il est important de veiller aux conditions décentes de vie de tout travailleur, notamment des marins. Et comme la journée des gens de mer constitue, entre autres, une tribune d'évaluation des acquis, les membres du SGMP-Togo ont initié des activités leur permettant de mener des réflexions, des échanges et des concertations, afin de célébrer le marin et la mer, puis de faire connaître à un plus large public, leurs problèmes et les approches



Officiels et membres du SGMP-Togo en photo de famille

de solutions à ces difficultés.

Au Togo, selon les initiateurs, il est clair que nous ne sommes pas loin des normes internationales, néanmoins, un problème à l'application des textes dans la corporation perdure. «Nul ne peut être performant, si on n'a pas une rémunération acceptable sur le plan salarial», explique Modeste Awokou, secrétaire général du SGMP-Togo. Et de préciser que «le marin togolais est sous-payé par rapport aux marins de la sous-région dans le même navire. L'alimentation à bord des navires n'est pas bonne, les dortoirs sont mal éclairés. Les conditions d'embarquement et de débarquement sont très difficiles. Toutes les sociétés maritimes au Togo font signer des contrats à durée déterminée (CDD) de plus de dix (10) ans aux marins, au lieu de 12 mois selon l'article 223 du Code de la marine marchande».

D'après M. Awokou, les maux qui gangrèment leur profession sont nombreux. Cependant, leurs doléances immédiates restent «la mise en place d'un Comité national de gestion et de validation du contrat de travail, qui sera composé des autorités maritimes, des

représentants des gens de mer et des représentants des armateurs. Nous souhaiterions aussi la résiliation de tous les contrats de travail en cours afin de repartir sur de nouvelles bases, parce que les trois quarts (3/4) du salaire des marins sont pillés par des sociétés de placement des gens de mer».

Et il lance un appel au gouvernement, à travers le ministre Conseiller à la mer, pour qu'une attention particulière puisse être accordée à leur secteur. La Journée Internationale des Gens de Mer a été instaurée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 2010 à Manille (aux Philippines), à l'occasion de l'adoption des amendements à la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW). Elle est célébrée chaque année pour reconnaître la contribution unique des gens de mer du monde entier au commerce maritime international, à l'économie mondiale et à la société civile dans son ensemble.

Charlotte S.



39^{ème} Conseil de l'AGPAOC à Accra

Le PAL nominé «Meilleur Port de Transbordement»

Le 39^e Conseil Annuel de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) s'est tenu du 30 juillet au 2 août dernier à Accra, dans la capitale ghanéenne autour du thème, «Les meilleures pratiques dans la gestion du foncier portuaire». Durant 4 jours, les responsables portuaires ont échangé et partagé leurs expériences en matière de gestion du domaine portuaire dans le but de permettre aux ports de s'adapter et de répondre à la dynamique de l'économie maritime et portuaire en constante mutation. Le Port de Lomé a pris une part active aux activités de cette réunion régionale au sortir de laquelle il a été fait «Meilleur Port de Transbordement» de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

ACTUALITÉS



Depuis sa création en 1972 (il y a 45 ans, ndlr), l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) a toujours tenu sa réunion annuelle du Conseil et la Conférence de la Table Ronde des Directeurs Généraux regroupant 24 Administrations

Portuaires membres répartis dans 20 Etats côtiers, de l'Angola à la Mauritanie. Ce grand événement annuel attire également les délégués des fournisseurs de services portuaires, y compris les opérateurs de terminaux et de transport, les transitaires, les chargeurs et les fournisseurs

de solutions informatiques, etc. Cette année, plus de 300 délégués des pays membres de l'AGPAOC, des ports partenaires et des experts des institutions d'Europe et d'autres parties du monde ont pris part au 39^{ème} Conseil annuel et à la 14^{ème} Table Ronde des Directeurs Généraux

de l'AGPAOC, du 30 juillet au 2 août 2018 à Accra. En ces temps où l'expansion et l'optimisation de la capacité portuaire revêtent un intérêt plus stratégique pour les autorités portuaires et gouvernementales, cette rencontre a permis aux délégations présentes d'explorer les leçons apprises et les réussites dans l'utilisation et la gestion optimales du foncier et des domaines portuaires. Une forte délégation du Port Autonome de Lomé, conduite par son Directeur Général, le Contre-Amiral Fogan Kodjo Adégnon, a pris part à ce rendez-vous des portuaires. Au sortir duquel le PAL a été nommé «Meilleur Port de Transbordement» de l'Afrique de l'Ouest et du Centre par la Fondation «African Ports Awards» (APA). Ont été au programme, plusieurs activités, notamment des panels, des conférences, des expositions, des visites de terrain. Le thème central de la rencontre, «Les meilleures pratiques dans la gestion du foncier portuaire» était articulé autour de 3 sessions : Planification, Développement, Gestion et Règlementation efficace des domaines portuaires, Plans Directeurs Portuaires et Economie Foncière -Dimensions techniques, économiques et sociales pour le développement des capacités portuaires, Utilisation efficace de l'espace portuaire – le rôle de la conception technique, de la planification opérationnelle intelligente et des outils des TIC. Plusieurs intervenants se sont succédés au pupitre, notamment le Directeur Général du Port Autonome de Lomé, le Contre-Amiral Fogan Kodjo Adégnon, qui lors de son exposé, a présenté brillamment l'expérience du Port de Lomé en matière de gestion optimale du domaine portuaire. De la nécessité de préserver le foncier portuaire

La seconde journée du 39e Conseil de

l'AGPAOC s'est avérée bien chargée pour les délégations présentes à Accra. Après une visite de courtoisie des Directeurs Généraux des ports chez le Vice-Président de la République du Ghana, Mahamudu BAWUMIA, les délégations se sont à nouveau donné rendez-vous dans la salle de conférence de Ghana Shipper's House, dans l'optique de poursuivre leurs échanges sur la gestion

portuaire face à la croissance exponentielle des villes. L'autre point abordé au cours de ces assises a été la question de l'automatisation des procédures. Selon les experts portuaires, l'utilisation des TIC en vue de la dématérialisation des opérations serait d'un apport très appréciable en terme de gain de temps, de réduction du temps d'attente et par conséquent de fluidification



Visite guidée du port de Tema

optimale du domaine portuaire. Les discussions ont porté sur la nécessité de l'élaboration d'un plan directeur en vue de planifier les prévisions d'expansion des ports. Cet outil doit être précédé d'une étude de faisabilité, de rentabilité adossée à une analyse des trafics prévisionnels. De plus, l'implication de l'Etat dans le but de sécuriser les espaces de développement de l'activité portuaire a été fortement recommandée par les experts. Car elle permet de préserver le foncier

des opérations portuaires. Une visite guidée du Port de Tema a mis fin aux travaux de cette journée. En marge de leurs travaux, les Directeurs Généraux des Ports ont aussi rendu une visite de courtoisie au Président de la République du Ghana, Nana Akufo-Addo.

La rédaction



«Le CNUT, un outil au service du chargeur nigérien»

MAIGA KASSOUM AMADOU : «La maîtrise du maillon portuaire est d'une nécessité impérieuse pour un pays comme le nôtre»

Etablissement public créé en décembre 1984 sous la forme d'Etablissement Public à caractère Administratif (EPA), le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT) est, aujourd'hui, un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). Sa principale mission est de représenter et de protéger les intérêts des utilisateurs des transports publics nigériens. Le Niger étant un pays sans littoral, en vue de bien mener ses différentes activités, le CNUT a, entre autres, implanté des Représentations Portuaires à Cotonou, Lomé, Lagos, Abidjan, Tema et un réseau de mandataires aux ports d'embarquement. Le représentant-pays, Maïga Kassoum Amadou, nous parle du fonctionnement et des projets de son institution.

ACTUALITÉS

LA PILOTINE : Monsieur le représentant du Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT), qu'est-ce que vous entendez par utilisateurs des transports publics ?

MAIGA KASSOUM AMADOU : C'est l'ensemble des opérateurs économiques importateurs et exportateurs qui utilisent pour leurs déplacements ou ceux de leurs marchandises les moyens des transports publics, contrairement à ceux qui utilisent leurs propres moyens de transport, c'est-à-dire le propre compte.

LA PILOTINE : Pourriez-vous nous présenter votre institution ? Quels sont les domaines d'intervention du CNUT et ses principales missions ?

M.K.A. : Le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports Publics (CNUT) est un établissement public créé en décembre 1984 sous la forme d'Etablissement Public à caractère Administratif (EPA). Quelques années plus tard, le CNUT a changé de statuts pour devenir un Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC), suivant l'Ordonnance N°88-25 du 28 avril 1988, afin de lui donner plus d'autonomie de gestion. Le CNUT est placé sous la tutelle directe du Ministre chargé des Transports. En ce qui concerne les domaines d'intervention, le CNUT intervient principalement dans le secteur des transports. Il intervient aussi dans celui du commerce international, étant entendu que le transport est par excellence le vecteur des échanges commerciaux. Les missions, sont quant à elles, définies par les statuts de l'Etablissement. Elles consistent, notamment à représenter et



à protéger les intérêts des utilisateurs des transports publics. Le CNUT a, également, pour mission la recherche, l'étude et la mise en œuvre de toutes mesures permettant d'améliorer l'efficacité, la célérité des transports publics et d'en maîtriser l'évolution des coûts ; cette compétence s'étend aux transports nationaux, régionaux et internationaux ainsi qu'à tous les modes de transport utilisés (routier, aérien, fluvial, maritime, ferroviaire). Le CNUT est également chargé d'assurer un encadrement aux importateurs et exportateurs, de mettre en valeur et de gérer les espaces attribués au Niger dans les ports de transit. En somme, comme le dit notre slogan, «le CNUT, c'est un outil au service du chargeur nigérien».

LA PILOTINE : De manière plus précise, quels sont les objectifs poursuivis à travers ces missions ?

M.K.A. : Les objectifs poursuivis à travers ces missions concernent plusieurs domaines, notamment maritime, portuaire, aérien, terrestre et celui des services associés au transport. Ces objectifs sont relatifs à la maîtrise

du fret généré par le commerce extérieur du Niger, la recherche d'un coût de passage portuaire le moins élevé possible pour les marchandises nigériennes, la recherche de la meilleure organisation et exploitation de la chaîne des transports, la coordination des opérations administratives liées aux échanges internationaux entre acteurs de la chaîne et le respect des accords routiers bilatéraux entre le Niger et les pays voisins, en particulier les pays de transit de nos marchandises.

Il est important de préciser que le Conseil mène plusieurs activités pour l'atteinte de ses objectifs. Il fournit, par conséquent, une assistance directe et multiforme aux opérateurs économiques dans les ports et le long des corridors ; assure leur formation dans les domaines des transports, du transit et du commerce international à travers l'organisation des séminaires, des ateliers, des Journées d'Information et des Journées du Chargeur Nigérien ; assure la collecte et la diffusion des données statistiques sur le trafic généré par le commerce extérieur du Niger à travers la publication du «Bulletin Statistique Trimestriel», du Flash Transport



et de la Revue Annuelle des Statistiques ; effectue des enquêtes sur les coûts et délais des transports; procède à la construction et/ou à l'exploitation d'infrastructures logistiques, notamment le bac amphi drome de Farié ou les espaces portuaires ; assure le suivi du respect de la réglementation nationale en matière de transport ; réalise des études dans le domaine des transports.

LA PILOTINE : Comment le CNUT s'organise-t-il pour mener correctement toutes ces activités ?

M.K.A. : En ce qui concerne l'aspect organisationnel, l'instance dirigeante a procédé à un maillage sur l'ensemble du territoire national à travers la création d'Antennes Régionales (Agadez, Diffa, Dosso, Maradi, Tahoua, Tillabéry et Zinder) et à l'extérieur à travers l'implantation de Représentations Portuaires à Cotonou, Lomé, Lagos, Abidjan et Tema et un réseau de mandataires aux ports d'embarquement. Au siège, deux Directions Techniques à savoir la Direction de la Promotion et de l'Assistance aux Chargeurs (DPAC) et la Direction de l'Observatoire des Transports (DOT) sont chargées de concevoir, d'organiser et de mettre en œuvre les activités de l'Etablissement dans le respect de ses missions.

LA PILOTINE : Qu'est-ce qui explique l'implantation des représentations portuaires du CNUT, notamment au Port de Lomé ?

M.K.A. : Effectivement, le CNUT est présent dans les ports que nous avons cités, plus haut, en raison de leur importance stratégique pour le passage de nos marchandises.

Le Niger est un pays de l'hinterland et les ports sont très stratégiques dans l'approvisionnement de nos marchandises. D'ailleurs, plus de 70% en volume d'importation et exportation passent par voie maritime. De ce fait, le port est un point de rupture de charge et constitue aussi un facteur très déterminant pour le coût de revient de la marchandise. Pour un pays enclavé comme le nôtre, la maîtrise du maillon portuaire est d'une nécessité impérieuse, non seulement, parce qu'elle nous permet d'être plus proche de nos chargeurs au niveau des différents ports de transit de nos marchandises, mais aussi et surtout, dans la perspective de la régularité de l'approvisionnement du Niger en produits de première nécessité et en biens d'équipement et de la réduction des coûts et délais. D'ailleurs, on peut affirmer, sans aucun doute, que l'essentiel des activités du CNUT se déroule au niveau de ces ports. Nous nous employons en permanence, à travers notre représentation à Lomé, à résoudre, avec l'appui inestimable de nos autorités politiques nationales, les problèmes auxquels nos opérateurs économiques sont hélas très souvent confrontés.

LA PILOTINE : Quels sont les difficultés auxquelles vous faites allusion ?

M.K.A. : Les difficultés rencontrées par nos opérateurs économiques au Port de Lomé sont nombreuses. Elles sont la cause inéluctable de la réduction de la fréquentation du Port Autonome de Lomé par les importateurs et exportateurs nigériens. On peut citer entre autres :

- la perception du BESC sur toutes les marchandises,
- la perception de 11.800FCFA de la SEGUCE sur chaque conteneur,
- la perception des surestaries à LCT,
- le problème récurrent de connexion au niveau du poste juxtaposé de Cinkassé.

Heureusement, courant février-mars, il y a eu une série de réunion d'échanges entre les acteurs de la plate-forme portuaire togolaise et des opérateurs économiques nigériens afin de trouver des solutions idoines aux difficultés qui bloquent leur fréquentation du Port de Lomé. Nous sommes convaincus que la reprise du trafic en direction du Niger serait réellement effective si les problèmes soulevés lors des différentes rencontres trouvent des réponses adéquates.

LA PILOTINE : Des perspectives ?

M.K.A. : La représentation du CNUT au Togo poursuit actuellement plusieurs projets d'activités, notamment l'aménagement d'un parc de véhicules à nu au Port de Lomé. Nous préconisons l'accélération de l'ouverture de la voie de Ponio, afin de réduire la distance parcourue, par ricochet, baisser le coût du transport et de revient des marchandises. Nous exhortons, par ailleurs, l'autorité portuaire togolaise de nous épauler comme d'habitude, afin que les engagements pris (en mars dernier) soient respectés, en vue de booster davantage les relations commerciales entre nos deux pays.

LA PILOTINE : Mot de fin !

M.K.A. : Nous vous remercions pour l'intérêt que vous portez à notre institution.

L'information est, de nos jours, l'outil le plus efficace de concurrence. De ce fait, nous profitons de cette occasion pour remercier les autorités portuaires pour l'initiative de créer ce magazine (LA PILOTINE), un cadre qui permet, non seulement, de connaître au mieux les différentes prestations du PAL, mais aussi celles de ses divers partenaires. Il permet aussi à nos structures basées ici à Lomé (CNUT, NITRA, CBC, CCIBF, EMATO...) de s'exprimer afin de faire ressortir leurs rôles et leurs attentes au niveau de toute la chaîne de transport Public. Nous souhaitons donc bons vents et longue vie à ce magazine qui contribue énormément à informer les acteurs de la plate-forme portuaire togolaise et consorts.



Capitaine de vaisseau

Mayo Kossi,

Chef d'Etat-major de la Marine nationale

«Espace maritime togolais, un berceau
de la sécurité dans le Golfe de Guinée»

Les océans, patrimoine commun de l'humanité, jouent un rôle central dans l'organisation et le développement du monde : ils couvrent 75% du globe et constituent à la fois une ressource et un espace sans frontière ni entrave par lequel transitent plus des trois quarts de nos approvisionnements. Plaque tournante d'un vaste réseau de distribution, le Port de Lomé offre une étendue de services portuaires uniques et compétitifs. Par sa situation géographique régionale exceptionnelle, il est le bras de mer des pays du Sahel. En outre, le Port Autonome de Lomé est le seul port en eau profonde de la sous-région possédant un ensemble initialement conçu pour un trafic annuel de 400.000 tonnes de marchandises diverses, il draine aujourd'hui plus de 15 millions de tonnes. La Marine nationale a donc le devoir de contrôler cet espace dans ses trois dimensions (sous la mer, sur la mer et au-dessus de la mer) pour préserver la paix et défendre nos intérêts. Le capitaine de vaisseau Mayo Kossi, Chef d'Etat-major de la Marine nationale, nous relate les missions assignées à cette institution et les mesures d'organisation qu'elle prend pour faire face à l'insécurité et aux défis maritimes.

Composante des Forces Armées Togolaises, à l'instar de l'Armée de Terre, de l'Air et de la Gendarmerie nationale, la Marine nationale est une institution publique militaire de la République Togolaise. Créée le 1er mai 1976, elle est chargée de la protection des intérêts du Togo en mer. La Marine nationale, c'est aussi l'armée de mer qui œuvre chaque jour à la préservation d'un environnement sécuritaire maritime propice aux échanges commerciaux par la mer. Le capitaine de vaisseau Mayo Kossi, Chef d'état-major de la Marine nationale, se fondant sur le décret N°2008-009/PR en date du 25 janvier 2008 portant organisation générale de la Marine nationale, souligne que la mission première de la Marine est de défendre les eaux sous juridiction togolaise. Outre cette mission régalienne, explique-t-il, elle assure des missions de l'Action de l'Etat en Mer et de service public à savoir : la lutte contre la piraterie et les trafics illicites, la sûreté maritime et portuaire, la protection du milieu marin, la lutte contre l'immigration illégale et la traite des humains par voie maritime, la surveillance et le contrôle de l'exploitation des ressources halieutiques, la police de la navigation et des pêches, le sauvetage et le secours en mer...

Plus généralement, en temps de paix, confie le capitaine de vaisseau Mayo, la Marine nationale, assure la sécurité de la navigation maritime et celle des navires séjournant dans l'espace maritime togolais. Elle contrôle les activités maritimes diverses et lutte contre les actes

illicites et les trafics en tous genres. Et de continuer, qu'en temps de crise (événement majeur ayant une incidence sur la libre circulation des personnes et des biens en mer), la Marine nationale est généralement en première ligne et intervient pour contribuer à une résolution efficace de la crise. Elle travaille en étroite collaboration avec les autres administrations militaires ou civiles (Gendarmerie, Affaires maritimes, Pêches, Douanes etc.) sous la coordination de la Préfecture maritime.

La Marine nationale investie davantage dans la surveillance maritime

Le brigandage, la piraterie et le terrorisme dans le Golfe de Guinée constituent en réalité des actes illicites graves qui impactent négativement le commerce maritime et influent directement sur la vie socio-économique des Etats. Prenant conscience de ces menaces sur l'économie des pays africains, les Etats s'organisent dans différents cadres juridiques et opérationnels de coopération.

L'un des plus connus est le Code de conduite de Yaoundé du 25 juin 2013, relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre. C'est pourquoi désormais, «notre action s'inscrit davantage dans un espace communautaire intégré qui recommande la





mutualisation des moyens entre Etats, à travers un cadre juridique et opérationnel plus élargi». De plus, pour répondre à ces menaces, mais également aux trafics illicites et à la pêche illégale, le Togo, conformément aux recommandations du Haut Conseil pour la Mer, investit dans l'acquisition des nouveaux moyens nautiques en vue de mieux assurer sa mission de sauvegarde maritime. C'est un besoin réel malgré l'existence de la coopération dans les eaux internationales.

Au Togo, estime le chef d'Etat-major de la Marine nationale, «la menace terroriste n'est pas en reste de nos préoccupations, même si aucune menace spécifique n'a été pour l'heure répertoriée. La stratégie de la Marine est basée sur la prévention de ces actes et la coopération avec les Agences nationales ainsi que les Etats voisins, car aucun Etat ne peut tout seul venir à bout de ces fléaux». Notre dispositif de sécurité, poursuit-il, est entre autres axé sur la surveillance de

nos eaux, les patrouilles maritimes régulières, le contrôle des navires et embarcations suspectes, la sensibilisation des acteurs maritimes, l'échange d'informations entre les centres opérationnels des pays voisins.

Au cœur de la nouvelle politique maritime initiée et impulsée par le Chef de l'Etat togolais, la Marine nationale a été renforcée ces dernières années en moyens humains et opérationnels adéquats lui permettant de mieux lutter contre les menaces désormais violentes, multidimensionnelles et transfrontalières. Grâce à ses patrouilleurs en haute mer, ses vedettes rapides, ses centres opérationnels et son personnel qualifié, la Marine nationale assure avec efficacité les missions relatives à l'Action de l'Etat en Mer.

Les perspectives de la Marine nationale...

Grâce à la nouvelle organisation maritime initiée par le



Chef de l'Etat et au sein de laquelle la Marine nationale occupe une place prépondérante, le Togo est parvenu à faire de son espace maritime le «berceau de la sécurité» dans le Golfe de Guinée. Par ses actions, la Marine nationale contribue activement au développement socio-économique de la Nation togolaise. Elle entend continuer à œuvrer sans relâche pour que le Togo puisse continuer par jouer sa partition au plan régional et international. De ce fait, «je saisis cette opportunité pour remercier le Chef de l'Etat pour sa vision maritime, le Chef d'état-major général des FAT pour ses orientations stratégiques en vue d'une meilleure sécurité maritime et à tous les partenaires pour leur soutien diversifié, particulièrement le Port Autonome de Lomé» se félicite le capitaine de vaisseau Mayo.

«La Marine nationale entend poursuivre son action et contribuer davantage à l'accroissement des activités

portuaires et maritimes ainsi qu'au rayonnement de nos ports (Lomé et Kpémé). Elle poursuivra sa mission de défense des intérêts du Togo en mer en soutenant la vision du Chef de l'Etat qui a fait de l'économie bleue le soubassement du développement économique et social de notre pays. Elle veut poursuivre sa montée en puissance en accentuant la formation des spécialistes, l'entraînement des unités pour leurs qualifications opérationnelles, le renforcement de ses capacités de surveillance et d'intervention et le maintien en condition opérationnelle de ses moyens», projette l'officier Mayo. Une deuxième base navale est en cours de construction à Kpémé pour mieux sécuriser la partie Est du territoire maritime togolais.

Charlotte SEENAM

Sécurité maritime dans l'océan Indien:

Quelles perspectives pour l'Union européenne?



Depuis 2008, l'Union Européenne est à l'avant-garde de la lutte contre la piraterie dans la Corne de l'Afrique. Malgré les contraintes politiques et les défis opérationnels, l'Union et ses États membres ont pris la mesure des enjeux actuels en matière de sécurité et de sûreté maritime. L'océan Indien constitue une nouvelle étape dans l'engagement maritime européen, ainsi qu'un terrain intéressant pour démontrer la capacité de l'UE à être à la hauteur de son statut. À travers le développement de sa «puissance maritime», c'est l'ensemble de l'Union qui cherche à ne plus naviguer à vue.

Dans le cadre du Collège Européen de Sécurité et Défense (CESD), l'Institut des Hautes Etudes de la Défense Nationale (IHEDN, France) a organisé un cours sur les défis de la sécurisation des zones maritimes (15 au 17 mars 2017 à Bruxelles). Grâce à ce cours, les participants se sont familiarisés avec les questions diplomatiques, institutionnelles, juridiques et opérationnelles liées à la mise en œuvre de la stratégie de sûreté maritime de l'Union Européenne, adoptée en 2014. Il a été illustré par des exemples concrets dans des zones d'intérêts stratégiques pour l'Union Européenne et ses États membres (Océan Indien, Golfe de Guinée, région méditerranéenne). Marianne Peron-Doise, conseillère stratégique de CRIMARIO, a présenté le projet CRIMARIO, qui fait

partie du programme Routes maritimes critiques, aux côtés d'autres initiatives de l'UE dans la région de l'océan Indien telles que MASE ou ATALANTA.

Le projet CRIMARIO : Une réduction des risques maritimes par l'échange d'informations

L'Océan indien est la voie maritime par laquelle transitent environ 70% du pétrole mondial transporté. En dépit de sa récente diminution, la piraterie dans l'Océan indien doit continuer à être contenue, tandis que d'autres formes de crimes organisés en mer doivent également être combattus comme la traite des êtres humains, les trafics de drogues et d'armes, la pêche illicite, la pollution par hydrocarbure ou l'exploitation illégale de ressources marines.

La maîtrise de ces problématiques qui se développent aux confins des eaux sous souveraineté nationale et des eaux internationales passe par une coordination inter-administrations et une coopération régionale. Pour relever ces défis, l'Union Européenne soutient le mécanisme régional du Code de conduite de Djibouti, conclu en 2009 entre les 21 pays côtiers de l'ouest de l'Océan indien et amendé en janvier 2017 à Djedda, et a lancé le programme Routes maritimes critiques. Au sein de ce programme, le projet CRIMARIO. Ce dernier vise à renforcer la sûreté et la sécurité maritime dans l'ensemble de l'Océan Indien, en appuyant les pays côtiers dans le développement de la connaissance de la situation maritime. Le projet, géré par Expertise France, se déroule de janvier 2015 à janvier 2019, soutenu par un budget de 5,5 millions d'euros. Avec CRIMARIO, Expertise France répond à un enjeu essentiel : renforcer le partage d'informations d'intérêt maritime à l'échelle inter-administrations et régionale en fournissant aux Etats côtiers de l'Océan indien qui le souhaitent les moyens d'une meilleure gouvernance maritime. Ceci passe par l'élaboration de cycles de formations maritimes spécifiques, la mise à disposition d'équipements ayant vocation à construire une image maritime régionale robuste et accessible, des consultations ou des études de faisabilité au profit des partenaires. Pour ce faire, CRIMARIO propose aux partenaires régionaux plusieurs initiatives dont la création d'un portail web sécurisé de partage d'informations et de gestion d'incidents (IORIS), la création d'un réseau AIS régional, des formations pour le renforcement de capacités, des ateliers valorisant la coopération inter-administrations et régionale ainsi qu'une aide à la conception d'un ensemble de politiques de partage d'informations. Ces initiatives permettront le partage et la fusion de données provenant de diverses sources afin de mieux appréhender le domaine maritime. En retour, une connaissance exhaustive et constante de la situation maritime donnera

la capacité aux Etats côtiers d'améliorer la sûreté, la sécurité et de protéger l'environnement maritime. Lancé en 2015, le projet CRIMARIO s'est consacré dans un premier temps à la mise en place d'une offre de formation dédiée à l'analyse des données d'intérêt maritime, d'ateliers spécifiques valorisant la coopération inter-administrations et régionale, ainsi qu'une aide à la conception de directives de partage de l'information. Dès 2016, la mise en place d'une lettre d'informations mensuelle, d'un site web dédié et d'un compte Twitter lui a donné une forte visibilité régionale, visibilité renforcée par l'activité de son Bureau local basé à Mombasa. Un rapprochement entamé avec le Programme européen de sécurisation maritime, MASE, s'adressant aux pays d'Afrique orientale, australe et du sud de l'Océan indien a permis en outre d'intégrer les besoins de formation du Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes (CRFIM) basé à Madagascar et du Centre Régional de Coordination des Opérations Maritimes (CRCOM) basé aux Seychelles. Cette action s'est intensifiée en 2017 en s'élargissant aux Comores. Au 31 décembre 2017, CRIMARIO aura ainsi formé près de 371 spécialistes maritimes provenant en partie d'Afrique de l'Est (Kenya, Tanzanie, Djibouti, Mozambique) et du sud de l'Océan indien (Madagascar, Seychelles, Comores, Maurice). En outre, à l'issue d'un premier cycle complet sur l'analyse de données d'intérêt maritime, six (6) formateurs en visualisation ont été certifiés et une quinzaine d'analystes ont acquis des compétences de formateur, ce qui facilitera la mise à jour des connaissances et des pratiques. Cette année (2018), ce sont le développement et la promotion de la plateforme IORIS qui constituent la priorité du projet, de même que le renforcement des infrastructures de partage d'informations (serveur régional AIS et le réseau national AIS au Kenya).

(Sources : AFP/Expertise France)

La marine française a saisi d'une demi-tonne d'héroïne dans l'Océan indien

Une frégate française opérant au profit de la Task Force 150, chargée de la lutte contre les trafics dans l'Océan indien, a saisi, le 25 mars, une demi-tonne d'héroïne près du Golfe d'Aden, a annoncé le 27 mars dernier l'état-major français. L'équipage de la frégate de lutte anti-sous-marine «Jean de Vienne» a découvert le 25 mars la cargaison à bord d'un boutre qui naviguait sans pavillon à 500 nautiques (environ 900 km) à

l'ouest de l'île de Socotra et avait été repérée plus tôt par son hélicoptère Lynx. La frégate, qui venait de participer à l'exercice militaire franco-indien Varuna, a intercepté à grande vitesse l'embarcation. «L'équipe de visite a alors procédé à une enquête méthodique, qui a conclu à l'absence de pavillon pour le boutre concerné. Le commandant a alors ordonné (...) une fouille complète qui a permis de découvrir la drogue, cachée dans une double cloison», précise l'état-major dans un communiqué. La prise avait une valeur marchande estimée à environ

125 millions d'euros !! L'équipage de la frégate a été chargé de sa destruction. Le «Jean de Vienne» avait déjà découvert, trois semaines plus tôt, quatre tonnes de résine de cannabis à bord d'un autre boutre. La Task Force 150 est l'un des trois piliers d'une coalition de trente pays dédiée à la lutte contre les trafics qui financent le terrorisme, en particulier par l'achat d'armes. La 151 est plus spécifiquement chargée de la piraterie dans le Golfe d'Aden et la 152 de la sécurité dans le Golfe Arabo-persique.

LA RÉHABILITATION

...de la voirie interne et des réseaux divers, une préoccupation du Port Autonome de Lomé.



Au terme d'un accord signé entre la Banque Ouest-Africaine de développement (BOAD) et la direction générale du Port Autonome de Lomé (PAL), la BOAD finance le projet de réhabilitation de la voirie interne et des réseaux divers du Port de Lomé. L'objectif est d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de l'infrastructure portuaire.

Depuis la construction et son inauguration en 1968, le Port Autonome de Lomé n'a connu aucune opération de si grande envergure visant à donner à la plateforme un très bon niveau de Service de ses voiries et réseaux divers (VRD).

Les travaux consisteront à une reprise systématique de la structure de la chaussée suivant les exigences du trafic qui a évolué de manière exceptionnelle depuis quelques années ; du remplacement de la quasi-totalité des réseaux d'eau, d'électricité et de téléphone ; de la reprise en totalité du réseau d'assainissement pour une évacuation efficace des eaux usées ; de l'installation d'un réseau de fibres optiques pour une télécommunication sur toute la plateforme. Ils contribueront ainsi à renforcer la compétitivité du Port de Lomé.

Pour le partenaire, ce projet est important à cause de sa dimension régionale. Le Port de Lomé, estimé les premiers responsables de la BOAD, a une vocation internationale puisqu'il dessert, en plus du Togo, le Burkina Faso, le Mali et le Niger dont les importations et exportations représentent plus de 20% du volume de ses activités. De plus, le Port permet à certains navires de grande capacité de réaliser des opérations de transbordement qui représentent plus de 5% du volume global du trafic. De ce fait, le présent projet contribuera à l'intégration régionale et au développement des échanges entre le Togo et ces pays. C'est depuis 1995 que la BOAD est un partenaire du Port Autonome de Lomé.

La rédaction



Le Port

autonome de Lomé

À LA 8^{ÈME} ÉDITION DU VILLAGE EVALA

La 8^{ème} édition du «Village Evala» a eu lieu du 9 au 23 juillet dernier, à Kara (420 km au nord de Lomé). Placée sous le thème «Ensemble pour le développement optimal du septentrion», cette foire commerciale et culturelle en période de luttes traditionnelles en pays Kabyè (Evala), a connu la participation effective du Port Autonome de Lomé (PAL).





Visite du stand du PAL par le ministre Agadazi (2ème éd.)

Le Port Autonome de Lomé (PAL) a sponsorisé le «Village Evala», une foire commerciale et culturelle en période Evala. C'est fidèle à son traditionnel appui aux initiatives de développement de la culture et de l'économie nationale que le PAL a participé à ce rendez-vous. «Sa modernité attire/Sa sécurité rassure», pouvait-on lire, entre autres, sur le stand d'exposition du Port de Lomé où les responsables ont présenté les atouts et les performances

du PAL aux visiteurs. C'était également l'occasion d'échanger avec les opérateurs économiques et les partenaires présents sur le site. Ce rendez-vous commercial vise la promotion de la culture et par ricochet, le développement de l'économie locale et nationale.

Pour le ministre de de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche, Ouro-Koura Agadazi, cette foire «appuie la visibilité des projets agricoles mis en place

pour faire développer l'agriculture». Le village Evala permet aussi de créer de potentiels emplois à la jeunesse. Ont été au menu de cette Foire, des expositions/ventes, des conférences thématiques, des rencontres B to B, des concours de mets traditionnels, des défilés de mode tradi-modernes, des ateliers de formation et des journées partenaires.

La rédaction

CORRIDORS TOGO-BURKINA FASO

Les fondements et avantages de la garantie du TRIE

La facilitation du commerce et des transports constitue, de nos jours, un défi majeur. Les transformations positives et la modernisation des règles sont attendues pour faciliter le commerce et les transports en vue de mettre en place un espace assaini et compétitif, débarrassé des entraves de toutes sortes et offrant des opportunités réelles aux entreprises.

De ce fait, les gouvernements des Etats membres de la CEDEAO, ont convenu, en 1982, d'instituer, un régime de transit routier inter-états pour faciliter la circulation des marchandises sur leur territoire : c'est le Transit Routier Inter-Etats (TRIE).



La marchandise doit faire l'objet d'une déclaration TRIE (...) pour circuler sous ce régime

Le Fonds de Garantie tire son fondement de la Convention A/P4/5/82 du 29 mai 1982 relative au Transit Routier Inter-Etats des marchandises au sein de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). En effet, les Gouvernements des Etats membres de la CEDEAO, ont convenu, en 1982, d'instituer, un régime de Transit routier inter-Etats pour faciliter la circulation des marchandises sur leur territoire. Le Transit Routier Inter-Etats (TRIE), c'est le régime qui permet le transport, par route, de marchandises en suspension

des droits, taxes et prohibitions, d'un bureau de douane d'un Etat Membre donné à un bureau de douane d'un autre Etat Membre. Ce transport s'effectue sous la couverture d'un document douanier unique et sans rupture de charge à l'aide de moyens de transport remplissant les conditions de scellement douanier. Pour être admise à circuler sous le régime du Transit Routier inter-Etats, la marchandise doit faire l'objet d'une déclaration TRIE dans les conditions fixées par la convention. Le transit routier de marchandises

en douane est une opération qui exige les formalités suivantes :

- dépôt d'une déclaration au bureau d'entrée ;
- mise sous scellement des emballages ou du moyen de transport (agrément du moyen de transport) ;
- garantie (droits et taxes sous forme d'une caution personnelle ou réelle (consignation ou caution bancaire).

En 1990, pour faciliter la mise en œuvre du TRIE, les Chefs d'Etats et de Gouvernements, ont convenu d'instituer au sein de la Communauté, un mécanisme de garantie des opérations



de Transit Routier Inter-Etats des marchandises (Convention Additionnelle A/SP.1/5/30 du 29 mai 1990). Selon l'article 3 de la Convention Additionnelle 90, « ce mécanisme consiste en une chaîne de Cautions nationales destinée à garantir les droits, taxes et pénalités éventuelles encourues sur les territoires des Etats Membres empruntés à l'occasion du Transit Routier Inter-Etats de Marchandise ».

« La Caution nationale est l'Institution ou la personne morale désignée par chaque Etat Membre pour fournir aux soumissionnaires en douane les garanties exigées pour le cautionnement des acquis de transit. »

« L'Institution nationale ou la personne morale agréée dans un Etat Membre est d'office considérée comme le correspondant de chacune des autres institutions nationales ou personnes morales agréées par les autres Etats Membres ».

C'est ainsi que dans les pays francophones, ce sont les Chambres de Commerce qui sont désignées comme cautions nationales tandis que dans les pays anglophones, ce sont les banques ou les sociétés d'assurance de droit public.

Pour mettre en œuvre l'application de l'article 3 de la Convention Additionnelle 90 relatif au Fonds de Garantie, il a été convenu entre les Cautions nationales désignées par les États membres de la Communauté, de la signature d'un Accord et d'un Accord additionnel liant les Cautions nationales. Ces textes, complétés par un manuel des procédures d'exploitation, administratives et financières définissent

les modalités pratiques de mise en œuvre de la chaîne de Cautions, notamment la garantie unique et la perception unique du fonds de garantie au sein de la CEDEAO. En conformité avec les Conventions TRIE/CEDEAO et des textes de la Coordination des Cautions nationales susmentionnés, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina Faso et la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo ont procédé, le 28 février 2014, à la signature d'un Protocole d'Accord. Ce protocole d'Accord décrit les modalités de coopération de la perception unique entre les deux Cautions nationales. Il prévoit la perception Unique de 0,50% du fonds de garantie sur les marchandises en transit, au point de départ de l'opération de TRIE. Il n'y aura donc plus de paiement de fonds de garantie à la frontière entre le Burkina Faso et le Togo sauf sur les marchandises acquises sur le territoire du Togo (export). La Perception Unique du fonds de garantie sur le Corridor Lomé-Ouagadougou offre plusieurs avantages :

- la facilitation et l'allègement des formalités en frontière ;

- la réduction du temps des formalités de transit ;
- la réduction des risques liés au transport des fonds ;
- l'amélioration de la traçabilité du trafic en transit.

L'interconnexion des systèmes informatiques douaniers entre les douanes du Burkina Faso et du Togo offre l'opportunité de l'application de ce protocole d'Accord attendue depuis sa signature en 2014. Au Togo, c'est la Direction de la Facilitation du Commerce et des Transports (DFCT) qui s'occupe de la mise en œuvre de la Convention du Transit Routier Inter Etat de marchandises et des questions de facilitation du commerce et des transports. La DFCT se charge de la mise en œuvre de la Convention TRIE et assure la garantie de l'opération de transit de bout en bout. Les informations complémentaires éventuelles pourront être obtenues au siège social de l'Institution et auprès des Chambres de Commerce du Burkina Faso (représentation de Lomé).

La rédaction





Germain E. MEBA

exhorte les hommes d'affaires à «saisir les opportunités qui sont liées à la crise togolaise»

Impact de la crise socio-politique sur les activités économiques

La crise socio-politique qui secoue le Togo depuis le 19 août 2017 engendre des conséquences sur l'activité économique et le développement du pays. Dans sa mission de représentation et d'accompagnement du secteur privé, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT) se doit d'agir. C'est dans ce cadre et consciente des enjeux que représente l'information économique que, du 29 novembre au 15 décembre 2017, la CCIT a effectué une enquête afin de mesurer l'impact réel de la crise sur la performance des entreprises. Il en ressort, que des 912 entreprises interrogées, 71,93% ont connu une baisse (25 à 50%) de leurs chiffres d'affaires au second semestre 2017, soit après le début de ladite crise.

Dans une interview accordée à votre magazine, le Président de la CCIT, Germain Essohouna Mèba, également Président de la Fédération des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Afrique de l'Ouest (FECCIAO) et Président de la Conférence Permanente des Chambres Consulaires Africaines et Francophones (CPCCAF), présente les résultats de cette investigation ainsi que des recommandations de son institution aux pouvoirs publics et aux différents partis politiques. Interview...

LA PILOTINE : Du 29 novembre au 15 décembre 2017 votre structure a organisé une «Enquête de l'impact de la crise sociopolitique sur l'économie nationale», à l'échelle nationale. Qu'est-ce qui explique la nécessité d'un tel sondage ?

Germain Essohouna Mèba : En tant que Chambre de Commerce représentant le secteur privé togolais, il était de notre devoir de prendre la mesure de la situation et d'en évaluer les enjeux économiques réels, ceci dans le but de proposer, autant que faire se peut, des pistes de réflexion aux divers acteurs de la vie socio-économique.

LA PILOTINE : Qu'est-ce qui ressort de ladite enquête ? Quel est l'impact donc de la crise sur les activités économiques, notamment portuaires ?

G.E.M. : Je vais m'exprimer de façon générale. Des 912 entreprises qui ont participé à l'enquête, 38,16% (soit 348) exercent leurs activités dans les Régions. Concernant le profil des entreprises enquêtées, la plupart sont des PME/PMI ayant plus de 5 ans d'ancienneté et employant moins de 10 salariés. En ce qui concerne la situation des entreprises interrogées au regard du climat sociopolitique actuel, 71,93% déclarent une baisse de leurs chiffres d'affaires au second semestre 2017, soit après le début de la crise. Une écrasante majorité (soit 82,77%) considère que leurs difficultés actuelles sont dues à cette crise. Pour la plupart de ces entreprises, la baisse du chiffre d'affaires se situe entre 25 et 50%. Il faut noter également que parmi les entreprises déclarant une baisse du chiffre d'affaires après le début de la crise, 15% d'entre elles connaissaient pourtant une tendance à la hausse de leurs revenus au 1^{er} semestre de l'année,

soit sur la période de 6 mois précédant la crise. 74,34% des entreprises interrogées déclarent avoir actuellement une mauvaise situation financière. Quant aux grandes entreprises, ayant participé à l'enquête, elles emploient chacune plus de 250 salariés et la majorité d'entre elles annoncent des réductions d'effectifs en 2018.

LA PILOTINE : Que préconise donc la CCIT aux pouvoirs publics, en tant que représentant et/ou accompagnant des sociétés du secteur privé, pour préserver le climat des affaires au Togo ?

G.E.M. : Nous voulons vraiment dire à tous les acteurs, à savoir politiques et gouvernement, de s'asseoir pour pouvoir trouver une solution définitive à ces crises socio-politiques qui n'ont que trop duré et qui tirent vers le bas l'économie togolaise. Je suis très inquiet. L'argent n'a pas besoin de bruit. Lorsque l'on fait du bruit quelque part, l'argent s'enfuit. Nous voulons un climat serein. Le gouvernement, de même que les dirigeants des partis politiques, auront besoin de ce secteur privé quand ils vont prendre le pouvoir demain.

LA PILOTINE : Le 13 juin dernier, vous avez échangé avec les membres de la Coalition des 14 partis de l'opposition. Quel était le message passé ?

G.E.M. : Nous avons sollicité l'indulgence des acteurs politiques en vue de trouver un moyen pour que le niveau de préoccupation du secteur privé soit allégé. Nous sommes satisfaits de ce que toutes les parties prenantes s'accordent à dire qu'il faille trouver une solution, privilégiant le dialogue pour une négociation positive. Vous savez, le secteur privé est le moteur de l'économie, comme un enfant malade qui cherche solution vis-à-vis de ses

parents, cette crise doit être résolue le plus rapidement possible pour soulager le secteur privé. Entre autres doléances, nous avons demandé à la C14 de faire

mettant dans cette situation, est-ce la meilleure façon de créer de l'emploi et de contribuer à la lutte contre la pauvreté ?



en sorte que l'accalmie au niveau des manifestations publiques perdure pour permettre d'atténuer cette situation et permettre à l'économie togolaise d'aller de l'avant.

LA PILOTINE : Le climat socio-politique togolaise n'est pas favorable à la croissance. C'est ce qui ressort d'une étude publiée par Ecobank sur son site dédié aux prévisions économiques. Les experts relèvent qu'une «période prolongée d'agitation politique pourrait compromettre les perspectives de croissance du pays en étouffant l'activité économique et en décourageant l'investissement». Qu'en pensez-vous M. le Président ?

G.E.M. : En tant qu'opérateur économique je suis très inquiet, je suis très stressé et je dors mal. On nous répète que le secteur privé est le moteur du développement. En nous

LA PILOTINE : Un mot aux opérateurs économiques !
G.E.M. : Tout simplement de ne pas lâcher, de ne pas se décourager, mais de saisir les opportunités qui sont liées à cette crise. Comme le dit un proverbe chinois, «Dans chaque crise, il y a une opportunité». A la lumière des résultats de cette enquête, nous allons pousser plus loin notre plaidoyer dans le cadre du Dialogue Public-Privé pour parvenir à des solutions salutaires aux préoccupations du secteur privé togolais.

Entretien réalisé par Charlotte SEENAM



La Conférence Ministérielle

sur la Coopération Halieutique entre les Etats
Africains Riverains de l'Océan Atlantique
(COMHAFAT)

Créée en 1989, la Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les Etats Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT) est une organisation intergouvernementale qui regroupe 22 pays allant du Maroc jusqu'à la Namibie. La Convention Constitutive de la COMHAFAT, « la Convention Régionale sur la Coopération Halieutique entre les Etats Africains Riverains de l'Océan Atlantique », adoptée le 05 Juillet 1991 à Dakar au Sénégal, fixe les domaines et les modalités de la Coopération Halieutique Régionale entre les Etats-Membres.

Le Directeur-Général de la FAO est le dépositaire de la Convention, entrée en vigueur en juillet 1995, lors de la 3ème session de Praia (Cap Vert).

Le Protocole relatif au cadre institutionnel de la COMHAFAT a été adopté le 15 Octobre 1999 à Conakry en Guinée. Le principal objectif de la COMHAFAT vise une coopération effective et active entre les Etats membres pour une préservation des ressources halieutiques et un développement durable des pêcheries dans la région. Pour ce faire, la Conférence encourage :

- La promotion d'une coopération en matière d'aménagement et de développement des pêches;
- Le développement, la coordination et l'harmonisation des efforts et des capacités des Etats membres en vue de préserver, exploiter, mettre en valeur et commercialiser les ressources halieutiques;
- Le renforcement de la solidarité à l'égard des Etats Africains sans littoral et des Etats de la région géographiquement désavantagés.

Les actions se traduisent notamment par :

- Le renforcement de la formation professionnelle et technique maritime;
- Le développement de la recherche halieutique et des sciences de la mer;
- La promotion du commerce et la valorisation des produits de la pêche;
- La mise en œuvre des lois réglementant la pêche responsable.

Le cadre institutionnel de la COMHAFAT comprend :

- La Conférence des Ministres : c'est l'organe d'orientation et de décision. Elle tient ses réunions « sessions » tous les deux ans ;
- Le Bureau : c'est l'organe de coordination et de contrôle. Il tient ses réunions ordinaires une fois par an ;
- Le Secrétariat : c'est l'organe exécutif.

Mission du Secrétariat Exécutif
Le Secrétariat Exécutif a pour mission de dynamiser les activités de l'organisation en s'acquittant de toutes les tâches relatives aux aspects administratif, organisationnel et de

coordination qui lui sont assignées par la Conférence des Ministres et le Bureau. Le siège de l'Organisation En vertu de l'Accord de Siège conclu entre la COMHAFAT et le Gouvernement du Royaume du Maroc, le 24 Octobre 2009 à El Jadida, celui-ci est basé à Rabat MAROC.

Les Réseaux

En outre pour mener à bien ses missions et atteindre les objectifs qui lui sont assignés, la COMHAFAT a mis en place ou contribué à la création de réseaux professionnels ou institutionnels régionaux opérant dans le secteur de la pêche. Les Etats membres Vingt-deux (22) pays se sont regroupés au sein du COMHAFAT. Il s'agit de :

Angola, Bénin, Cap Vert, Cameroun, Côte d'Ivoire, Congo, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Equatoriale, Guinée-Bissau, Libéria, Maroc, Mauritanie, Namibie, Nigéria, République Démocratique du Congo, Sao Tomé et Principe, Sénégal, Sierra Léone et Togo.

Baleine échouée

sur la plage d'Aného et qui finit dans les assiettes : Des risques d'intoxications ?

Une baleine morte a été retrouvée dans la matinée du 8 avril dernier sur la plage d'Aného, ville côtière située à 50 km à l'Est de Lomé. Le cadavre du cétacé a été découvert par les populations environnantes, qui se sont empressées de le découper et d'emporter des morceaux de viande, sans égard aux risques d'intoxication, d'infection, la cause du décès de cette baleine n'étant pas préalablement connue. Le docteur vétérinaire Domtani Ali, Directeur des pêches et de l'aquaculture, confirme que ces populations ne couraient aucun risque sanitaire, même s'il condamne leurs comportements inciviques et dangereux.



Des riverains découpent le cétacé...

Dans la nuit du 7 au 8 avril 2018, une baleine mesurant 8m30 de longueur et 3m10 de largeur, a été retrouvée morte, selon les riverains, sur la plage d'Aného, à 50 km à l'est de Lomé. La nouvelle a rapidement fait le tour de la ville et des localités environnantes. Aussitôt, des dizaines de personnes munies de couteaux, de coupe-coupe et de haches ont envahi la

plage. Et dépecé le cétacé, en se partageant ses parties. Interpellés sur le risque sanitaire encouru via la consommation de ce mammifère dont la cause du décès est inconnue, les intéressés s'en sont remis à la Providence, considérant qu'une telle quantité de viande qui échoue un week-end à Aného, est nécessairement un signe, un don de Dieu. Pour Kankoé L., prêtre vaudou rencontré dans la localité,



Docteur vétérinaire Domtani Ali,
Directeur des pêches et de l'aquaculture

ce phénomène est un signe des divinités de la mer qui préviennent contre un sinistre. «Par le passé, quand ça se passe, il faut faire des rites pour calmer les esprits... Dommage que mes frères et sœurs se sont jetés sur l'animal aquatique comme des affamés», regrette-t-il. Le ministre de l'Environnement et des Ressources forestières, André Johnson qui s'est déplacé sur les lieux, a quant à lui regretté que les services compétents n'aient pas eu l'occasion d'établir la cause du décès de la baleine, une espèce protégée, ni vérifier son état sanitaire avant qu'il ne termine dans les plats des riverains. Avis partagé par des OSC de la place, notamment la Ligue des Consommateurs du Togo (LCT), qui, à l'époque, par l'entremise de son président Emmanuel Sogadji, a demandé aux populations de s'abstenir de la consommation de cette viande. «La LCT recommande à tous ceux qui seraient en possession de la viande de la baleine ayant chuté sur les côtes d'Aného ce 8 avril 2018 de s'abstenir de sa consommation jusqu'à ce que la Direction de l'Elevage situe la population de la qualité de ladite viande», a écrit le président de la LCT. Mais visiblement, c'était peine perdue, les populations ayant déjà emporté la viande du mammifère. Ces comportements sont inciviques et à proscrire lorsque l'on est dans ce genre de situation, a confié le Dr Domtani Ali (Directeur des pêches et de l'aquaculture) parce que les mammifères marins et les tortues marines sont protégés au Togo et ne font pas l'objet de chasse. Ils doivent être protégés.

Adopter des comportements civiques...

La baleine fait l'objet de chasse traditionnelle dans certaines contrées du monde, notamment au Groenland, dans les

Communautés aborigènes aux Etats-Unis, en Russie, en Norvège, au Japon pour la consommation humaine. Mais comme tout animal destiné à la consommation humaine, explique Dr Ali, il faut une inspection vétérinaire pour s'assurer de la qualité sanitaire de la viande. De ce fait, les populations qui découvrent un animal mort, quel qu'il soit et où que ce soit, doivent informer les autorités locales qui à leur tour doivent saisir les services compétents, notamment les services vétérinaires du ministère de l'Agriculture, de l'Elevage et de la Pêche. Seuls les services vétérinaires doivent prendre les dispositions appropriées pour la destruction de la carcasse. Il est judicieux de toujours attendre les conseils des services vétérinaires avant toute opération. «Si l'animal n'est pas mort, dans le cas d'un animal aquatique comme une baleine, un dauphin ou une tortue marine, les services des pêches ou de l'environnement doivent être alertés pour prendre les dispositions idoines», a confié Dr Ali. C'est pourquoi son département, mène des campagnes de sensibilisation afin d'éduquer les pêcheurs et les populations locales sur la protection des animaux aquatiques. Les aspects sanitaires des animaux retrouvés morts sur les plages nationales ne sont pas du reste. «Les mammifères marins et les tortues marines sont protégés au Togo et ne font pas l'objet de chasse. Ils doivent être protégés», a-t-il précisé. Selon le Directeur des Pêches et de l'aquaculture, les baleines, dans leur déplacement ponctué de gymnastique, peuvent se heurter à des bateaux. Il y a aussi des bagarres entre les males. Par un mauvais mouvement, un animal peut essuyer un choc entraînant un étourdissement et aller à la dérive, se retrouvant ainsi sur une plage. L'animal qui a été retrouvé sur la plage d'Aného, a-t-il précisé, n'a pas bénéficié des investigations nécessaires. Les Autorités locales ont été débordées par les populations qui se sont emparées de l'animal. Néanmoins, rassure le Docteur, la viande a été prélevée par les services vétérinaires qui ont trouvé qu'elle était propre à la consommation humaine. Mais, il convient d'attirer, une fois encore, l'attention de nos populations sur le fait qu'il est toujours dangereux de consommer un animal retrouvé mort dont on ne connaît pas la cause du décès, quelle que soit l'espèce. «Le gouvernement s'assure du bien-être de la population. Les populations vivant sur la côte doivent adopter un comportement civique. Cela nous évite des situations fâcheuses comme par exemple la consommation de la vivante impropre. En outre, en respectant la vie des animaux protégés, les générations futures auront la chance de connaître certaines espèces d'animaux menacées de disparition», a conseillé Dr Domtani Ali.

La rédaction



Gouverner la mer...

...Au-delà des juridictions nationales : la protection de la biodiversité marine en proie aux négociations inter-étatiques et sectorielles

La haute mer recouvre près de la moitié de la planète, constitue près des deux tiers de l'océan mondial, qui lui-même produit une bonne partie de notre oxygène et l'essentiel des protéines de populations entières, et recèle des ressources biologiques ignorées. Et pourtant, la haute mer ne bénéficie jusqu'à présent d'aucune protection, ou presque. Elle n'appartient encore à personne, mais suscite bien des convoitises.

C'est donc pour essayer de la protéger que s'est tenue, du 4 au 17 septembre 2018, le premier round des négociations internationales visant à la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine située au-delà des juridictions nationales (BMAJN). La haute mer est aujourd'hui le centre de toutes les préoccupations.

Celle-ci subit de plein fouet les conséquences du changement climatique : de l'augmentation de sa température à l'acidification, les scientifiques tirent la sonnette d'alarme. L'élaboration d'un nouvel instrument juridique international répond à cette urgence mais pas seulement ; elle touche aux intérêts des Etats ainsi que de plusieurs secteurs socio-économiques. Négocier la protection de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales doit ainsi constituer un objet de recherche pour les sciences sociales du politique, à l'interface avec l'écologie et au-delà des seules approches juridiques.

La haute mer est le dernier espace de notre Planète bleue encore relativement peu réglementé. Pour les années à venir, il se dessine un cadre plus restrictif mais aussi plus protecteur à l'Assemblée générale des Nations-Unies où des représentants et experts s'apprêtent à négocier un nouvel accord juridiquement contraignant pour les États. Celui-ci fera partie de la Convention de Montego Bay et s'inscrit dans la lignée de la politique onusienne de soutien au développement durable et de protection de la biodiversité, illustrée notamment par l'adoption en 2015

de dix-sept objectifs de développement durable (ODD) dont l'ODD 14 « Vie sous-marine » (Conservation et usage durable des océans, mers et ressources marines).

Ces activités qui menacent la biodiversité en haute mer

Les zones marines situées au-delà des juridictions nationales (ZAJN) représentent 55% de la surface du globe. Cette zone immense abrite une biodiversité d'une grande richesse au sein d'écosystèmes uniques mis à mal aujourd'hui par l'intensification des activités humaines en mer. Le commerce transite à 90% par voie maritime et ne cesse de croître. La surpêche, véritable fléau, reste difficile à endiguer. Le câblage sous-marin représente un marché en croissance exponentielle.

D'autres activités se développent, comme la bio-prospection des ressources génétiques, menées non seulement par des scientifiques mais également par les secteurs industriels cosmétique, pharmaceutique ou



Celle-ci subit de plein fouet les conséquences du changement climatique : de l'augmentation de sa température à l'acidification, les scientifiques tirent la sonnette d'alarme. L'élaboration d'un nouvel instrument juridique international répond à cette urgence mais pas seulement ; elle touche aux intérêts des Etats ainsi que de plusieurs secteurs socio-économiques. Négocier la protection de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales doit ainsi constituer un objet de recherche pour les sciences sociales du politique, à l'interface avec l'écologie et au-delà des seules approches juridiques.

La haute mer est le dernier espace de notre Planète bleue encore relativement peu règlementé. Pour les années à venir, il se dessine un cadre plus restrictif mais aussi plus protecteur à l'Assemblée générale des Nations-Unies où des représentants et experts s'apprentent à négocier un nouvel accord juridiquement contraignant pour les États. Celui-ci fera partie de la Convention de Montego Bay et s'inscrit dans la lignée de la politique onusienne de soutien au développement durable et de protection de la biodiversité, illustrée notamment par l'adoption en 2015 de dix-sept objectifs de développement durable (ODD) dont l'ODD 14 « Vie sous-marine » (Conservation et usage durable des océans, mers et ressources marines).

Ces activités qui menacent la biodiversité en haute mer

Les zones marines situées au-delà des juridictions nationales (ZAJN) représentent 55% de la surface du globe. Cette zone immense abrite une biodiversité d'une grande richesse au sein d'écosystèmes uniques mis à mal aujourd'hui par l'intensification des activités humaines en mer. Le commerce transite à 90% par voie maritime et ne cesse de croître. La surpêche, véritable fléau, reste difficile à endiguer. Le câblage sous-marin représente un marché en croissance exponentielle.

D'autres activités se développent, comme la bio-prospection des ressources génétiques, menées non seulement par des scientifiques mais également par les secteurs industriels cosmétique, pharmaceutique ou encore agroalimentaire. Enfin, les activités d'extraction minière (nodules polymétalliques, terres rares) continuent leur progression. Sources de convoitises, ces activités sont loin d'être sans risques pour l'environnement. Face à cette situation de tension entre enjeux liés à la conservation et potentiels d'exploitation, la communauté internationale décide d'intervenir.

Des négociations ouvertes depuis 2004

Si la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) encadre l'ensemble des activités humaines liées à la mer, elle reste insuffisante sur certains aspects. La protection de la biodiversité en haute mer n'est globalement pas assurée par la convention. Le système actuel de zonage (mer territoriale, plateau continental, ZEE...) crée des incompatibilités au lieu de fournir des solutions face aux nouvelles activités en développement. C'est le cas de deux zones : d'une part, la colonne d'eau des ZAJN, régie par le principe de liberté d'utilisation (navigation, pêche etc.) ; d'autre part, les sols et sous-sols des ZAJN, considérés comme patrimoine commun de l'humanité dont la gestion est confiée à l'Autorité internationale des fonds marins. Envisager l'écosystème marin à travers ces réglementations contradictoires pose des difficultés. C'est ce à quoi le groupe de travail sur l'utilisation durable et la conservation de la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales (BMAJN) à l'Assemblée générale des Nations Unies s'est heurté depuis 2004.

Pendant dix ans, des représentants diplomatiques, pour certains spécialistes du droit de la mer, se sont réunis. Ils ont invité à certaines occasions des biologistes, des juristes et des fonctionnaires publics internationaux pour des éclaircissements et ont ouvert les réunions aux ONG environnementales. Propulsés par une alliance inattendue, des pays voulant réglementer la question économique des ressources génétiques et ceux voulant passer à un régime de protection environnementale voient dans l'élaboration d'un nouvel instrument international juridique contraignant (IJC) la solution, bien qu'ils ne soient pas d'accord sur la manière de concilier les deux régimes en question. Leur volonté de donner suite au processus fut néanmoins réaffirmée par les Etats : lors du Sommet pour la Terre de Rio en 2012 et à l'Assemblée générale des Nations Unies, en 2015 (résolution 69/292).

Il fut alors créé un comité préparatoire (PrepCom) pour décider des éléments faisant objet du futur accord. Le 21 juillet 2017 l'Assemblée générale a convoqué une conférence intergouvernementale (CIG) dont le rôle sera d'élaborer le texte du futur accord.

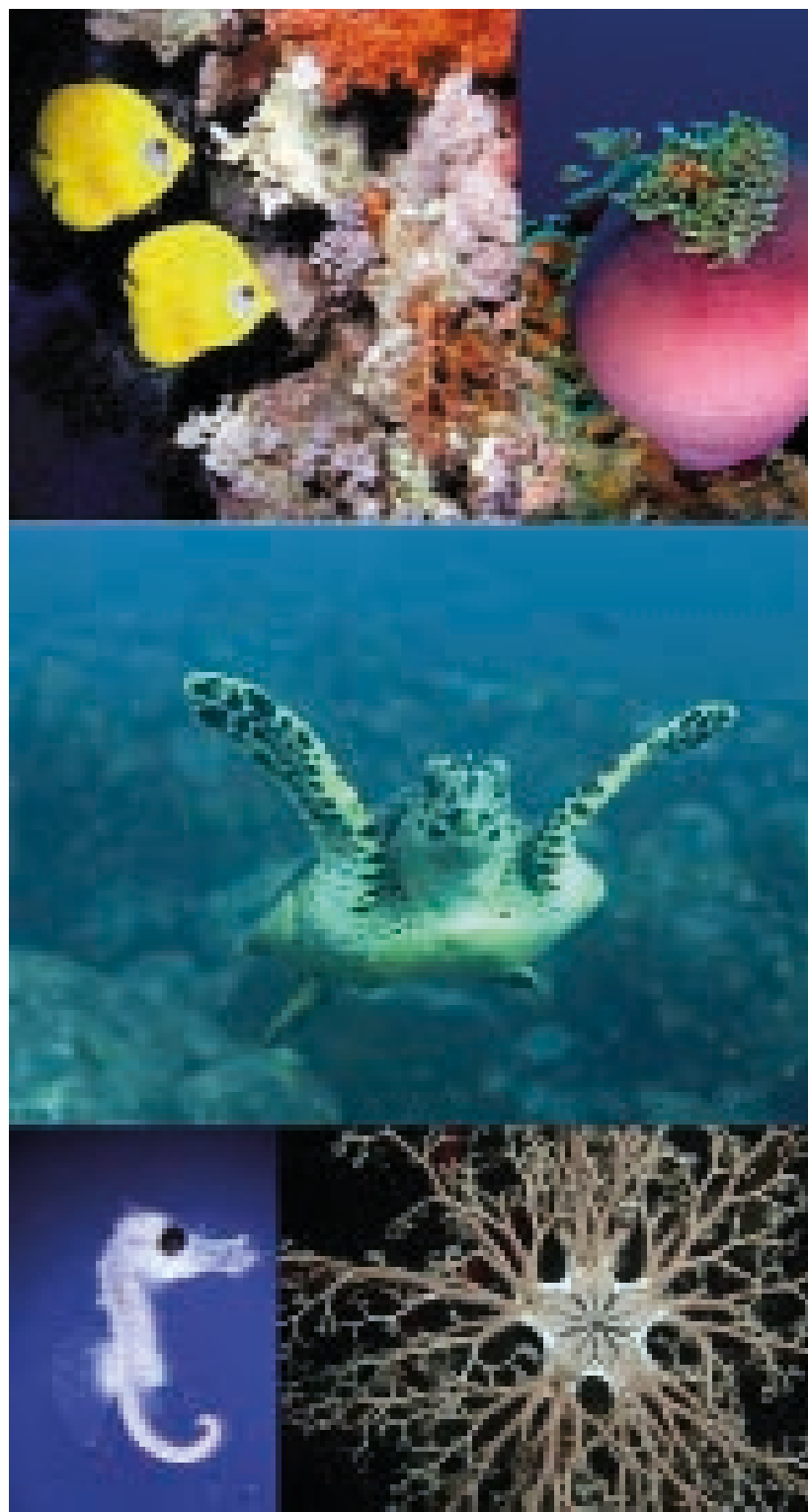
La difficile instauration de règles dans un espace à la croisée des concepts de liberté et de « bien commun »



Les premières négociations qui ont lieu du 4 au 17 septembre dernier à New York se sont attachées à traiter les thèmes suivants : Les outils de gestion de la biodiversité, dont les Aires Marines Protégées (AMP), sont considérés par un certain nombre de scientifiques et d'ONG environnementales comme le moyen le plus efficace pour protéger l'océan. Elles ne sont pas, toutefois, sans susciter craintes ou réticences chez certains acteurs des mondes de la pêche ou de la science, représentants des communautés ou des Etats. Les mises en garde contre la limitation des accès et des activités dans ces espaces se font de plus en plus fréquentes. La possible appropriation par des groupes privés, voire la privatisation d'espaces marins immenses pouvant in fine rendre possible l'exploitation des ressources et évincer les Etats, pose question. La rencontre s'est également penchée sur la faisabilité des Evaluations d'Impact Environnemental (EIE), indispensables à l'heure actuelle, mais dont les modalités doivent être clairement définies. Des questions sont encore à trancher par rapport aux protocoles à mettre en place comme celles de définir qui sera habilité à procéder aux évaluations ou savoir à quelles normes de performance environnementale elles devront répondre. Il s'agit d'un ensemble de questions mettant en concurrence non seulement des représentants diplomatiques ou des scientifiques de pays différents mais aussi des groupes spécifiques du transport maritime et de la pêche, susceptibles d'être touchés par le nouvel accord.

Enfin, l'épineuse question des Ressources Génétiques Marines (RGM) a été abordée, de l'accès et du partage de leurs avantages entre les Etats. Ce point est l'un des plus sensibles en ce qu'il oppose principalement les Etats en développement aux Etats développés et ses industries productrices de brevets issus du milieu marin. Cet enjeu pourrait conduire, à lui seul, à l'échec des négociations, d'autant plus qu'il renvoie à des anciens casse-têtes internationaux comme le renforcement des capacités et du transfert des technologies marines en faveur principalement des Etats en développement.

Si sa tenue est unanimement acceptée, les négociations ont été cependant âpres. En effet certains Etats, à l'instar de la Russie, de la Chine, du Canada ou encore du Japon, ne voient pas d'un œil favorable l'instauration de règles dans cet espace de liberté presque total. Ils redoutent l'arrivée d'une autorité sur la haute mer tandis que d'autres, à l'image de l'Union Européenne et de certains pays en développement, plaident pour la mise en œuvre de cet accord. En outre, ces négociations qui avaient débuté entre diplomates et environnementalistes autour de deux enjeux encore flous en 2004 (les ressources génétiques et les aires marines protégées) attirent désormais l'attention, entre



autres, des secteurs de la pêche industrielle, de la propriété intellectuelle et des câbles sous-marins. La protection de la biodiversité en haute-mer est devenue l'affaire de tous, même si les raisons de se préoccuper de cet objet sont parfois contradictoires, voire opposées.

L'ambition ultime de trouver un compromis sans perdre de la substance et les défis auxquels ces négociations se confrontent sont clairement complexes tant différent



les secteurs de la vie maritime qui s'y invitent. C'est sur cet objet que les sciences sociales du politique se sont interrogées, afin de saisir la manière dont on passe de la judicieuse sonnette d'alarme des environnementalistes vers un accord international et surtout multisectoriel dans le cadre de la CNUDM. C'est le processus en cours d'établissement des règles de « gouvernance » de la haute mer qui est à décrypter, à travers les institutions, les groupes et les individus qui la conçoivent et la

mettent en œuvre. Les rapports de force entre les différentes voix représentées doivent être pris en compte: au-delà du caractère normatif des textes produits, c'est leur production sociale qu'il nous faut retracer.

Votre magazine revient dans ses prochains numéros sur le rapport sanctionnant les travaux de cette conférence d'envergure.

E.A.





Conservation et utilisation durable de la biodiversité marine: Mgr Bernardito Auza plaide pour un accord international

Mgr Bernardito Auza, observateur permanent du Saint-Siège auprès des Nations Unies, a fait une déclaration, le 4 septembre 2018, lors de la première session de la Conférence intergouvernementale sur un instrument international juridiquement contraignant au titre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et l'utilisation durable de la diversité biologique marine dans des zones situées au-delà de la juridiction nationale.

Dans sa déclaration, Mgr Auza a souligné qu'il fallait un accord international pour la conservation et l'utilisation durable de la

biodiversité marine dans les zones situées au-delà des juridictions nationales (ABNJ), en s'appuyant sur la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Il a recommandé six éléments pour guider la formulation d'un tel accord : une perspective fondée sur les responsabilités ; un équilibre entre les mandats de conservation et d'utilisation durable ; un accent sur la recherche coopérative, l'étude et l'analyse des ressources océaniques, en particulier de l'eau ; une concentration sur les ressources – en particulier le vent, le soleil, l'eau et la plupart des ressources génétiques – plutôt que sur les

activités humaines ; une distinction entre l'accès contrôlé et partagé aux ressources et leur utilisation réglementée et durable ; la prise en compte de la prévention des risques, et pas seulement des mesures d'atténuation des risques.

Il a fait observer que l'histoire montre qu'en ce qui concerne les ressources naturelles, l'activité et l'investissement, le financement public initial cède finalement la place au secteur privé et que l'accord international doit être fait dans cet esprit.

E.A.



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

Code ISPS

Mesures d'exécution prises suite à une défaillance du système de sûreté

Le gouvernement a en dernier ressort la responsabilité de garantir que ses installations portuaires et ses navires visés par la convention SOLAS soient pleinement conformes aux mesures relatives à la sûreté maritime. Le non-respect des mesures de sûreté maritime pourrait conduire l'autorité nationale à prendre des mesures de contrôle contre les navires en infraction. Les inspections de sûreté effectuées par l'autorité dans les installations portuaires et à bord des navires visés par la Convention SOLAS peuvent aboutir à des mesures d'exécution destinées à rectifier les défaillances du système de sûreté identifiées et à éviter que de telles défaillances ne se répètent à l'avenir. Les mesures d'exécution prises suite à l'identification de défaillances dépendent des éléments suivants :

- si les défaillances empêchent la poursuite de l'exploitation de l'installation portuaire ou du navire visé par la Convention SOLAS aux niveaux de sûreté 1 à 3 ;

- si les défaillances compromettent la capacité à poursuivre l'exploitation de l'installation portuaire ou du navire visé par la Convention SOLAS aux niveaux de sûreté 1 à 3. Quelles que soient les sanctions dont dispose l'autorité en dernier ressort, elle devrait au préalable adopter une démarche progressive lorsqu'elle cherche à faire en sorte que l'installation portuaire ou le navire rectifie une défaillance identifiée. La démarche progressive comporte les étapes suivantes :
- conseiller l'installation portuaire ou le navire sur la manière de rectifier la défaillance ;
- relever la nécessité de rectifier la défaillance ;
- transmettre une notification officielle concernant l'obligation de rectifier la défaillance ;
- engager une procédure visant à imposer des sanctions pour la non-rectification de la défaillance ;
- imposer des sanctions pour la non-rectification de la défaillance.



PORT

Un port est une infrastructure construite par l'homme, située sur le littoral maritime, sur les berges d'un lac ou sur un cours d'eau, et destiné à accueillir des bateaux et navires. Il existe des ports secs installés en sus ou non d'un port maritime ou fluvial comme stationnement portuaire et reliés à une infrastructure à terre permettant un stockage de petites unités, comme des voiliers, ainsi que des transferts vers des réseaux ferroviaires et routiers. Un port peut remplir plusieurs fonctions, mais doit avant tout permettre d'abriter les navires, en particulier pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il facilite aussi les opérations de ravitaillement et de réparations. Il est un lieu de séjour.

PORT AUTONOME

Un port autonome est une entreprise publique ou un organisme gérant une zone portuaire, doté d'une personnalité morale et bénéficiant d'une autonomie de gestion vis-à-vis de sa tutelle. En général, les ports autonomes sont des entreprises publiques. Selon les pays, les ports autonomes peuvent être propriétaires ou non de leur domaine foncier et maritime. Cet organisme peut exploiter lui-même les outillages et les terminaux mais ceux-ci sont souvent mis en concession auprès d'un opérateur portuaire privé.

TRANSBORDEMENT

Le transbordement qui n'est pas une destination douanière (au contraire de la réexportation) est une situation commerciale qui consiste à décharger des marchandises d'un navire ou d'un aéronef et à les recharger dans un délai raisonnable sur un autre navire ou aéronef. Le terme transbordement peut être utilisé pour la manipulation de marchandises entre : deux navires, un navire et un camion ou un train, un camion et un train, ou tout simplement d'un quai d'arrivée à un quai de départ. Le transbordement de cargaisons importées concerne le transbordement effectué en mer et destiné à des marchés d'exportation ou à des ports de déchargement.

JETÉE

La jetée est une sorte de chaussée qui s'avance dans la mer afin de permettre aux bateaux d'accoster. C'est un ouvrage enraciné dans le rivage et établi en vue de permettre l'accès d'une installation portuaire située au large, de faciliter les manœuvres des bateaux et navires dans les chenaux d'accès à un port.

ABORDAGE

L'abordage (terme dérivé du mot «bord») désigne à l'origine la collision accidentelle entre deux navires puis le choc que deux navires subissent en entrant en collision, généralement sur le côté (le bord) au moins de l'un d'eux. On distingue l'abordage volontaire et involontaire. Dans le premier cas (belligérants), la tactique militaire distingue : l'abordage en belle (navires s'amarrant bord à bord) et l'abordage de franc-étable (le navire attaquant présente son avant (étrave ou éperon au navire ennemi). Tanker :

Encore appelé «Pétrolier» ou «bateau-citerne», un tanker est un navire qui transporte des produits pétroliers.

TERMINAL CONTENEUR

Un terminal conteneur est une infrastructure portuaire spécialisée dans le chargement et déchargement des conteneurs transportés par les porte-conteneurs. Il comporte ordinairement une darse avec un grand tirant d'eau ; un quai pour l'amarrage ; des portiques, grues et chariots cavaliers ; des réseaux de transport permettant l'intermodalité (routes et voies ferrées) et une surface consacrée à l'empilement des conteneurs.



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

CAPITAINEURIE 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 (SEGUCÉ)

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



SUDOKU

				1			9	
9		1	4	8	5			6
8				3	6			5
6				5		9		
2		5				6		7
		9		2				3
5			8	7				4
7			1	6	3	5		2
	3			4				

<http://www.vodite.fr>

n° 334745 - Niveau Facile

1	4			5	2			8
8		9		6	1			2
	3		9			6		
				2	7	8	1	
	2	7	4	1				
		8			5		9	
9			8	4		7		3
3			2	7			8	5

<http://www.vodite.fr>

n° 339938 - Niveau Facile

8				9	3		6	
6		9	8	7			5	1
				1		9	8	4
1	3	8						
	5						2	
						7	1	8
3	6	1		5				
7	8			2	9	1		5
	9		3	4				6

<http://www.vodite.fr>

n° 328817 - Niveau Facile

		8			9	5		1
		7	4				2	
6		9	5	8	2	4		
			6	1		3	4	
		6				2		
	8	3		9	4			
		1	8	3	7	9		4
	7				5	6		
9		5	1			7		

<http://www.vodite.fr>

n° 333853 - Niveau Facile

LE MOT-MYSTÈRE EST COMPOSÉ DE 14 LETTRES

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



UN COUPLE ET NOËL

A l'approche de Noël, un homme qui souhaite se voir offrir une moto donne des indices à sa femme :

- Je veux quelque chose capable de monter de 0 à 100 en plus ou moins 3 secondes...
- Ok mon chéri, j'ai compris.

Très attentionnée, elle court lui acheter son cadeau. Le jour de Noël, le mari reçoit... une balance.

LES NOTES

Le père en colère:

- Non mais, tu as vu tes notes, Toto ! C'est lamentable. Je voudrais bien savoir si ton copain Ernest rentre chez lui avec des 0 et des 5 sur 20 sur son carnet...
- Toto :
- Non, mais lui c'est différent, ses parents sont intelligents...

UN CHIEN FIDÈLE

Lambert amena son chien au marché pour le vendre. Un homme vint à lui et lui demande : - J'aime bien ton chien et je voudrais l'acheter mais je voudrais savoir d'abord si c'est un chien fidèle.

- Je te donne ma parole, répondit Lambert, il est très fidèle.
- Donne-moi alors une preuve de sa fidélité, répliqua l'acheteur
- La preuve, elle est très simple : je l'ai déjà vendu plus de cinq fois ; mais il est toujours revenu à la maison...

BILLETS PERDUS

Un jeune homme entre dans un bar et s'adresse aux clients assis dans la salle: - Quelqu'un aurait-il perdu une grosse liasse de billets de banque avec un élastique rouge enroulé autour?

- Un client s'approche visiblement soulagé:
- C'est à moi! C'est à moi!
- Tenez. J'ai retrouvé l'élastique...

BIOLOGIE À L'ÉCOLE

Toto suit son cours de Biologie à l'école. Le professeur est en train d'expliquer une des curiosités de la nature, à savoir que seuls les humains bégaièrent. Aucun autre animal ne possède de tel trouble de l'élocution.

Mais Toto n'est pas d'accord:

- «Monsieur, Monsieur, c'est pas vrai. Moi je connais au moins un animal qui bégaille!»
- «Ah oui?» fait le prof étonné. «Et quel est cet animal?»
- «Ben, en fait, c'était mon chat : l'autre jour, je jouais avec lui sur la véranda et le Rottweiler du voisin s'est rapproché, alors mon chat a commencé à faire «fffffffff! ffffffffff! ffffffffff!», et avant qu'il puisse dire «FICHE LE CAMP!», eh bien, le chien l'avait mangé!»

LES NOCES D'OR

Pour leurs 50 ans de mariage, le mari invite sa femme dans un resto chic. Elle lui dit :

- Chéri, je ressens la même chaleur qu'il y a 50 ans.
- Normal, tes nichons trempent dans la soupe.

PORT AUTONOME DE LOME



- ★ 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



ISO 9001:2015
ISO 14001:2015
OHSAS 18001:2007
Management
System

www.tuv.com
ID 9105079169

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