

PORT AUTONOME DE LOME



Moteur du développement économique du Togo, le Port de Lomé possède des atouts indiscutables. Avec une profondeur de 16,60 mètres inégalée sur toute la côte de l'Afrique de l'Ouest, le Port de Lomé a l'avantage d'accueillir les navires à fort tonnage.

Le Port de Lomé représente non seulement le principal canal des échanges du pays avec l'extérieur, mais il contribue également au développement des économies des pays sans littoral tels que le Burkina Faso, le Niger et le Mali, confirmant ainsi sa vocation historique d'outil d'intégration sous-régionale. Il offre des capacités d'accueil variées dont, deux quais offrant 6 postes d'accostage, un quai minéralier, deux terminaux à conteneurs très performants et un port de pêche.

Un troisième quai de 450 mètres de long et de 15 mètres de profondeur nouvellement réalisé permet au Port de Lomé d'accueillir des navires à fort tonnage. Ce second terminal à conteneurs dispose d'une surface d'entreposage de plus de 36 hectares et est équipé d'une dizaine de portiques modernes et de grues RTG pour une manutention de qualité.

Une darse, Lome Container Terminal (LCT), de 1050 m de quai linéaire avec une profondeur de 16,60 m et une superficie de 53 hectares de stockage des conteneurs. Elle dispose de modernes équipements de manutention, dont 9 portiques de quai et 27 portiques de parc.



PORT AUTONOME DE LOME

01 BP 1225 Lomé 01 Togo

Tél. : (228) 22 23 77 00 / 22 23 77 77

(228) 22 23 78 00 / 22 27 47 42

Fax : (228) 22 27 26 27 / 22 27 02 48

togoport@togoport.tg / www.togoport.tg



NOS PROJETS DE DEVELOPPEMENT

Dans sa quête permanente de la qualité de service, le Port Autonome de Lomé s'est investi dans un programme de développement de ses infrastructures afin d'offrir de meilleures conditions de traitement de navires et de marchandises. Les nouvelles infrastructures à réaliser comprennent :

- L'aménagement d'un nouveau site dans la banlieue nord de Lomé pour la commercialisation des véhicules d'occasion;
- L'agrandissement du quai minéralier par le prolongement de 200 mètres du quai actuel afin de disposer d'un deuxième poste à quai. Ce nouveau quai permettra d'optimiser le temps d'attente des navires minéraliers tout en offrant la possibilité d'immobiliser un navire à quai pour des entretiens et/ou des réparations;
- L'aménagement d'un port sec à l'intérieur du pays avec réhabilitation des rails pour l'acheminement des marchandises en transit par voie ferroviaire;

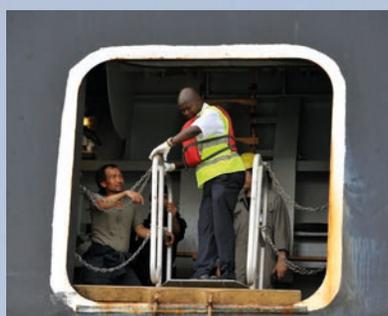
La passion de l'efficacité

BUREAUX DE REPRESENTATION

Burkina Faso
Tél. : (228) 22 27 02 96
Fax : (228) 22 27 02 96
(228) 22 27 26 27

Mali
Tél. : (223)20 23 29 10
(223)66 74 33 66
Fax : (223)20 22 85 23

Niger
Tél. : (227)20 74 03 26
(227)96 96 48 73
Fax : (227)20 74 03 27



Vie Portuaire :

Les actions de la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) du Port Autonome de Lomé.
 Les actions RSE du PAL
 Le club de football de première division togolaise, Association Sportive TOGO PORT (AS TOGO PORT) de Lomé a renouvelé son bureau exécutif.

Glossaire P.47
 Contacts utiles P.48
 Jeux P.49
 Humour P.50

SOMMAIRE

Edito : Beaucoup de paramètres forcent le respect et l'admiration du Port Autonome de Lomé
 Infos Azimuts

P.05
 P.06

Actualités :

Le Port Autonome de Lomé, un trafic sans cesse croissant en importation, exportation et transbordement.
 Visite au Port Autonome de Lomé, de Madame le Ministre des Infrastructures et des Transports, ZOUREHATOU KASSAH-TRAORE.
 Le CBC, un instrument de croissance du trafic Burkinabè au Port Autonome de Lomé.

P.07
 P.14
 P.17

Sécurité et Sûreté :

Abidjan, dialogue régional avec le secteur privé sur l'érosion côtière.
 Les Missions Portuaires du Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT).
 Rencontre ministérielle à Cotonou.

P.19
 P.22
 P.23

Le déversement des déchets solides et liquides sur les côtes togolaises.

P.26

Le métier de capitaine au long cours.

P.28

L'intervention des sapeurs-pompiers dans le domaine portuaire (COMMANDANT AFFO).

P.30

Le Nouveau Port de Pêche de Lomé: débarquement facile des poissons.

P.34

Exercice obangame express 19, dans les eaux togolaises.

P.36





BEAUCOUP DE PARAMÈTRES FORCENT LE RESPECT ET L'ADMIRATION DU PORT AUTONOME DE LOMÉ

Je félicite le personnel du Port Autonome de Lomé à qui je demande de ne point baisser la garde, surtout en ce moment précis où le Togo, sous la houlette du Chef de l'Etat, son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE a lancé le vaste Plan National de Développement (PND). C'est un enjeu de taille que le Port Autonome de Lomé reste un outil important et incontournable dans la réalisation de ce précieux plan. Le premier point de ce PND concerne d'ailleurs le Port. Le gouvernement veut en faire un hub logistique d'excellence dans la sous-région ouest africaine.

Aujourd'hui, il est une évidence. Beaucoup de paramètres forcent le respect et l'admiration du Port Autonome de Lomé: infrastructures modernes, profondeur atteignant 16,60 mètres permettant d'accueillir des navires de troisième génération, rapidité des opérations doublée d'une connectivité avec les pays limitrophes. Mais au-delà de tous ces paris gagnés, la révolution portuaire doit se poursuivre pour véritablement être au top des tops des échanges commerciaux et mondiaux qui s'effectuent par voie maritime à plus de 90%.

En outre, le gouvernement programme la construction du Port Sec à CINKANSE au nord frontalier avec le Burkina-Faso. Les travaux doivent démarrer cette année avec ou sans les rails. En plus, il y aura l'aménagement d'un site à ADAKPAME en vue du décongestionnement du Port Autonome de Lomé à travers la délocalisation des parcs de vente de véhicules.

ZOUREHATOU KASSAH-TRAORE

MINISTRE DES INFRASTRUCTURES
ET DES TRANSPORTS





Infos azimuts



Une délégation de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (**CCIT**) conduite par son président **Germain MEBA** s'est rendue au Burkina Faso pour bénéficier des expériences de ce pays en matière de création et gestion des ports secs. Trois ports secs s'y trouvent : un à Bobo Dioulasso et deux à Ouagadougou. Cette quête d'expérience de la **CCIT** fait suite à l'annonce du gouvernement togolais de créer et gérer un port sec à Cinkassé, ville frontalière avec le Burkina Faso, située à plus de six cents kilomètres de Lomé. L'un des objectifs de ce port avancé est de limiter le temps d'attente des clients et de fluidifier le trafic.

Le gouvernement et les partenaires privés veulent investir dans la construction et le développement d'entrepôts clos et sécurisés ainsi que dans des entrepôts sous douane. Cette volonté de renforcer l'activité logistique est contenue dans le Plan National de Développement (**PND**); un programme destiné à moderniser le Togo via les services et la transformation agricole. Un port sec encore appelé port avancé, est un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un port maritime. C'est un lieu donné, situé à l'intérieur des terres pour le groupage et la distribution des marchandises et connecté à un port maritime par voie routière, ferroviaire ou fluviale. Cette plateforme logistique propose les services d'un port: manutention, entreposage, transbordement de cargaisons maritimes vers des destinations à l'intérieur des terres.



Le gouvernement togolais envisage faire du pays un hub de transport surtout maritime. C'est d'ailleurs l'objectif du point 1 du Plan National de Développement (**PND**). Que signifie alors **hub**? Désignant en sens premier le centre d'une roue ou d'un cylindre, un hub peut donc se traduire par moyeu. Le modèle hub and spoke désigne ainsi une organisation mettant en œuvre un point de connexion central. Dans les transports, un hub ou plate-forme de correspondance est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication.

Dans une économie globalisée, les systèmes techniques qui permettent l'échange des marchandises, des hommes, des capitaux et des informations prennent une importance grandissante en raison de leur rôle dans le commandement des chaînes logistiques, mais aussi parce que leur concentration en quelques territoires fait de ces territoires des nœuds incontournables – des **HUBS** – qui attirent les richesses. Les grandes et très grandes villes peuvent alors se définir comme des attracteurs géants dont la place dans les flux globaux repose, pour une part, sur le fait de concentrer plusieurs réseaux techniques et les fonctions liées.



L'**UE** mobilise **25 millions d'euros** pour la "chatière". Des infrastructures plus sécurisées, plus intelligentes et plus écologiques. La Commission Européenne souhaite investir **421 millions d'euros** dans **69 projets** qui amélioreront la mobilité des citoyens et des entreprises.

Les projets seront soutenus par le Mécanisme d'Interconnexion en Europe (**MIÉ**) ainsi que le mécanisme financier de l'**UE** soutenant le développement et la mise à niveau des infrastructures. Les projets sélectionnés ont pour objectifs de promouvoir la numérisation, de rendre les routes plus sûres et de favoriser les connexions multimodales conformément aux initiatives «**Europe en Mouvement**».

Les fonds seront majoritairement investis dans des plates-formes logistiques multimodales (**109 millions d'euros**), permettant de transférer du fret entre différents modes de transport ainsi que dans des Systèmes Intelligents de Transport routier (**STI**) (**80,2 millions d'euros**) et d'innovation de nouvelles technologies (**71,4 millions d'euros**), démontrant encore la volonté de l'**UE** de réduire les encombrements et les émissions tout en renforçant la sécurité.



Le Port de Lomé

UN TRAFIC SANS CESSER CROISSANT
EN IMPORTATION, EXPORTATION
ET TRANSBORDEMENT

Le Port Autonome de Lomé (PAL) réalise des chiffres sans cesse croissants depuis 2016 dans divers domaines. Que ce soit en trafic global par sens de mouvements, en trafic conteneurs par sens de mouvements ou la desserte maritime en nombre de navires, la tendance est toujours à la hausse.





Depuis ces trois dernières années qui coïncident avec l'arrivée des concessionnaires à savoir le Groupe BOLLORE, LOME CONTENEURS TERMINAL (LCT) et LOME CONTENEURS, le trafic global par sens de mouvements du Port Autonome de Lomé est toujours en ascendance en ce qui concerne l'importation, l'exportation et le transbordement. En témoignent les chiffres suivants en tonnages :

En 2016, le PAL a obtenu un chiffre global (importation, exportation

et transbordement) de 13 983 587 tonnes de marchandises. Ce chiffre passe en 2017 à 19 316 624 tonnes de marchandises.

En 2018, il est de 22 118 175 tonnes de marchandises. Voici en détails dans ce tableau, le trafic global par sens de mouvements réalisé par le PAL de 2016 à 2018.

TABLEAU REPARTITION DU TRAFIC GLOBAL PAR SENS DE MOUVEMENTS DE 2016 à 2018 (données en tonnes).

*Source : PAL/DE
- Voir page 11*

Les chiffres matérialisés en graphiques démontrent nettement cette progression en tonnages du trafic portuaire depuis 2016. *GRAPHIQUE 1 ET 2*

*Source : PAL/DE
- Voir page 12*

Durant les trois années (2016 à 2018), le trafic conteneurs par sens de mouvements a également connu la même nette progression. Voici résumé dans les tableaux



à suivre les chiffres du trafic (Equivalent vingt pieds, EVP).
TABLEAU TRAFIC CONTENEURS PAR SENS DE MOUVEMENTS
Source : PAL/DE
 - Voir page 11

Les graphiques du trafic conteneurs par sens de mouvements de 2016, 2017 et 2018 démontrent la bonne santé financière du PAL.
GRAPHIQUE 1 ET 2
Source : PAL/DE
 - Voir page 10

La desserte maritime au cours de 2016, 2017 et 2018 a connu une augmentation : De 1 311 navires en 2016, ce chiffre est passé à 1 375 en 2017 puis à 1 461 en 2018. Voici les chiffres détaillés dans le tableaux à suivre .

TABLEAU DE DESSERTE MARITIME

Source : PAL/DE
 - Voir page 10

Les histogrammes matérialisant les chiffres de desserte maritime de 2016 (en couleur jaune), 2017 (en couleur café) puis 2018 (en couleur bleue) démontrent le nombre sans cesse croissant des navires dans les eaux du PAL.

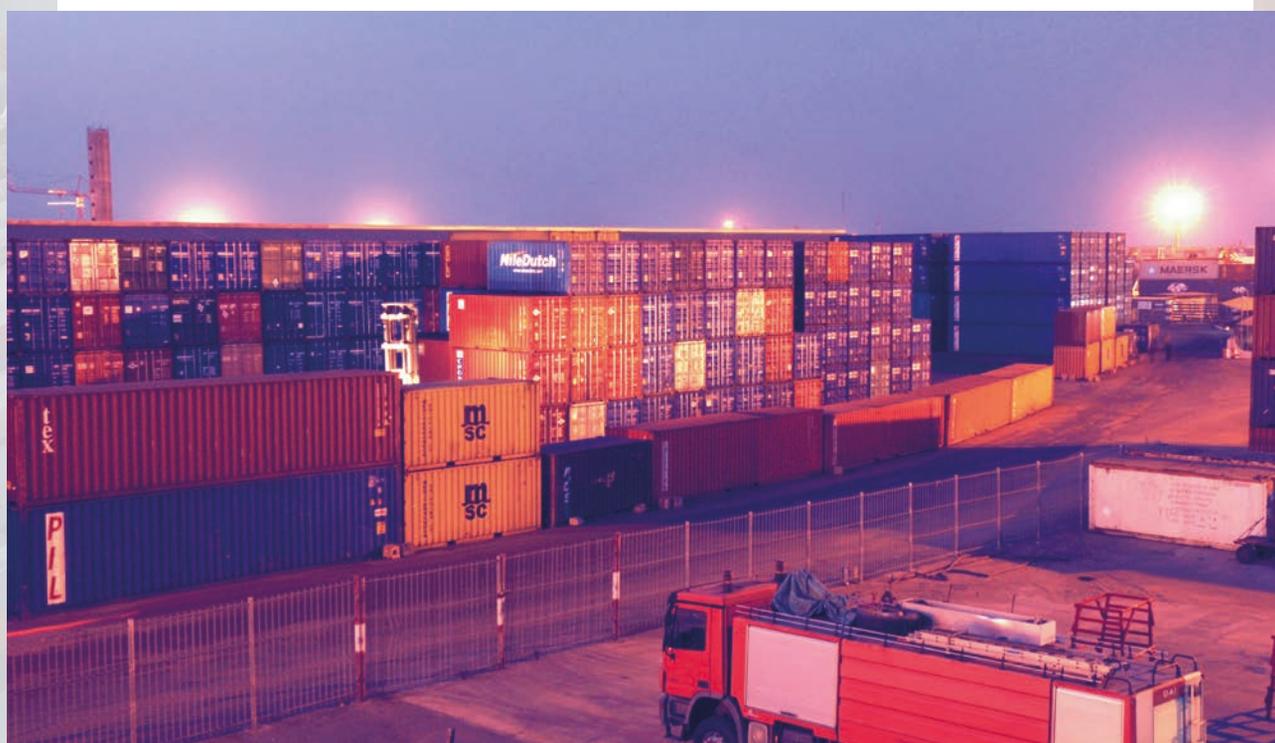
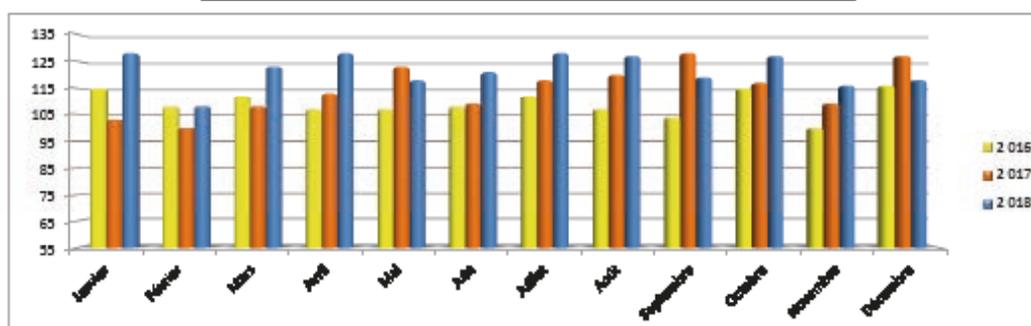
GRAPHIQUES MONTRANT L'EVOLUTION DE LA DESSERTE MARITIME 2018.
Source : PAL/DE
 - Voir page 10



Desserte maritime

en nombre de navires				Différence				Régularité par rapport à la prévision 2018
2016	2017	2018	Val abs 2017/2016	Var % 2017/2016	Val abs 2018/2017	Var % 2018/2017		
Janvier	115	103	128	-12	-10,43	25	24,27	9,48
Février	108	100	108	-8	-7,41	8	8,00	8,60
Mars	112	108	123	-4	-3,57	15	13,89	9,11
Avril	107	113	128	6	5,61	15	13,27	9,48
Mai	107	123	118	16	14,95	-5	-4,07	8,74
Juin	108	109	121	1	0,93	12	11,01	8,96
Juillet	112	118	128	6	5,36	10	8,47	9,48
Août	107	120	127	13	12,15	7	5,83	9,41
Septembre	104	128	119	24	23,08	-9	-7,03	8,81
Octobre	115	117	127	2	1,74	10	8,55	9,41
Novembre	100	109	116	9	9,00	7	6,42	8,59
Décembre	116	127	118	11	9,48	-9	-7,09	8,74
TOTAL	1 311	1 375	1 461	64	4,88	86	6,25	108,22

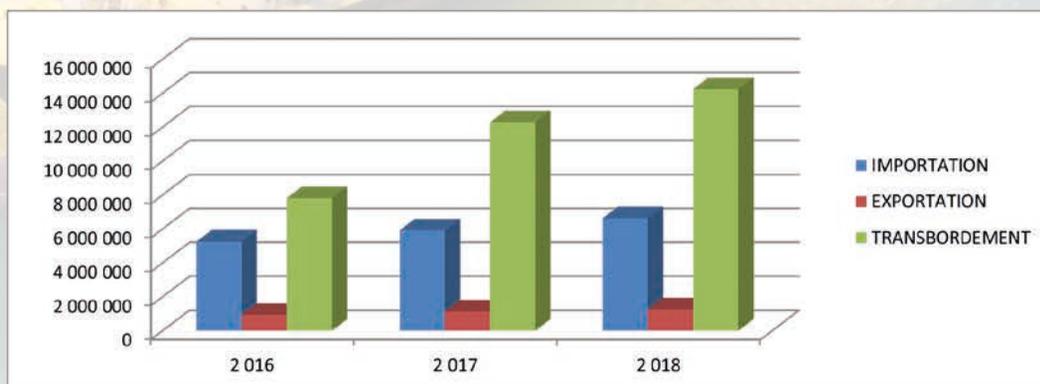
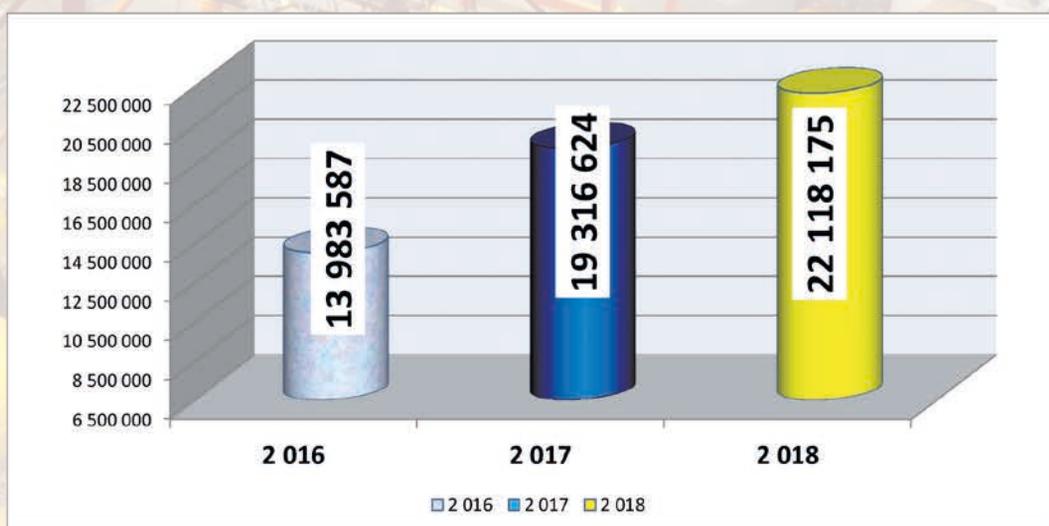
Graphique montrant l'évolution de la desserte maritime 2018



Répartition du trafic global par sens de mouvements de 2016 à 2018

(données en tonnes)

	2 016	2 017	2 018	Var% (2017-2018)	Part en % du trafic 2018
IMPORTATION	5 254 789	5 910 129	6 634 838	12,26	30,00
Import Togo	2 979 832	3 238 578	3 407 584	5,22	15,41
Transit Import	2 274 957	2 671 551	3 227 254	20,80	14,59
EXPORTATION	920 261	1 127 041	1 255 885	11,43	5,68
Export Togo	721 924	892 229	1 036 956	16,22	4,69
Transit Export	198 337	234 812	218 929	-6,76	0,99
TRANSBORDEMENT	7 808 537	12 279 454	14 227 452	15,86	64,32
TOTAL	13 983 587	19 316 624	22 118 175	14,50	100,00



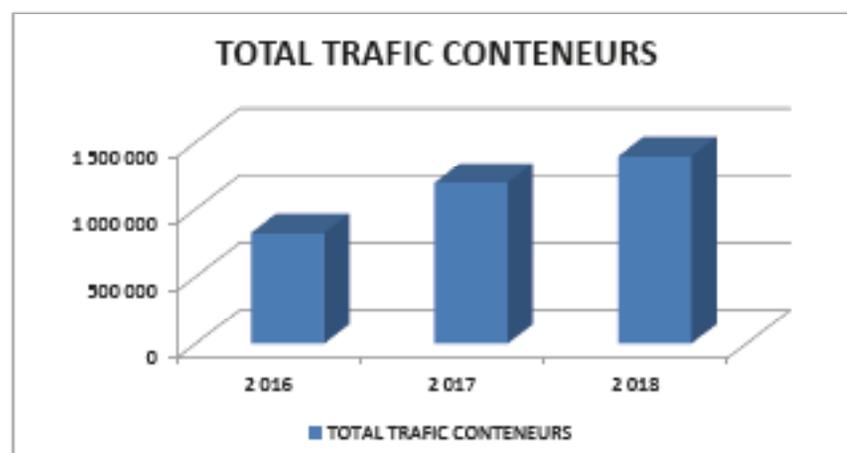
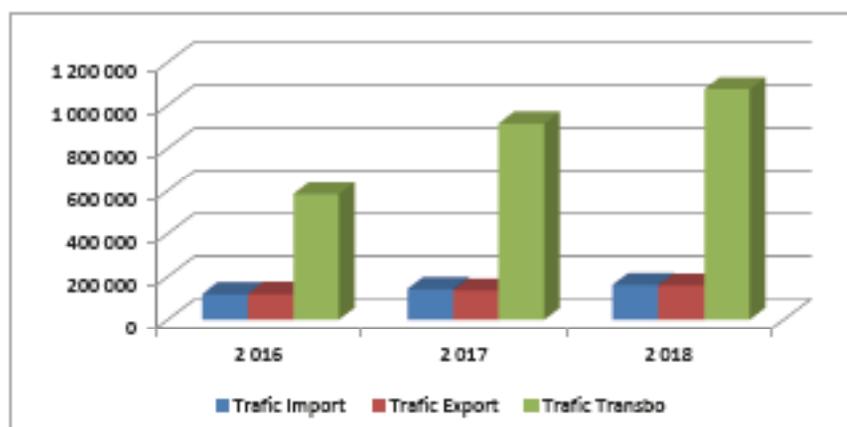
source : PAL/DE



TRAFFIC CONTENEURS PAR SENS DE MOUVEMENTS

en EVP

	2 016	2 017	2 018	Var % 2016-2017
Traffic Import	118 756	141 998	161 974	14,07
Import Togo	71 821	82 077	85 779	4,51
Transit Import	46 935	59 921	76 195	27,16
Traffic Export	119 417	136 453	159 443	16,85
Export Togo	107 233	121 838	147 346	20,94
Transit Export	12 184	14 615	12 097	-17,23
Traffic Transbo	583 466	915 390	1 074 313	17,36
Import	293 246	457 383	539 444	17,94
Export	290 220	458 007	534 869	16,78
TOTAL TRAFIC CONTENEURS	821 639	1 193 841	1 395 730	16,91

Traffic conteneurs par sens de mvts 2016 - 2018

GROUPE GATO

INTERNATIONAL

SHIPPING & LOGISTICS



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



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

GROUPE GATO SHIPPING & LOGISTICS (2G) SAU

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

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

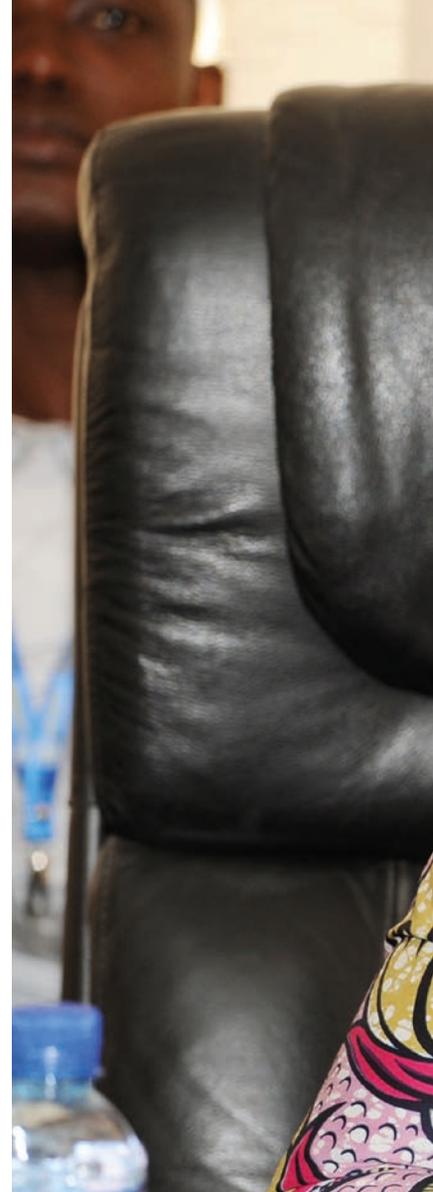
Site web : www.groupegato.com / Lomé – TOGO (West Africa)

VISITE AU PORT AUTONOME DE LOMÉ



DE MADAME LE MINISTRE DES
INFRASTRUCTURES ET DES
TRANSPORTS, ZOUREHATOU
KASSAH-TRAORE

Nommée à la tête du Ministère des Infrastructures et des Transports le 05 janvier 2019, Madame le Ministre Zourehatou KASSAH-TRAORE a pris contact avec les dirigeants du Port Autonome de Lomé, la principale structure relevant de son département. Elle a alors échangé avec les autorités portuaires et visité les travaux de réhabilitation de la voirie et le principal concessionnaire, Lomé Conteneurs Terminal (LCT).





Madame Zourehatou Kassah-Traore, ministre des infrastructures et des transports.



Madame le ministre et son directeur de cabinet m. Marc SOUNDOU s'entretenant avec le Contre Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, Directeur Général du Port Autonome de Lomé



Visite de Madame le ministre au port Autonome de Lomé.

A l'occasion de cette visite, le Directeur Général du Port Autonome de Lomé, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, entouré de ses proches collaborateurs, a fait une description des activités de son institution suivie d'une projection de vidéo sur le PAL, une véritable plaque tournante des échanges commerciaux en Afrique de l'Ouest. L'autorité portuaire a relevé le vaste programme de réhabilitation et modernisation des infrastructures, et l'extension des capacités d'accueil qui ont permis d'atteindre les résultats escomptés. Il s'agit de : l'extension du quai minéralier, la délocalisation des parcs de vente de véhicules, la construction du chemin de fer, la construction d'un port sec (en exécution) à l'intérieur du pays et la réalisation d'une liaison ferroviaire, en vue de rapprocher davantage les marchandises des pays du sahel comme le Burkina Faso, le Niger et le Mali.

A son tour, Mme le Ministre Zourehatou KASSAH-TRAORE a salué le travail abattu au Port Autonome de Lomé ; ce qui a permis de le hisser à son niveau de meilleur port en eau profonde de la sous-région ouest africaine. Elle a annoncé les chantiers portuaires prioritaires du gouvernement à savoir : la construction d'un port sec à CINKANSE, l'aménagement d'un espace à ADAKPAME servant de parc pour les véhicules et surtout faire du PAL, un hub logistique d'excellence en Afrique de l'Ouest conformément au point 1 du Plan National de Développement (PND).

Madame le Ministre a achevé sa prise de contact par une visite des travaux de réhabilitation de la voirie du PAL. Elle s'est ensuite rendue au Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT), la Direction des Affaires Maritimes et Lomé Conteneurs Terminal (LCT).



M. OUEDRAOGO Adama, Représentant du CBC Togo



LE CBC, UN INSTRUMENT DE CROISSANCE DU TRAFIC BURKINABÈ AU PORT AUTONOME DE LOMÉ

Plus de 40% des marchandises burkinabè d'exportation ou d'importation passent par le Port Autonome de Lomé. Ce trafic qui date de plus de 40 ans est sans cesse grandissant. De plus, les relations entre le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) et le Port Autonome de Lomé sont toujours fluides et pleines d'avenir. C'est le point de vue de M. OUEDRAOGO Adama, Représentant du CBC Togo, lors de son entretien avec la rédaction du magazine LA PILOTINE.

LA PILOTINE : Monsieur OUEDRAOGO Adama, vous êtes le Représentant du Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC), à Lomé. Faites nous l'historique de l'installation du CBC.

OUEDRAOGO Adama : Le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) du Togo a été créé en 1978. Dans un premier temps, nous étions dans les locaux de CIMTOGO et avec le temps nous étions à l'intérieur même du port dans les locaux de la Chambre du Commerce du Burkina Faso au Togo, et c'est en 2001 que nous avons eu nos propres bâtiments. A ce jour, je suis le 9^{ème} représentant de CBC Togo. Notre organisation est telle qu'il y a un Directeur Général à Ouagadougou et des Représentants dans les différents pays côtiers notamment les pays qui desservent le Burkina Faso, c'est-à-dire, le Bénin, la Cote d'Ivoire, le Ghana et le Togo.

LA PILOTINE : Parlez-nous de la mission du CBC

O.A. : Le Conseil Burkinabè des Chargeurs est une institution d'appui au secteur privé qui a pour objet principal de veiller à un approvisionnement régulier du Burkina Faso en produits, en marchandises et en denrées divers dans les mêmes conditions de coût, de sérénité et de sécurité, de contribuer à convoier des produits d'exportation burkinabè sur le marché international et protéger les intérêts économiques des importateurs et exportateurs dans le domaine du transport des marchandises par voie maritime, fluviale, routière, ferroviaire et aérienne. La mission se résume donc à organiser et contrôler les activités du Burkina Faso par les différents modes de transport, représenter les chargeurs et défendre leurs intérêts, assister les chargeurs dans la négociation des conditions de transport, tenir à la disposition des chargeurs les informations sur la production des marchandises et les moyens de transport, entreprendre toute action susceptible d'accélérer le mouvement des marchandises tout au long de la chaîne des transports, participer à l'élaboration de la politique nationale en matière de transport des marchandises.

LA PILOTINE : Quelle relation lie le CBC et le Port Autonome de Lomé ?

O.A. : Disons d'emblée que nous ne pouvons pas travailler sans les autorités portuaires. Le port étant au cœur de toutes les activités portuaires, nous arrivons à gérer certaines situations avec les autorités de cette plateforme. Chaque fois que nous rencontrons les difficultés concernant principalement les chargeurs, nous trouvons toujours des solutions idoines en faveur

de ces opérateurs économiques. Il est par exemple arrivé des difficultés concernant les transporteurs par rapport aux transports aux deux entrées : celle de la Direction de la Communauté Portuaire (DPL), et l'autre de la Direction Générale du port. A chaque fois on a toujours trouvé une oreille attentive à nos préoccupations.

LA PILOTINE : Vous avez parlé de la DPL c'est quoi exactement ?

O.A. : La DPL c'est la structure qui dépend de la communauté portuaire et le président en est le DG du Port Autonome de Lomé. Les autorités du port n'ont jamais refusé de nous recevoir. Souvent, on nous reçoit directement comme parfois on reçoit directement les chargeurs.

LA PILOTINE : Qu'est-ce qui vous facilite cette bonne relation avec le Port Autonome de Lomé ?

O.A. : C'est l'ouverture des autorités portuaires qui nous facilite cette relation. Le Burkina Faso a plus de 40% du trafic qui passe par le port de Lomé. Donc c'est notre port de prédilection. Si ça marche jusqu'à présent, c'est parce que justement il y a une oreille attentive à nos préoccupations. Chaque année, on enregistre de nouveaux chargeurs qui viennent sur le corridor et je me dis que tout cela est dû à la bonne relation que nous entretenons avec les autorités portuaires.

LA PILOTINE : Y a-t-il des défis à relever ?

Des préoccupations, il y en aura toujours et on ne peut pas les épuiser. Il arrive souvent qu'il y ait certaines défaillances. Leur trouver une solution, prend un peu de temps. Dans tous les cas, on en trouve toujours avec le temps !

LA PILOTINE : Pensez-vous que cette bonne ambiance entre le CBC et le Port Autonome de Lomé va perdurer ?

Ce que je constate est que nous sommes associés. A chaque fois qu'il y a certaines activités portuaires, le CBC a toujours été associé. Ce sont des situations qui favorisent la pérennisation de notre collaboration.

Entretien réalisé par Laure ABIYI



Georges Ibrahim Tounkara (VOA)

ABIDJAN

DIALOGUE RÉGIONAL AVEC LE SECTEUR PRIVÉ SUR L'ÉROSION CÔTIÈRE.

Les experts en transport, infrastructure, sécurité, santé et en environnement de six pays de l'Afrique de l'ouest dont le Togo ont échangé du 27 au 28 février 2019 à Abidjan en Côte d'Ivoire, sur la possibilité d'obtenir un financement pour l'atténuation des effets de l'érosion côtière. L'implication du secteur privé à la gestion du littoral a été au centre des discussions au sein du West Africa Coastal Areas Management Program (WACA) ou Programme de gestion du littoral ouest africain. Pour une gestion durable du littoral, les experts sollicitent plus de 210 millions de dollars...





La nécessité d'impliquer le secteur privé à la gestion du littoral a été le fruit d'une longue réflexion. Il a été démontré que les zones littorales sont occupées par près de 30% de la population dans chacun des six pays à savoir la Mauritanie, le Sénégal, Sao Tomé et Príncipe, la Côte d'Ivoire, le Bénin et le Togo. Ceci crée une forte pression démographique due à une forte concentration humaine sur le littoral à travers des lieux touristiques comme les hôtels, les centres de loisirs etc. Conséquence, le milieu naturel se dégrade entraînant l'érosion côtière. Le changement climatique qui

s'ensuit contribue aux déséquilibres. Or, toutes ces personnes, toutes les sociétés privées qui sont installées sur le littoral, tirent leurs profits du fait de l'existence de ce littoral, de sa stabilité. D'où l'implication du secteur privé dans la mise en œuvre d'actions pour renforcer la résilience du littoral ouest africain face aux changements climatiques.

Cette première réunion sur la gestion durable du port, a été ouverte par le représentant de la Banque Mondiale, Monsieur Peter KRISTEMSEN. Les discussions ont porté sur plusieurs thématiques notamment :

- le contexte portuaire et gestion de l'érosion portuaire;
- présentation des impacts négatifs de l'érosion côtière sur l'environnement, le secteur public et le secteur privé ;
- impacts des activités sectorielles et réponses sur la zone côtière;
- cadre institutionnel et réglementaire de gestion de la zone côtière et mesures de réponses.

Au terme des échanges, les experts ont envisagé des solutions alternatives à la protection physique. Ils ont retenu la mise en place de système « Bypass » c'est à dire, par dragage, par succion à l'intérieur du port ou dans la zone d'accumulation, l'interdiction d'extraction de sable sur les plages ou littoral (mesure en vigueur au Togo depuis mai 2011).

Cette première concertation entre le secteur public et privé servira de plateforme d'échanges et de partages entre les Etats de la région et le secteur privé. Elle sera organisée annuellement afin d'assurer une continuité dans les échanges et la collaboration entre les acteurs clés opérant sur le littoral pour un renforcement de la résilience de l'environnement côtier. Elle vise à promouvoir le partage des connaissances, le développement des idées novatrices, la création de réseaux d'échanges. Le dialogue réunira des professionnels, des experts et des représentants d'organisations et d'associations ayant une influence directe ou indirecte sur l'état de la zone côtière.

Rappelons que la délégation togolaise à ce dialogue d'Abidjan comprenait trois personnalités : BAKATIMBE Tchannibi, Coordonnateur de WACA RESELP, Essoneya KABITCHADA, Directeur Technique du Port Autonome de Lomé, le Maire de la ville d'Aného AYIVI Ayayi Patrice.



CONDUCTEURS, ENSEMBLE, RENDONS AGRÉABLE LA CIRCULATION SUR NOS ROUTES

ACTIVITÉS

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



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



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

MISSIONS

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

Direction Générale

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

Cellules d'Assistance

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

L'union pour l'efficacité



Les Missions Portuaires du Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT)

L'une des missions du CNCT est de former et sensibiliser les opérateurs économiques. Il a, à cet effet, deux centres de formations en son sein : le centre TREMA et le TRAIN FOR TRADE.



La mission générale du Port Autonome de Lomé consiste à recevoir les marchandises. Leur convoi peut rencontrer des surprises sur la route. Dans ce sens, le CNCT œuvre aux côtés des transporteurs pour leur apporter assistance. Cette intervention a lieu surtout lorsqu'il y a des accidents de circulation où les camions sont renversés, ou encore lorsqu'il y a des difficultés d'ascension dans les monts comme Alédjo et Défalé. Dans ce cas, l'assistance consiste à tracter les camions et dégager les conteneurs. L'apport du CNCT au Port Autonome de Lomé est d'autant plus estimable que si les marchandises ne peuvent pas être convoyées vers les clients, le port ne remplit pas pleinement sa mission.

Le CNCT dispose ainsi des cellules d'assistance routière tout au long de la route. Leur mission est exclusivement d'aller au secours des transporteurs en difficultés.

L'autre volet de l'assistance du conseil est de permettre aux transporteurs de pouvoir se reposer. Des aires de repos sont alors construits le long des

routes. C'est le cas à DJEREHOUE (à la sortie nord d'Atakpamé quand on vient de Lomé). C'est un grand parking sur lequel la société SAFER a logé sa cellule de contrôle de charge à l'essieu. Des espaces similaires sont érigés à Blitta et à Agaladè sur la route nationale numéro 1.

Par ailleurs, le CNCT prévoit à moyen terme d'avoir un parking dans chaque région économique. Les démarches sont en cours à Kantè et à Cinkassé dans le but de faciliter le voyage et la fluidité du trafic.

Aussi, d'autres cellules d'assistance se mettent-elles en place. Ce sont des équipes dotées d'engins pour arriver à tracter, évitant les stationnements le long du corridor.

Par rapport au port sec à construire à Cinkassé, le Conseil participe aux études de sa réalisation. À terme, son opérationnalisation va accroître à coup sûr le trafic routier et par conséquent, nos missions portuaires.

CORRIDOR ABIDJAN – LAGOS :

RENCONTRE MINISTÉRIELLE À COTONOU



Madame le ministre Zourehatou KASSAH TRAORE était le 28 mars 2019 à Cotonou au Bénin où elle a participé à une rencontre de haut niveau des ministres des infrastructures, des transports et de la santé des pays du Corridor Abidjan-Lagos. Plus d'une cinquantaine d'experts en transport, santé, environnement, travaux publics et sécurité ont répondu à ce rendez-vous à l'hôtel Azalaï.



Photo de famille de la rencontre ministérielle à Cotonou

Des éminentes personnalités venues des cinq pays membres l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL), à savoir le Nigéria, le Bénin, le Ghana et le Togo ont dressé le bilan des seize ans de vie du Corridor et ont pris des paris pour relever le défi de la fluidité des traversées des frontières, du recul du sida, du renforcement des infrastructures et de la compétitivité.

La rencontre a été présidée par le Ministre d'Etat de la République du Bénin chargé du Plan, Abdoulaye BIO TCHANE, représentant le Président de la République. Il a d'abord dressé le bilan des seize éditions de l'OCAL en saluant cette initiative des présidents des quatre pays membres, qui permet la promotion de l'intégration entre les peuples.

Les travaux se sont déroulés à huis clos autour des communications sur les thématiques liées à la sécurité des populations du Corridor, à leur santé, à leur transport, à l'environnement, à la compétitivité et aux infrastructures des quatre pays. Deux thématiques ont été développées à cet effet à savoir, la présentation de la situation de la santé en Afrique de l'Ouest et ensuite, la présentation des résultats et perspectives de l'OCAL.

La rencontre de Cotonou a pour principal objectif d'appuyer l'intégration pour faciliter les échanges entre les pays membres. Elle a été un pari gagné pour le ministre béninois des Transports ALASSANI Seydou. Pour lui, la présence de presque tous les ministres de l'OCAL témoigne de l'attachement des pays à ce projet.

Le Représentant Ivoirien à cette rencontre, Monsieur Baky SORO a relevé les réalisations de l'organisation liées au recul de la propagation du SIDA, à la facilité de traverser les frontières (le nombre de barrages étant réduit). Cependant, le renforcement de la compétitivité du Corridor et les résultats plus probants à atteindre la baisse des tracasseries douanières, sont autant de défis à relever.

La coupure du gâteau d'anniversaire au bord de la piscine de l'hôtel, a marqué la fin de cette célébration des 16 ans de l'Organisation du Corridor Abidjan Lagos créée en 2003. Outre Madame le Ministre Zouheratou KASSAH TRAORE, la délégation togolaise comprenait six membres parmi lesquels le Directeur du Cabinet du Ministère de la Santé, Madame AKAKPO Midamegbé, le Directeur des Transports Routiers et Ferroviaires AGBOKPE Delato, et Monsieur SALAMI, Conseiller Technique du Directeur Général du Port Autonome de Lomé.

Théophile DANDAKOU



LE DÉVERSEMENT DES DÉCHETS SOLIDES ET LIQUIDES SUR LES CÔTES TOGOLAISES



Comment gère-t-on le déversement accidentel d'hydrocarbures et des déchets solides sur les côtes togolaises? Les moyens utilisés pour cette gestion, les techniques et lieux de leur traitement et déversement sont à découvrir dans cet article...

Le cadre juridique destiné à réglementer le déversement accidentel d'hydrocarbures et des déchets solides sur les côtes togolaises existe sous forme de loi-cadre sur l'environnement. Le code de la marine marchande et le code pénal complètent ce cadre légal. Les deux derniers codes qui viennent d'être adoptés sont à jour et très compétitifs. Cet arsenal juridique confère au Togo une bonne réputation dans la sous-région ouest africaine.

La gestion des déchets solides et liquides se fait localement. Le Togo, dans ce sens, dispose des services de protection de l'environnement à savoir : la lutte contre la pollution, l'hygiène et la salubrité dans la zone portuaire (au niveau du plan d'eau intérieur et à l'extérieur du port).

Lors des opérations, la substance appelée "dispersant" est utilisée. Elle nettoie les petits films (pellicules grasses) qu'on trouve à la surface de l'eau lorsqu'il y a les opérations de transbordement en mer. C'est un produit chimique qu'on répand à la surface de l'eau puis le film disparaît sans laisser de traces. Les petites quantités sont inférieures à 50 m³ d'hydrocarbures déversés en mer ou à la surface de l'eau. Quand elles varient entre 50 et 150 m³, la capitainerie du Port Autonome de Lomé a le devoir d'associer la Société Togolaise de Stockage de Lomé (STSL) qui gère le quai minéralier. Au-dessus de 150 m³, il y a l'obligation d'approcher la préfecture maritime pour déclencher le plan POLMAR (à l'origine, c'est un plan d'intervention français déclenché en cas de pollution marine accidentelle). Il sert à coordonner le personnel et à mobiliser les moyens de lutte pour gérer la crise ainsi créée.

L'intervention en mer se fait en équipes de trois vacations. La quatrième équipe, celle du jour, appuie et renforce l'effectif en place. Au niveau du Port Autonome de Lomé, les ressources humaines sont souvent recyclées. Elles sont bien formées et savent utiliser le matériel. En dehors du dispersant, il y a des barrages flottants. Ils interviennent dans le confinement de la nappe d'hydrocarbures qui se trouve à la surface de l'eau et l'empêche de dépasser leurs limites. Leur installation se fait à l'aide de deux chaloupes, ou d'un remorqueur de chaloupes. Jusqu'en mars 2019 le Togo dispose

de 600 mètres de longueur de barrages flottants. Il vient d'en acquérir un nouveau. Le total fait 1020 mètres de longueur linéaire de barrages flottants. À l'intérieur du port, ce total est suffisant mais insignifiant s'il faut aller en mer.

Si l'on arrive à confiner la nappe et que le produit ne franchit pas les barrages flottants, il faut utiliser des pompes pour l'aspirer, le mettre dans des cuves ou dans des barques ou alors dans ce qu'on appelle « les citernes de rétention », (c'est une plateforme flottante qu'on construit avec des citernes à l'intérieur, qu'on peut trainer et amener dans l'eau. Là, on pompe le produit de l'eau directement vers ces citernes). Ce sont des citernes de rétentions qu'on décharge dans les installations à terre ou avec des camions citernes qui recueillent tout ce qui est mis dans ces engins flottants, sans tirant d'eau.

Il faut ensuite s'assurer que tout ce qui est recueilli va être traité à terre. Le Togo ne disposant pas encore de moyens de traitement des effluents liquides, ce sont des sociétés privées qui opèrent en liaison avec les homologues du Ghana. La preuve du traitement des effluents est l'assurance que les camions citernes ont bel et bien traversé la frontière et qu'au retour, la citerne est vide. C'est le document délivré par la douane qui permet de dire qu'effectivement le produit n'est pas resté au Togo.

En ce qui concerne les déchets solides, il y a un arrêté interministériel qui contraint tous les bateaux qui font escale au Port Autonome de Lomé, à se les faire enlever. Ils sont triés par l'enleveur et conditionnés en fonction de leur toxicité.

Ensuite, les dépotoirs municipaux les accueillent. D'une manière générale, cela se fait de façon réglementaire et dès que les déchets sortent du port, c'est le ministère de l'environnement qui s'en charge.

Quant aux déchets d'exploitation (un bateau qui coule, et qui devient une épave pendant plusieurs années sous l'eau), il y a une société de droit Togolais basée à Lomé, qui s'en occupe déjà.



LE MÉTIER DE CAPITAINE AU LONG COURS



COMMANDANT AFFO Ayessi, Chef Service Sécurité et Environnement au Port Autonome de Lomé.

Différentes étapes s'imposent aux apprenants pour devenir un capitaine au long cours. Tout comme le permis de conduire, la navigation maritime dispose des catégories selon qu'on aspire au long cours ou à la catégorie de navigation côtière. Le métier de capitaine au long cours autrefois basé sur les astres pour s'orienter, a connu une nette révolution grâce au système GPS.

En effet, pour le permis de conduire, il y a plusieurs catégories : le permis léger, le transport en commun puis les poids lourds. Ces différentes catégories donnent le tonnage autorisé au conducteur.

Sur la mer, l'on distingue la navigation maritime et la navigation portuaire. Certains sont formés juste pour conduire les engins flottants à l'intérieur et aux environs immédiats du port. Leur qualification n'est pas similaire à celle de la navigation côtière. Celle-ci a compétence à pouvoir déplacer les navires d'un port à un autre, à l'intérieur du même pays ou entre deux pays voisins. La navigation côtière peut se comparer aux taxis de ville. Ils ne vont pas loin par rapport à leur centre de fonctionnement. Pour ce type de navigation, on voit la côte au fur et à mesure qu'on se déplace. La situation devient compliquée quand on va très loin ou qu'on n'est plus en mesure de voir la côte. L'orientation se fait alors par rapport aux équipements que l'on a sur le bateau et aux points remarquables qui sont sur la côte : une tour, un château, un monument... C'est en somme, tout ce qu'on peut voir à distance quand on n'est plus à l'intérieur du port.

La navigation à la pêche est une autre catégorie. On y distingue la petite pêche, la moyenne pêche et la grande pêche. La distance par rapport à la côte détermine la catégorie.

La navigation au long cours est celle où l'on passe plusieurs jours sans voir la terre. Dans ce cas les moyens d'orientation concernent les astres (la navigation astronomique). En voyant le soleil, le navigateur prend un instrument qui s'appelle le sextant (qui se retrouve sur un bateau), le descend à l'horizon et il obtient un lieu de position. Quand

Cette formation de « capitaine au long cours » dure neuf (9) années en tout à savoir quatre (4) sur les bancs et cinq (5) en mer pour acquérir l'expérience professionnelle

il fait la deuxième observation une ou deux heures plus tard, il peut reconnaître l'endroit où il se trouve sur le globe terrestre.

Le jour, les astres comme le soleil sont utilisés pour s'orienter. La nuit, la lune, les planètes et les étoiles sont utilisées. D'autres moyens d'orientation au long cours concernent les points cardinaux. Certaines constellations peuvent aider à s'orienter sur les 360 degrés pour prendre un cap, une route menant vers la terre sans avoir au préalable trouvé un objet

à terre.

Cette formation de « capitaine au long cours » dure neuf (9) années en tout à savoir quatre (4) sur les bancs et cinq (5) en mer pour acquérir l'expérience professionnelle : c'est le temps effectif de la navigation. Il faut un total de soixante (60) mois d'expérience en mer et quatre (4) ans sur les bancs pour obtenir un brevet de capitaine au long cours. Pour y arriver, l'apprenant a besoin des cours sur la météorologie pour prévenir la pluie et éviter d'exposer les marchandises aux intempéries.

Aujourd'hui, la technologie est vraiment avancée ; on peut s'affranchir des moyens dont on disposait autrefois pour naviguer. Il y a désormais des satellites. Avec un appareil cellulaire, on peut naviguer sur GPS, aussi bien en mer que dans une voiture à terre. Il suffit de le programmer. Le GPS et les satellites sont venus révolutionner la navigation maritime, que l'on soit au long cours, à la navigation côtière ou à la pêche. Le GPS est une invention américaine ; un système pour lequel certains avaient émis des doutes mais qui est aujourd'hui généralisé. Pour éviter qu'un matin les Américains n'arrêtent ou ne modifient leur système, d'autres nationalités notamment chinoise, russe et européenne ont développé le leur.

Théophile DANDAKOU



L'intervention

des sapeurs-pompiers dans le domaine portuaire
(COMMANDANT AFFO).



L'Etat côtier a des obligations et responsabilités vis-à-vis des navires qui visitent la côte. Il en est de même pour l'Etat du port. Le corps des sapeurs-pompiers du Port Autonome de Lomé a été formé pour l'intervention lorsqu'il y a destruction de l'environnement par le feu. Ils interviennent avec des équipements moyens dans trois domaines principaux : la sauvegarde des navires, des biens et des vies humaines. Pour en savoir plus, la rédaction de LA PILOTINE reçoit dans ce numéro le Commandant AFFO Ayessi, Chef Service Sécurité et Environnement au Port Autonome de Lomé.

LA PILOTINE : Comment se fait l'intervention des sapeurs-pompiers du Port Autonome de Lomé ?

Commandant AFFO Ayessi : En mer, l'assistance aux vies humaines est obligatoire et gratuite alors que l'assistance aux biens se fait suivant un contrat de type commercial. Quand on nous sollicite pour sauver un navire qui a pris feu en mer, nous pensons d'abord au personnel ; les marins qui y vivent et travaillent. Nous pensons en priorité à épargner la vie des hommes des fléaux de l'incendie.

Ensuite la protection des biens, après les biens qui sont sur le plan de l'eau, nous nous occupons des biens qui sont sur la terre, les infrastructures portuaires : les bureaux, les portiques; tout ce qui est installation à quai en plus des camions qui entrent.

LA PILOTINE : Avec quels matériels les sapeurs-pompiers portuaires interviennent lorsqu'il y a un sinistre ?

C.A.A : Les sapeurs-pompiers du Port Autonome de Lomé interviennent principalement avec deux camions: les camions de lutte contre l'incendie qui sont équipés non seulement de citernes d'eau mais également d'une citerne pour la production de la mousse, parce qu'il y a certaines catégories de feu que l'eau simple ne suffit pas à éteindre. Il faut donc un émulseur (un produit chimique qui, mélangé avec de l'eau, produit de la mousse appelée le foisonnement. Il y a des mousses à bas foisonnement, des mousses à moyen foisonnement et à haut foisonnement).

En dehors de cette catégorie de citerne qui contient l'émulseur, nous avons à certains endroits le gaz carbonique (CO₂) et puis la poudre. A défaut de mettre le tout sur un seul camion, nous avons l'émulseur et l'eau qui se trouvent dans le gros camion à incendie et nous avons une petite unité qui se trouve dans la première intervention-incendie.

C'est un véhicule-bâché pickup dans lequel nous avons mis un certain nombre d'extincteurs (extincteur à poudre polyvalente et extincteur à gaz carbonique, CO₂).

LA PILOTINE : Par ordre de priorité, comment ce matériel est déployé quand il y a lieu d'intervenir ?

C.A.A : Lorsqu'il y a incendie, la première des choses est de dépêcher l'équipe qui se trouve à l'intérieur de la première intervention. Elle est sur le terrain, évalue la situation et ouvrira la porte à l'arrivée du gros camion qui vient avec la sirène et l'alarme. Une fois sur le terrain, les équipes se mettent en place, déploient le

matériel et commencent à lutter contre l'incendie. Au même moment nous sécurisons les moyens que nous avons mis en jeu pour pouvoir lutter contre cet incendie.

Si le feu devient très important et qu'à notre niveau nous ne pouvons pas l'éteindre avec tous nos moyens sous la main, nous faisons appel au service des pompiers de la ville (ceux de Kodjoviakopé surtout).

Ce plan est aussi valable pour les situations d'inondations. Là, il faut sauver les vies humaines par les moyens flottants; dégager tous ceux qui ne peuvent pas sortir de l'eau. Au même moment, certains endroits sont inondés ; il faut trouver des motopompes pour aspirer l'eau et libérer les locaux.

Entretien réalisé par
Théophile DANDAKOU







Le Nouveau Port de Pêche de Lomé:

DÉBARQUEMENT FACILE DES POISSONS.

Le nouveau port de pêche de Lomé, une structure qui présente une architecture moderne, offre plus de garantie, de sécurité et de prestation aussi bien aux femmes revendeuses, aux navires qu'aux pirogues.



Le nouveau Port de Pêche est le fruit de bonnes relations entre le Japon et le Togo. Les travaux sont en finition. Une réception provisoire a été d'ailleurs faite durant la semaine du 12 au 19 mars 2019. La réception provisoire technique a eu lieu le 20 mars et le bloc administratif a subi des essais concluants.

Dans les eaux, les pêcheurs ont testé leurs appareils et autres matériels de pêche. L'exercice a consisté à aller dans le bassin et accoster. Ensuite, il fallait entrer dans le bassin et en-sortir. Tout cela est destiné à vérifier la fiabilité et la solidité des

installations avant l'inauguration. Le nouveau port de pêche présente une architecture totalement rénovée :

- Le bloc administratif muni d'une machine pour la production de la glace destinée à conserver les poissons ;
- Deux chambres froides et des espaces aménagés pour la vente des poissons ;
- L'espace est bien aménagé pour accueillir environ 200 pirogues ;
- Des toilettes modernes y sont construites pour les pêcheurs.

Le domaine est vaste. À l'avenir, les hangars pourront aussi être aménagés pour les revendeuses. Ce sont des situations que n'offrait

pas l'ancienne structure. Du coup, le Port Autonome de Lomé en général présente un nouveau visage.

En effet, dans l'ancien port de pêche, les navires qui rentraient étaient un peu perturbés par les pirogues. C'était imprudent et cela n'assurait pas les meilleures conditions de sécurité et de prestation à ces navires. La rénovation a permis de libérer de l'espace pour l'ancien port minéralier.

PERE Samié
Responsable du Port de Pêche.





EXERCICE OBANGAMÉ EXPRESS 19, DANS LES EAUX TOGOLAISES

SÉCURITÉ ET SURETÉ

LE TOGO RENFORCE SON DISPOSITIF OPÉRATIONNEL DE SÉCURITÉ À TRAVERS DES EXERCICES MARITIMES

Un exercice de sécurité maritime dénommé Obangamé Express 2019, s'est déroulé en début d'année dans les eaux sous juridictions togolaises. Cette pratique répond conformément à l'architecture de Yaoundé et de la charte de Lomé qui recommandent une interopérabilité entre les forces navales et un partage des informations entre les différentes structures impliquées dans l'action de l'Etat en mer.

A travers ces manœuvres initiées par la préfecture maritime avec l'appui de la coopération américaine, l'initiative visait à conduire durant cinq jours des opérations articulées autour des thèmes suivants : lutte contre

les trafics de drogues, d'armes, d'êtres humains, lutte contre la pêche illicite non réglementée et non déclarée (INN), la pollution marine, la piraterie maritime. Enfin l'opération consistait à effectuer avec efficacité une

recherche et sauvetage en mer. L'objectif en initiant cet exercice est d'aboutir à la prise en compte des éléments juridiques permettant de poursuivre un navire fautif se trouvant dans les eaux d'un autre pays (bi ou multi-national)



ou venant d'un autre pays et en activité illicite dans nos eaux. Les opérations se sont déroulées autour de scénarii fictifs construits pour familiariser les forces d'interventions avec les procédures standards opérationnelles en matière de lutte contre les actes de brigandage en mer. Les équipes ont été donc amenées à s'entraîner, à intervenir en

de la gendarmerie maritime et de la marine nationale. Des équipes d'évaluation, d'intervention et de visite, constituées des diverses administrations et forces navales, ont été embarquées pour la traque des navires suspectés. À terre, des cellules notamment de réflexion, de communication et un centre des opérations, sont aussi mises en place

Vaisseau TAKOUGNADI Nèyo de consolider l'action d'animation et de coordination du Préfet maritime et de renforcer la capacité opérationnelle des administrations impliquées dans l'action de l'Etat en mer et améliorer la collaboration entre ces différentes administrations. Le préfet maritime a salué la réussite de l'exercice. Pour lui, les différents acteurs ont pu lors des manœuvres: « identifier, localiser et intercepter les navires susceptibles de se livrer à des activités illicites ; évaluer la prise en charge médicale des victimes d'un sinistre ; et évaluer la veille sur les réseaux sociaux, pour la gestion de l'information ». L'exercice Obangamé Express 2019 s'est déroulé sur la même période, simultanément dans les 20 pays signataires du code de conduite de Yaoundé. Il s'agit de l'Angola, du Bénin, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, de la République Démocratique du Congo, du Congo, du Cap Vert, du Gabon, du Ghana, de la Guinée, de la Guinée-



mer et à terre lors d'une crise. Pour conduire les opérations, le préfet maritime dans le cadre de sa mission de coordination, après avoir reçu l'alerte, a fait engager les moyens d'intervention : patrouilleur et vedette

pour accompagner le préfet maritime (en sa qualité de Directeur de crise) à trouver une solution à la crise ainsi née. L'exercice a permis selon le préfet maritime, directeur de crise pour la circonstance, le Capitaine de

Bissau, de la Guinée Equatoriale, du Libéria, du Maroc, du Nigéria, du Sénégal, de la Sierra Léone, de Sao Tomé-et-Principé et du Togo.





LES ACTIONS

DE LA RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE DES ENTREPRISES (RSE) DU PORT AUTONOME DE LOMÉ

La Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) a fait irruption dans la vie économique, politique et sociale. Les entreprises sont ainsi conduites à réagir à cette nouvelle exigence. La RSE est l'ensemble des pratiques mises en place par les entreprises dans le but de respecter les principes de développement durable, c'est-à-dire être économiquement viable, avoir un impact positif sur la société mais aussi mieux respecter l'environnement. C'est ainsi que le PAL,

depuis fort longtemps, s'est donné comme mission de s'investir dans

Diverses réalisations du PAL ont été enregistrées dans le domaine social. Toutes obéissent à un leitmotiv : le développement durable.

le bien-être social de son personnel et des riverains de la zone portuaire à travers diverses actions.

À cet effet, le PAL a mis sur pied un Centre Médico-Social. C'est un lieu dans lequel sont regroupés des professionnels de plusieurs métiers: assistantes sociales, éducateurs, médecins, puéricultrices, sages-femmes etc. Cette équipe propose un accueil gratuit et adapté à chaque situation, des consultations médicales ou encore un soutien social, pour faire face aux difficultés rencontrées. Il s'agit d'un lieu ouvert à tous, en particulier les employés du PAL.



Le centre a pour mission de :

Administrer les premiers soins aux accidentés et malades démunis :

- La prise en charge des cas sociaux ;
- L'assistance sociale pour des personnes se trouvant dans des situations difficiles.

Sensibiliser tous les acteurs sur :

- le VIH/SIDA et les IST sur le corridor Abidjan-Lagos;
- les risques d'accident sur les lieux de travail.

Le CMS est ouvert 24H sur 24 avec une équipe de permanence dirigée par un médecin. Les cas graves sont évacués vers les structures spécialisées en fonction de leur degré ou de la volonté du patient ; les employés portuaires étant assurés.

En outre, le PAL a créé une école qui est ouverte non seulement aux enfants du personnel, mais aussi aux riverains du Port de Lomé à des frais accessibles à toutes les couches sociales. Les élèves s'en sortent

avec de meilleurs résultats au Certificat d'Etudes du Premier Degré (CEPD).

Par ailleurs, le PAL a son petit marché qui permet aux bonnes dames de s'installer afin de répondre aux besoins de la restauration des acteurs de la zone portuaire. Le centre commercial moderne est ouvert au public sans distinction aucune.

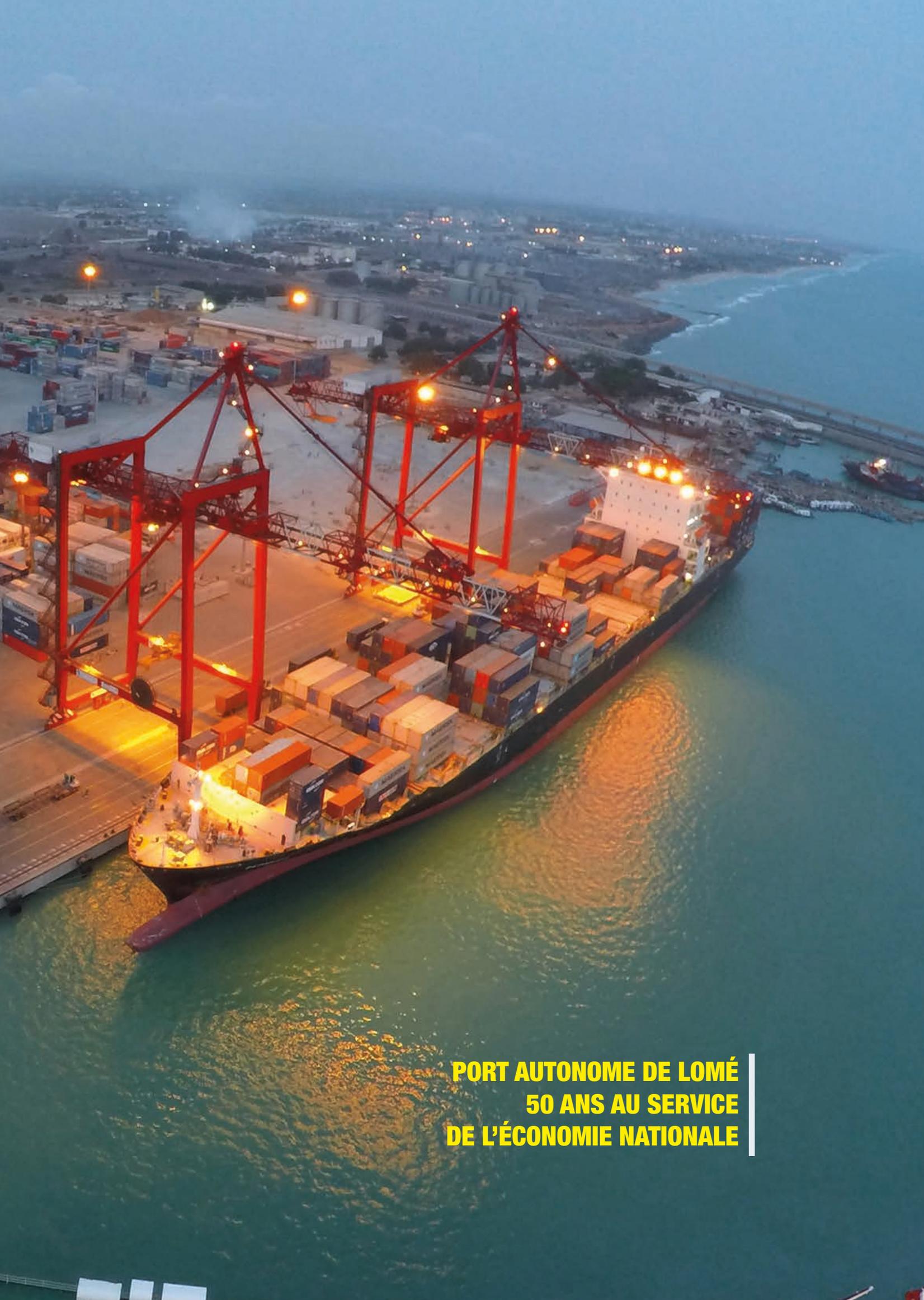
Du côté religieux, le foyer des marins et la mosquée du Port sont des lieux de prières pour les chrétiens et les musulmans.

Notons que la notion de responsabilité sociétale et environnementale (RSE) est née durant le «New Deal». Aujourd'hui, la RSE est au centre de préoccupations mondiales et devrait franchir un nouveau cap avec la mise en place de la norme ISO 26000.

Le Service Communication du PAL







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

Le club de football de première division togolaise, Association Sportive TOGO PORT (AS TOGO PORT) de Lomé a renouvelé son bureau exécutif le samedi 28 septembre 2018. Les délégués à cette Assemblée Générale avaient à se prononcer sur une seule liste de douze (12) membres ; « la liste expérience » présentée par Monsieur Kwamé T. Wili NENE, Directeur Commercial du Port Autonome de Lomé. Sans surprise, elle a été plébiscitée à plus de 94% des voix soit, 35 voix pour et 02 bulletins nuls.

**La promesse d'instaurer une rigueur au sein du club portuaire a permis le vote massif en faveur de l'unique liste :
« La gestion rigoureuse permettra aux autres entités de la zone portuaire de se sentir concernées par les affaires du club ».**

C'était la position du candidat NENE, tête de liste. Il prend finalement la présidence d'un club qui venait d'être éliminé de la course aux quarts de finale de la ligue africaine des champions. En outre, les dix matchs livrés en aller et retour pour terminer quatrième du groupe C lors de cette campagne continentale ont été couteux pour le bureau précédent. On comprend alors l'importance de la mobilisation des ressources financières qui doit impliquer tout acteur portuaire. Cela s'avère indispensable pour arriver à maintenir les joueurs, l'encadrement technique et les performances de l'unique club togolais qui a atteint la phase de groupe de cette compétition depuis plus de trente ans. Dès lors, le défi de maintenir le club au haut niveau de compétition nationale et continentale va peser sur la tête du nouvel exécutif composé comme suit :

Président: NENE KWAME T. WILI
1^{er} vice-président : GNAHOUAME Charles
2^e vice-président : NAKE LONLONWOU

Membres :
KANGBENI RICHARD
TAKPARA E. YODOU
DERMANE RAZAK
Mme DAO DONGA GENEVIEVE
Mme EGBARE S. JULIE



Le staff technique est composé de :
TRAORE BREHIMA : ENTRAINEUR ;
BELLO SEMIU : ENTRAINEUR ADJOINT ;
BAWA TRAORE : KINE ;
AYIH PIERRE : INFIRMIER ;



Le onze type sous l'ère TRAORE BREHIMA comprend :
01. ADONSOU AYAO; 03. TONTONGOU YAYA; 05. BODE ABOUL; 06. NAYO AYEBBA;
07. DJADJA ABLAMVI AYI; 08. ANTHONY ADUWA; 10. NUKAFU VICTOR; 14. KOUSSAGLO
XAVIER; 15. BABATUNDE MATTHEW; 19. GNAMA AKATE; 22. HUNLEDE KISSIMBO.



Avec cette composition, le club a aligné 08 victoires, 10 matchs nuls et 08 défaites sur les 26 matchs que compte la saison 2019/2020.





LOME CONTAINER TERMINAL



AUX SERVICES DE SES CLIENTS
24H/24H 7j/7j

COMMUNAUTE PORTUAIRE DE LOME

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME



Liste des Sociétés et Institutions Membres

STRUCTURES D'ETAT

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

MANUTENTIONNAIRES

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

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

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

TOGOLAISE D'AFFRETEMENT ET D'AGENCE DE LIGNE (TAAL)

INTER SEAS TOGO
ECOMARINE
COTOTRAC
LOGISTRANS
GROUPE GATO
UPRAD

REPRESENTANTS DES PAYS DU SAHEL

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

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)

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

Président :

Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON

Secrétaire Générale :

Agathe Mablé MENSAH ADAMBOUNOU

Siege de l'association :

Port Autonome de Lomé 01 BP : 1225-Lomé- 01Togo

Tél : +228 22 27 47 42 / 22 23 77 00

Fax : +228 22 27 26 27

CARNET DE PÊCHE

Un registre officiel des activités d'un bateau de pêche (y compris location et heure de capture, configuration des engins, effort nominal déployé, volume des échantillons, etc.). Ils sont obligatoires dans certains États, et constituent la base de nombre des données Tâche II de l'ICCAT.

**CADRE DE PRÉHENSION**

Structure permettant de saisir une unité de transport intermodal, soit par verrouillage en toiture, soit par bras télescopiques qui le prennent à la base.

**BITTE D'AMARRAGE**

Pièce verticale sur le pont d'un navire ou sur un quai, à laquelle on amarre les cordages du bateau. Sur un bateau, on ne parle que de bollards, à l'exception de ceux qui se situent dans l'axe du bateau et que l'on nomme bittes d'amarrage.

**DOCK**

Vaste bassin, dans un port, entouré de quais, qui communique parfois avec la mer par une écluse et qui est destinée à recevoir les navires pour les opérations de chargement ou de déchargement. D'où le nom « docker », désignant ceux qui travaillent sur le dock.

**COLISAGE**

Personne ou compagnie louant un navire à un armateur pour une période de temps donnée, ou loue de l'espace de stockage d'un navire pour un voyage défini.

**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.

**BALISAGE (BEACONAGE)**

Ensemble de signaux fixes ou flottants (bouées, balises, amers, etc.) pouvant être équipés de feux ou de signaux sonores, installés pour signaler les dangers ou aider un navire à suivre un chenal.





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

BOLUDA

Tél. : +228 22 71 75 36

NECOTRANS

Tél. : +228 22 27 93 84/ +228 22 27 93 59

OTOCI

Tél. : +228 22 71 75 76/22 71 41 24
Fax : +228 22 71 75 97

UNIPOINT

Tél. : +228 22 20 23 27 - Fax : +228 22 22 30 46

EXPO AUTO

Tél. : +228 22 27 04 75 - Fax : +228 22 27 04 76

GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR

SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DU GUICHET UNIQUE DU COMMERCE EXTÉRIEUR (SEGUCE)

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

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)

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

REPRÉSENTATIONS DES PAYS DU SAHEL AU TOGO

CONSEIL BURKINABÉ DES CHARGEURS (CBC)

Tél. : +228 22 27 62 70 - Fax : +228 22 27 02 79

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU BURKINA FASO (CCI-BF)

Tél. : +228 22 27 32 06 - Fax : +228 22 27 01 57

CONSEIL NIGÉRIEN DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)

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

LA NIGÉRIENNE DE TRANSIT (NITRA)

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

ENTREPÔTS MALIENS AU TOGO (EMATO)

Tél. : +228 22 27 48 40/22 23 77 00 Poste 45 41
Fax : +228 22 27 48 40

AUTRES PARTENAIRES

CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)

Tél. : +228 22 23 71 00 - Mail : cnct@cnct.tg

CABINET INROS LACKNER AG

Bureau de Lomé
Tél : +228 22 27 06 92 / +228 22 23 77 00 Poste 45 11

COTECNA (SOCIÉTÉ D'ADMINISTRATION DU SCANNER)

Tél. : +228 22 27 46 26 - Fax : +228 22 71 31 89

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO (CCIT)

Tél. : +228 22 21 70 65 - Fax : +228 22 21 47 30

OFFICE TOGOLAIS DES RECETTES (OTR)

BUREAU DES DOUANES DU PORT DE LOME
Tél. +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
Fax : +228 22 27 02 48

GENDARMERIE DU PORT

Tél. : +228 22 23 77 00 Poste 42 16/42 17 /+228 22 27 31 60

BRIGADE MARITIME

Tél : +228 22 23 77 00 Poste 42 05 ou 42 04 /+228 22 71 29 07

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT

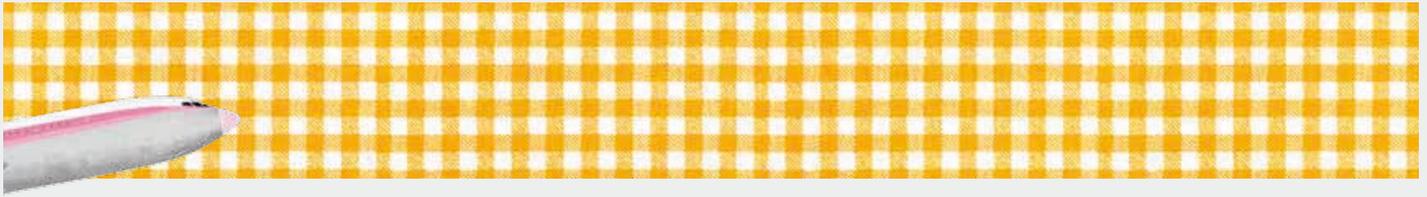
Tél. +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS

ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)
Tél : +228 22 23 77 43 / 22 27 47 42 Poste 45 43

OYSTER COMMUNICATION

Tél. : +228 22 35 10 10 / 98 70 71 89



JEU DE LOGIQUE

Avec qui a voyagé André en Suède?

Veillez lire attentivement les informations et noter un X pour chaque oui et un O pour chaque non dans la case appropriée. Le résultat est un diagramme qui répond logiquement à toutes les questions. Chaque ligne avec 4 cases contient un oui et trois non.

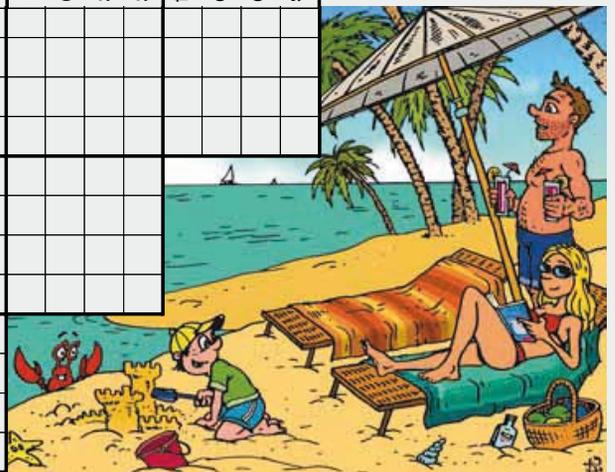
André part chaque année deux fois avec la même personne en vacances et toujours dans deux pays différents. Découvrez l'année respective les destinations des vacances ainsi que la personne respective qui l'accompagne.

Informations

- 1) Le voyage en Espagne a eu lieu une année après le voyage en Italie et durant l'année avant les voyages avec la sœur.
- 2) La destination d'un voyage en 2012 était Israël et en 2011 le Sri Lanka.
- 3) André a fait un voyage au Canada avec un copain et un voyage aux Etats-Unis avec son frère.
- 4) Les destinations des voyages étaient durant une année l'Espagne et le Canada.
- 5) La copine a voyagé une année après la sœur.

	année	printemps				automne				accompagné de			
		Israël	Espagne	Turquie	Etats-Unis	Italie	Canada	Suède	Sri Lanka	frère	copain	copine	sœur
	2009												
	2010												
	2011												
	2012												
accompagné de	frère												
	copain												
	copine												
	sœur												
automne	Italie												
	Canada												
	Suède												
	Sri Lanka												

**JOUEZ SUR
MIGROS-
MAGAZINE.CH**



année	printemps	automne	accompagné de



Avec qui a voyagé André en Suède?
Envoyez-nous votre réponse!

**VALEUR TOTALE DES GAINS
500 FRANCS**

A gagner, 5 bons d'achat Migros d'une valeur de 100 francs chacun!

COMMENT PARTICIPER

Téléphone: composez le 0901 591 906 (Fr. 1.-/appel depuis le réseau fixe).

SMS: envoyez MMF6 suivi de la solution, vos nom et adresse au 920 (Fr. 1.-/SMS). Exemple: MMF6 CHAT Pierre Lexemple Rue Lexemple 22 8000 Modèleville

Carte postale (courrier A): Migros Magazine, logical, case postale, 8074 Zurich

Internet: www.migrosmagazine.ch/coupdechance

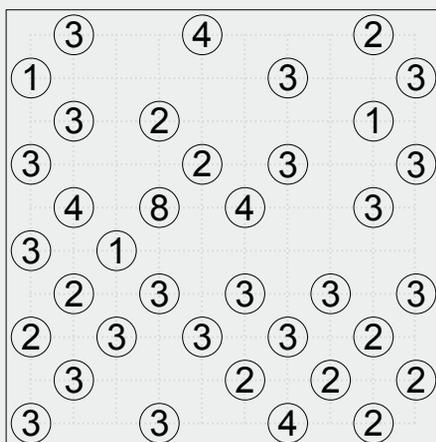
DÉLAI DE PARTICIPATION

dimanche 30.06.2013, à minuit

Le recours juridique est exclu. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du concours. Pas de versement en espèces. Concourir au moyen d'un logiciel de participation automatisé est exclu.

PONTS

Chaque cercle représente une île. Le chiffre à l'intérieur du cercle indique le nombre de lignes (ponts) qui passent sur cette île. Les ponts qui relient les îles voisines ne sont que des traits horizontaux ou verticaux. Les îles peuvent être reliées avec des lignes simples ou doubles. Au final, toutes les îles sont reliées les unes aux autres. Des intersections, des ponts diagonaux et des liaisons avec plus de 2 lignes ne sont pas autorisés.



Solution en page 66





UN PEU DE BONHEUR

Toto traverse le quartier le plus hot de la ville en voiture avec son papa.

- Dis papa, qu'est-ce qu'elles font les dames sur le trottoir?

Embarrassé, le père s'en tire par une pirouette :

- Elles vendent du bonheur. Une fois à la maison, Toto se dit qu'il en achèterait bien un peu de bonheur. Il casse sa

tirelire, prend son billet de 20 euros et sort de la maison pour aller voir les dames. Une fois rendu dans la bonne rue, il se dirige vers la première dame, lui tend le billet et lui demande un peu de bonheur.

La professionnelle est un peu décontenancée. Elle évite depuis longtemps toute infraction à la loi, mais d'autre part, elle ne peut cracher sur 20 euros en ces temps de crise. Elle ramène Toto chez elle et lui prépare trois tartines avec une bonne couche de Nutella.

Enfin, Toto rentre chez lui, où ses parents inquiets lui demandent où il était passé. Il regarde son père et lui dit qu'il était parti acheter un peu de bonheur auprès des dames qu'il lui avait montrées de la voiture.

Horriqué, le père lui demande ce qui s'est passé et Toto répond :

- Pas de problème avec les deux premières, mais pour la troisième je n'en pouvais plus, alors je l'ai seulement léchée...

TOTO FAIT DES MATHS

- Toto si tu as 10 bonbons et que Mathieu t'en prend un combien il t'en reste ?

- 10 bonbons et un cadavre
- Toto si je te donne 50 gâteaux et tu en manges 48 tu as donc ?
- Mal au ventre .

LE TRÈS HAUT DÉBIT POUR TOUS en 2019





LE PND

UNE PERSPECTIVE COMMUNE AVEC LE SECTEUR PRIVÉ

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

GOUVERNEMENT TOGOLAIS SECTEUR PRIVÉ

Rendez-vous des opportunités

CRÉER 500 000 EMPLOIS

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