

La Pilotine

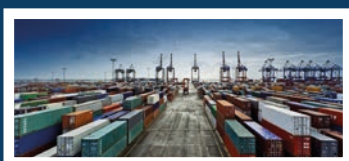
TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES

N°017 MJJ / 2019

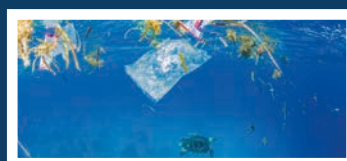
LE PORT AUTONOME DE LOMÉ UNE GESTION COMMERCIALE MODERNE



TENDANCES EN MATIERE DE
SECURITE MARITIME EN AFRIQUE



FRET MARITIME MONDIAL
BILAN DU 1ER SEMESTRE 2019



LA MEDITERRANEE
VA-T-ELLE DEVENIR
UNE MER DE PLASTIQUE?

MAG P. N°017 MJJ 2019



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

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, Lomé 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



SOMMAIRE

Edito : Performances Portuaires	P.05
Lomé, premier hub de l'Afrique de l'Ouest	P.06

Actualités :

Les activités de la direction commerciale du Port Autonome de Lomé	P.08
Dans l'univers des véhicules	P.12
Comment obtient-on le poisson frais, fumé, sale ou séché au port de pêche de Lomé au Togo ?	P.16
Biodiversité des espaces maritimes : des discussions au ralenti	P.20

Vie Portuaire

La méditerranée va-t-elle devenir une mer de plastique ?	P.22
Frêt maritime mondial : bilan du 1er semestre 2019	P.24
Tendances en matière de sécurité maritime en Afrique	P.26
L'industrie portuaire	P.32
Enjeu de la planification de l'espace maritime	P.36

Brèves :

Stratégie de sécurité maritime de l'Union européenne	P.40
Le fret maritime mondial plus propre en 2020	P.42
Perspectives 2019 : les coûts d'exploitation des compagnies maritimes sous pression	P.44
L'AS TOGO PORT à l'assaut d'un nouveau titre	P.46

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



PERFORMANCES PORTUAIRES

*Les activités de transbordement
ont augmenté près de 50 fois
depuis 2012 au Port de Lomé*



Le Port Autonome de Lomé (PAL) continue de réaliser des prouesses dans divers domaines des activités maritimes et portuaires. C'est dans cette perspective que les autorités portuaires ainsi que l'ensemble de la communauté portuaire mettent les bouchées doubles pour hisser le Port de Lomé au rang des ports les plus performants d'Afrique. Et, à l'arrivée, les fruits tiennent la promesse des fleurs puisque dans le domaine de transbordement, au Port de Lomé les performances ont été améliorées de près de 50% depuis 2012.

En effet, au Port de Lomé, les opérations de transbordement, ont donné un coup d'accélérateur au trafic global, permettant à la plateforme portuaire de Lomé de tutoyer celle d'Abidjan sur le volume de marchandises traitées. En 2018, les activités de transbordement au Port de Lomé ont permis de traiter 22 millions de tonnes contre 24 millions pour le Port d'Abidjan. Depuis 2012, les marchandises en transbordement au Port de Lomé ont connu une montée fulgurante. Insignifiant et ne représentant que 4% du trafic global il y a encore 7 ans, leur tonnage a atteint 14,2 millions en 2018. Avec cette augmentation de plus de 43% depuis 2012, les volumes transbordés représentent

désormais plus de la moitié (64%) du trafic global, confirmant les retombées positives obtenues, consécutivement, par le Port Autonome de Lomé les trois dernières années.

Si le transbordement a le vent en poupe, ce courant d'air favorable est surtout soufflé par le trafic conteneur. Dans ce domaine, Lomé semble avoir pris quelques longueurs d'avance sur ses voisins, concurrents directs, que sont les ports d'Abidjan, de Cotonou et de Tema.

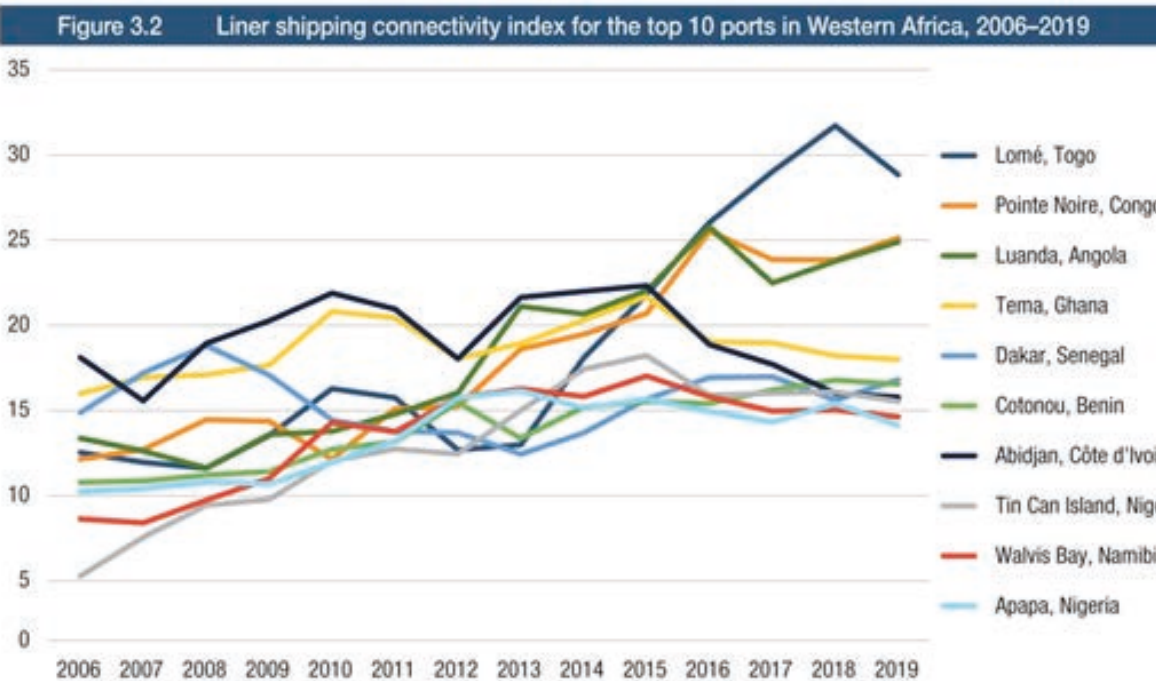
En effet, passé de 380 000 EVP en 2014 à un peu moins de 1,4 millions d'EVP en 2018, faisant de la capitale togolaise la principale plateforme à conteneurs de la sous-région ouest-Africaine, le trafic conteneur est fortement dominé par les opérations de transbordement. Ces dernières concentraient 77%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

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

RAPPORT ANNUEL 2019
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

ACTUALITÉS

LOMÉ, PREMIER HUB DEL’AFRIQUE DE L’OUEST



Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from MDS Transmodal. Underlying data for these and all other ports are available at <http://stats.unctad.org/maritime>.



Le rapport d'étude annuel sur les transports maritimes, élaboré par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) a été publié. Pour cette année 2019, il est noté entre autres qu'en Afrique, le Port Autonome de Lomé est devenu le premier port Hub de la région Ouest africaine. Il est suivi par Pointe Noire au Congo et Luanda en Angola. Les Ports Saïd en Egypte et Tanger Med au Maroc, sont les premiers ports africains de la région de la Méditerranée, Tanger Med a enregistré la plus forte augmentation absolue de son indice au monde au cours de la première décennie de ses activités depuis 2007.

A en croire ce rapport de plus 100 pages, c'est « stimulé par les réformes de modernisation et bénéficiant de la congestion du port de Lagos, au Nigéria, que le port de Lomé s'est rapidement développé ces dernières années. Un autre facteur influant sur la bonne performance des principaux ports de la région est qu'ils ont réussi à attirer des services directs en provenance de Chine, renforçant ainsi leurs indices. A cela, s'ajoute l'impact des services supplémentaires et les navires plus importants déployés

sur ces liaisons.

Ce rapport laisse découvrir qu'à Abidjan, en Côte d'Ivoire, qui occupait toujours le premier rang dans la région en 2016, est rétrogradé à la septième place en 2019. Lagos a quitté le "TOP 10" des ports les plus connectés de la région en 2006 pour la seizième position en 2019, tandis que d'autres ports nigériens (Tin Can Island et Apapa) ont rejoint le classement. La connectivité de l'Afrique de l'Ouest sur le continent africain est relativement faible, car sa position géographique ne la relie pas aux grandes routes de navigation nord-sud ou est-ouest.

En Afrique australe, 4 des 10 premiers ports de la région se trouvent en Afrique du Sud, à savoir Durban, Le Cap, Coega et Port Elizabeth. Les autres ports du top 10 se situent au Mozambique (Maputo, Beira et Nacala) et à Madagascar (Toamasina et Mahajanga), qui affichent tous des indices nettement inférieurs à ceux des quatre premiers ports sud-africains. En fait, dans cette région, la connectivité portuaire est étroitement liée aux propres systèmes de commerce de chaque pays.



LES ACTIVITÉS DE LA DIRECTION COMMERCIALE DU PORT AUTONOME DE LOMÉ

Madame ADANLETE LAWSON Akuélé Yewona
Directrice Commerciale du Port de Lomé



Unique port naturel en eau profonde de la sous-région ouest africaine, et le seul aussi, pour le moment, à pouvoir accueillir des navires de troisième génération, Le Port de Lomé (PAL) est le premier terminal à conteneurs d'Afrique de l'Ouest. Ses atouts en font un véritable pôle d'éclatement des marchandises sur la côte ouest-africaine : rapidité des formalités, réhabilitation et construction d'infrastructures de relais notamment les voies de contournement de la capitale.



La gestion commerciale du PAL s'avère donc indispensable non seulement pour son développement mais aussi pour l'économie togolaise. C'est donc la Direction Commerciale qui s'occupe de la politique commerciale sous l'autorité de la Direction Générale. En effet, elle s'occupe de la promotion du Port Autonome de Lomé auprès des clients, de la facturation de toutes les prestations de services, de la gestion du domaine du Port et des statistiques portuaires. Ce faisant, elle offre quatre principaux services qui vont de l'accueil des navires aux relations commerciales, à la facturation et au service communication.

SERVICE RELATIONS COMMERCIALES

Le service "Relations Commerciales" du Port Autonome de Lomé assure la promotion, la prospection clientèle, la veille commerciale et la gestion commerciale.

1. La promotion et la prospection :

Les activités de la promotion et de la prospection se résument à l'élaboration d'un planning des actions marketing et commerciales suivies de sa réalisation au cours de l'année. Ainsi nous avons notamment :

- Enquête de satisfaction clientèle : c'est une étude d'évaluation du niveau de satisfaction des clients du PAL par rapport aux prestations fournies par le PAL, les concessionnaires, les manutentionnaires ainsi que BOLUDA sur la plateforme portuaire de Lomé ;
- Visite clientèle : il s'agit d'une visite annuelle de l'équipe commerciale du PAL en direction des clients de la place portuaire de Lomé dans le but de les écouter, de prendre en compte leurs besoins et exigences, leurs suggestions d'amélioration etc. ;
- Organisation et participation aux évènements



- promotionnels qui regroupent les journées économiques, les conférences, les foires et salons organisés sur le plan national et international ;
- Benchmarking et veille concurrentielle: c'est une activité de suivi et d'analyse comparative des performances ou du fonctionnement des ports concurrents notamment sur le plan économique, financier, commercial et technologique, etc. ;
 - Action marketing « Ramadan » : dans les mosquées de Lomé à Cinkassé, dons de vivres aux clients musulmans dans l'optique de leur fidélisation ;
 - Action marketing « Spécial Tabaski » : dans les trois (3) pays du Sahel à savoir le Burkina Faso, le Mali et le Niger; don de bœufs à raison de dix (10) par pays en guise de remerciements de leur fidélisation ;
 - Mission commerciale et promotionnelle dans les pays du Sahel : il s'agit d'une mission d'écoute des chargeurs du Sahel notamment les clients majeurs dont le but est de prendre en compte leurs besoins et exigences pour les satisfaire davantage (amélioration continue) ;
 - Gestion des représentations du PAL dans les trois (3) pays du Sahel (Burkina Faso, Mali et Niger). Il s'agit du prolongement des activités du service relations commerciales dans ces pays notamment pour être plus proche de ces clients.

2. Gestion de la clientèle

- Les réclamations clients : cette activité consiste à prendre en compte les réclamations ou les points d'insatisfaction formulés par les clients à l'égard des services offerts. Ainsi, au PAL, un dispositif a été mis en place pour gérer les réclamations et il vise à garantir un bon traitement des

plaintes envoyées par les clients en vue d'une meilleure satisfaction ;

- La gestion des exonérations et des réductions sur factures : c'est un dispositif mis en place pour permettre à un client, jugé fidèle ou pour des raisons stratégiques, de pouvoir prétendre à une exonération ou à une réduction des frais portuaires qu'il doit au PAL ;
- La gestion des ristournes en fin d'exercices : Certains clients, en générale au crédit, bénéficient d'une ristourne en fonction du chiffre d'affaires réalisés au PAL durant l'année.

SERVICE FACTURATION

Une facture est un document qui atteste de l'achat de la vente de biens ou services à un client. En effet, il s'agit d'une liste détaillée des prestations ou marchandises vendues par une entreprise à un client. Elle rend compte de la somme due par un débiteur à un créancier. En ce qui concerne le PAL, le Service Facturation de la Direction Commerciale a pour tâche essentielle, l'établissement des différentes factures relatives à l'assistance faite aux navires à la marchandise et celles relatives aux redevances domaniales. L'assistance aux navires entraîne l'établissement de deux types de factures à savoir : la facture navigation et la facture de manutention-bord pour les activités résiduelles que le port continue de manutentionner.

- Pour la facture de navigation, il faut signaler que tout navire qui touche le port de Lomé paie des redevances de port et des redevances de prestations de services qui lui sont fournies :
 - Les redevances de port sont liées à l'abri dont bénéficie le navire, à son séjour en rade et son séjour à quai. Pour les navires n'entrant pas dans le

port, un forfait rade leur est facturé.

- Par contre, pour les redevances de prestation de services fournies aux navires, l'on facture en général, le pilotage entré et sorti, le temps d'attente du pilote ou une décommande du pilote et les prestations exceptionnelles telles que la lutte contre l'incendie, la location des pompes, la veille sécurité.
- Les prestations de remorquage et d'amarrage sont, depuis janvier 2018, assurées et facturées par le concessionnaire BOLIDA.

• La facture de manutention-bord :

- Pour les activités résiduelles qui concernent spécialement la manutention des vrac solides (céréales, son cubé, tourteaux, clinker, gypse, pouzzolane, graines de coton, du manganèse etc.)
- Les redevances de sureté portuaire, appliquées pour toutes les marchandises manipulées dans toutes les installations portuaires (môle 1, môle 2, troisième quai, quai pétrolier, quai minéralier, darse, LCT, etc.) qui remplacent la redevance ISPS initialement appliquée.

Les redevances des marchandises sont quant à elles perçues :

- Pour les opérations de manipulation des marchandises, de sous-palan à quai et inversement ;
- Pour les opérations de chargement et de déchargement des véhicules : Elles se composent des redevances fixes, des redevances de magasinage ou de stockage et de redevance pour les prestations accessoires (location d'équipement, le dépotage ou l'empotage des conteneurs, transfert des conteneurs et péage).

La dernière série de facturation concerne

la facturation du domaine portuaire qui se subdivise en la facturation de la location du domaine portuaire et la facturation des prestations accessoires :

- La facturation de la location du domaine portuaire concerne la facturation de la location des terrains nus (dans l'enceinte du port franc et dans la zone industrielle), la facturation de la sous-location et la cession autorisée. Ces factures font objet de pénalité lorsqu'elles ne sont pas payées à échéance ou lorsqu'il y a fausses déclarations du permissionnaire lors de la sous-location ou la cession ;
- La facturation des prestations accessoires sont perçues pour la confection des titres d'accès (badges et vignettes), le branchement de l'eau et de l'électricité aux usagers du port.

SERVICE COMMUNICATION

Suivant la décision n°431/13 /PAL du 20 juin 2013, le Service Communication s'occupe de :

- 1- Relations avec la Presse
- 2- Réalisation des supports de communication
- 3- Gestion du sponsoring, des aides, du mécénat....
- 4- Gestion des Relations Publiques
- 5- Gestion des Relations Internationales
- 6- Gestion de la Coopération

- I- Les Relations avec la Presse (tous les médias nationaux et internationaux)
 - La Télévision
 - La radio
 - La Presse écrite
 - La Presse en ligne
 - Les réseaux sociaux
 - La photographie/vidéo
 - Le suivi de l'exécution des contrats

- II- Gestion des Supports de Communication

- Les journaux (TOGOPORT INFO + PILOTINE)
- Les plaquettes institutionnelles
- Les films institutionnels
- Les documentaires
- Le logo sonore
- Les spots publicitaires
- Les panneaux publicitaires
- Les insertions publicitaires
- Les interviews
- Le site internet
- Les dépliants
- L'Agenda officiel du PAL
- Les calendriers
- Les banderoles
- Les kakémonos
- La publicité elle-même
- Les flyers
- Les gadgets de tout genre
- Les objets pour cadeaux d'affaires
- L'Annuaire téléphonique PAL
- le document de barème des redevances
- la réalisation des photos et vidéos
- Les demandes d'autorisation de tournages (photos/vidéos)
- le rapport d'activités (si possible)

III- Gestion des sponsorings, des aides et mécénats

- Les demandes de sponsorings avec contrepartie (contrat gagnant/gagnant)
- Les demandes de partenariats
- Les demandes d'aide ou d'assistance (matérielle ou financière)
- Les demandes de mécénats
- Les demandes de parrainage

IV- Gestion des Relations Publiques

- Les journées "Portes Ouvertes"
- Les conférences
- Les journées de Presse
- Les expositions
- Les tours cyclistes du Togo et du Faso

- Les foires/salons (nationaux et internationaux)
- Les visites (officielles, ordinaires, benchmarking, d'échange d'expériences)
- Les demandes d'audience et de rendez-vous
- Les réceptions (lors des réunions, visites, ateliers, conférences et autres rencontres...)
- Les missions d'information et de communication (nationales et internationales)
- Les missions promotionnelles dans les pays du Sahel, en Europe et partout ailleurs.

V- Gestion des Relations Internationales

- Relation avec les Organisations du Système des Nations- Unies (OMI, OMAOC, AGPAOC, CNUCED, PAM, IAPH, AIVP, CEDA, ICHCA INTERNATIONAL, ALLIANCE BORDERLESS, etc....)
- Relations avec les Ambassades
- Relation avec certains pays (dans le cadre de la coopération)

VI- Gestion de la Coopération

- Les contrats de jumelage
- Les accords de Coopération
- Les accords de partenariat
- Les mémorandums d'entente

VII-La gestion commune entre la communication et les relations commerciales

- Les foires
- Les salons
- Les expositions
- Les visites des Opérateurs Economiques
- Les visites d'Etat
- Les dons octroyés aux Musulmans (lors du Ramadan et de la Tabaski)



DANS L'UNIVERS DES VÉHICULES D'OCCASION AU TOGO

15 novembre 2019. Matinée ensoleillée. Une équipe rédactionnelle du Magazine Portuaire "LA PILOTINE" se rend au « Parc de Véhicules d'Occasion » (PVO) dans la zone portuaire de Lomé.





L'accès pour les usagers est subordonné à la présentation d'un ticket d'entrée. Dans ce parc, tout se vend et tout s'achète : véhicules d'occasion, postes téléviseurs, réfrigérateurs, ordinateurs, postes radios, bref tout article usager importé des pays occidentaux.

Qui mieux que les acteurs de la filière pour nous parler des véhicules d'occasion ? Et pour l'occasion, les personnes ressources ont été mobilisées. C'est dans une ambiance bon enfant que nous avons été accueillis dans l'enceinte du PVO par le chef-Parc Monsieur Bawibadi EDITCHAO. Rapidement l'équipe qui nous attendait s'est constituée. Messieurs Mikouadomé AKAKPO, Chef-Parc adjoint du PVO, Moussa GAZAROU, Secrétaire général de l'Association des Importateurs des Véhicules d'Occasion (ASIMVOC-Togo), de Agbessi Kodjo GOGOU, chef section transit au PVO et de Kokou YOKPOVI, agent de manutention, pointeur détaché au transit, tous sont disponibles et disposés à éclairer nos lanternes sur l'état actuel de la filière.

Tour à tour, ces personnes ressources nous ont entretenus sur la filière des véhicules d'occasion au Togo. Pour planter le décor, le Chef-Parc M. EDITCHAO qui fait l'état des lieux de cette filière. Selon lui, la filière qui se portait bien connaît aujourd'hui des périodes de flottement. Les activités

étaient florissantes entre 2005 et 2010. Les clients venaient massivement non seulement des pays de l'Hinterland mais aussi du Nigéria pour acheter les véhicules. Un seul nigérien pouvait acheter dix à quinze véhicules et les convoier dans son pays.

Mais à l'arrivée de l'actuel président du Nigéria Muhammadu BUHARI qui, au lendemain de son élection a constaté que ses concitoyens, surtout ceux du nord du Nigeria n'achetaient pas de véhicules dans leur pays, avait voulu en savoir davantage. On lui avait fait comprendre que le Nigeria avait interdit l'importation de véhicules d'un certain âge. Or le Togo en importe de tous âges et le coût est moindre par rapport à ceux importés au Nigeria. Les acquéreurs nigériens préféraient donc acheter au Togo à cause des coûts relativement bas mais aussi car à l'époque leur devise, « le NAIRA », était élevée par rapport au F.CFA. Selon toujours M. EDITCHAO, face à cette situation, le Président nigérien qui préférerait que ses compatriotes achètent les véhicules chez eux a décidé de libéraliser ce commerce. Désormais les véhicules de tous âges sont importés dans les ports nigériens. Du coup les commerçants nigériens qui venaient faire le marché au Togo ont préféré se tourner vers leur propre marché. Les Tracasseries douanières et policières que les clients nigériens ont commencées à

subir lors de la traversée du nord du Bénin avant de regagner leur pays est l'autre raison qui explique la mévente dans la filière des véhicules d'occasion au Togo. Et pour ne pas arranger la situation déjà difficile pour cette filière, la fermeture des frontières nigérianes intervenues il y a quelques mois a considérablement réduit le trafic. Du coup la clientèle nigériane a tari. Aujourd'hui, seuls les clients des pays de l'Hinterland et quelques nationaux sont les seuls clients du marché des véhicules d'occasion.

DU PARCOURS DES VÉHICULES D'OCCASION

Quant à M. Moussa GAZAROU, Secrétaire Général de l'Association des Importateurs des Véhicules d'Occasion (ASIMVOC), il nous a retracé le parcours des véhicules d'occasion jusqu'aux parcs à Lomé. D'abord, ce sont généralement leurs "frères" résidents en Europe et aux Etats-Unis d'Amérique qui assurent le regroupement de ces véhicules. Ils sont ensuite embarqués à bord de navires en conteneur ou en vrac. Lesquels navires mettent deux à quatre semaines, selon le port d'embarquement, pour traverser l'océan pour arriver au Port de Lomé. A en croire le SG ASIMVOC-Togo, il arrive durant la traversée, qu'il y ait des transbordements. Les véhicules soit passent d'un navire à un autre, soit sont débarqués puis réembarqués. Des situations qui, au constat du SG, engendrent souvent, des vols des accessoires des véhicules.

Une fois les navires accostés au Port de Lomé, il y a plusieurs formalités à remplir. Elles sont effectuées par les différents partenaires du Port que sont les manutentionnaires. Les véhicules sont ensuite convoyés du quai vers le sous-pont et c'est à ce niveau qu'ils sont dispatchés dans les différents parcs de ventes. Monsieur Kokou YOKPOVI, agent de manutention et pointeur détaché en transit, a donné d'amples détails sur le processus qui aboutit au transfert des véhicules. Ce processus commence bien avant l'accostage des navires avec l'ouverture de la liste d'enregistrement. Et s'ensuivent "le manifeste" et autres formalités dont seuls les professionnels maîtrisent les tenants et aboutissants, avec les jargons souvent incompréhensibles pour l'utilisateur lambda.

Pour un aperçu du nombre moyen des véhicules convoyés au seul PVO durant le mois d'octobre, un coup d'œil sur le tableau de statistiques permet de se rendre à l'évidence qu'il y a eu au total 544 véhicules enregistrés. Ce nombre est reparti comme suit : 262 véhicules touristiques, 162 VU1 à savoir les véhicules de type 4X4 et les minibus et enfin 120 VU2 que sont les camions et les engins lourds. Pour ce qui est du rapport entre le nombre des véhicules en transit et ceux mis en consommation, selon Monsieur Agbessi Kodjo GOGOU, chef section transit au PVO, les véhicules en transit vers les pays de l'Hinterland sont largement supérieurs à ceux mis en consommation. Et ceci pour plusieurs raisons liées aux difficultés de la filière.

DES DIFFICULTÉS DE LA FILIÈRE

Outre la fermeture des frontières nigérianes évoquée plus haut qui limite la venue de la clientèle nigériane pour acheter les voitures d'occasion dans les parcs du Port de Lomé, on note des difficultés à l'interne. Et c'est à M. GAZAROU, Secrétaire général de l'Association des Importateurs des Véhicules d'Occasion (ASIMVOC) qu'il revient de les recenser. Le plus important sont le coût élevé des frais de douane facturé par COTECNA pour la mise en consommation et les frais de transit élevés par rapport aux autres pays côtiers. En effet, les frais de douane relativement élevés empêchent, malgré la bonne volonté affichée, des Togolais de s'acheter des véhicules pour leur déplacement. Pour ce qui est des frais de transit, Monsieur Moussa GAZAROU, en comparaison, cite le cas du Bénin où le coût de transit pour les petits véhicules tourne autour de 292.000FCFA alors qu'il est de 350.000FCFA au Togo. Toujours au Bénin voisin, les frais de transit sont de 400.000FCFA pour les camions tandis qu'ils sont de 550.000FCFA au Togo. Ces disparités de frais de transit poussent certains clients des pays de l'Hinterland à aller dans d'autres pays.

Le secrétaire général de ASIMVOC s'est plaint du vol des accessoires des véhicules dans l'enceinte portuaire et ce en dépit des efforts déployés par l'autorité portuaire pour sécuriser les lieux. Aussi, a-t-il saisi l'occasion pour rendre un hommage mérité au Directeur Général du PAL qui a pris en compte leurs doléances en renforçant les mesures de sécurité pour réduire le vol dans l'enceinte portuaire.

DE L'AVENIR DE LA FILIÈRE DES VÉHICULES D'OCCASION

En dépit des difficultés, Monsieur Agbessi Kodjo GOGOU, chef section transit au PVO estime que la filière des véhicules d'occasion a de l'avenir au Togo. Ceci pour plusieurs raisons. D'abord, par la réputation du Togo d'être un pays sûr et les clients s'y sentent plus en sécurité. Ensuite le coût de la vie est relativement abordable selon les clients des pays de l'Hinterland. Enfin, les Togolais et les populations des pays de l'Hinterland eu égard à leur pouvoir d'achat sont condamnés à acheter des véhicules d'occasion pour leur déplacement et pour le transport en commun.

Finalement, il ressort que face aux difficultés que rencontrent les transactions des véhicules d'occasion au PAL, une équipe compétente s'active pour une meilleure attractivité. Ainsi, il est permis d'envisager avec espoir et optimisme un avenir radieux pour le secteur.





**COMMENT OBTIENT-ON LE
POISSON FRAIS, FUME, SALE
OU SECHE AU PORT DE PECHE
DE LOME AU TOGO ?**

Plusieurs étapes sont à franchir pour aboutir au produit final qu'est le poisson fumé, séché ou salé commercialisé par les femmes. De la pêche artisanale et moderne au fumage au village Katanga, LA PILOTINE vous propose des témoignages à travers des entretiens avec des hommes et femmes de ce milieu halieutique.



Nous sommes d'abord à l'ancien Port de pêche de Lomé. Les commerçantes regroupées au sein de l'Association de Femmes Consignatrices de Pirogues (AFECOPI) et les responsables de la pêche, nous entretiennent sur leur quotidien. Nous nous intéressons d'abord à Madame Kokoè d'ALMEIDA Présidente des femmes mareyeuses du Togo.

LA PILOTINE : Madame Kokoè d'ALMEIDA : Bonjour. Comment obtenez-vous du poisson frais chaque jour ?

Kokoè d'ALMEIDA : Bonjour. Ce sont les piroguiers ou responsables de bateaux ou autres matériels de pêche qui nous procurent chaque jour des poissons de diverses catégories. Nous travaillons pour cela toute la journée et même la nuit. Nos mouvements sont conditionnés à l'arrivée des pêcheurs. Puisque nous les consignons, nos activités commencent à n'importe quelle heure dès leur retour. Certains arrivent le matin, d'autres la nuit ou après trois jours quand ils vont en haute mer.

LA PILOTINE : Comment travaillez-vous alors en coopérative ?

d'ALMEIDA Kokoè : Nous avons plusieurs coopératives composées d'une dizaine de personnes. Mais la nôtre comprend plus de cent personnes. N'importe qui peut travailler avec nous pourvu que la personne soit animée d'une bonne volonté. Parmi nous, il y en a qui achètent le

poisson et le conservent au glaçon en vue de la revente. D'autres revendeuses achètent auprès des femmes des pêcheurs. Chaque catégorie a son association : les fumeuses ont la leur, de même que les sécheuses, les revendeuses au frais. C'est ce monde qui compose la coopérative.

Nous recevons ensuite Monsieur Kodjo GOVON, Délégué au Port de pêche.

LA PILOTINE : Bonjour ! En quoi consiste votre travail ?

M. Kodjo GOVON : Nous accompagnons les pêcheurs dans tout le processus jusqu'à l'arrivée du poisson sur la terre ferme. Nous accomplissons plus de quatre missions : nous partons en haute mer déjà à 2h du matin pour revenir entre 08h et 10h. D'autres reviennent la nuit ou font deux, trois voire huit jours en mer avant de revenir car tout dépend de la nature de la pêche. Nous ramenons tout type de poisson : les carpes, les thons, les silures, les capitaines, parfois les requins ; jamais la baleine. Nous avons de ces poissons dans les eaux togolaises mais parfois nous allons au Bénin et au Ghana pour des types de poissons vu qu'ils se déplacent constamment au gré des saisons.

LA PILOTINE : Parlez-nous du matériel utilisé

GOVON : Notre matériel se détériore très vite parce que





nous n'avons pas de place suffisante pour son stockage. Nos pirogues motorisées coûtent très chères et nous sommes toujours sous prêts bancaires. Nous remercions le gouvernement et ses partenaires pour les efforts louables ayant abouti à la construction d'un nouveau Port de pêche. Mais l'entrée de ce nouveau port ne sera pas facile pour nos engins.

Nous sommes ensuite arrivés dans l'univers des femmes mareyeuses du village Katanga.

Village des pêcheurs de la berge maritime de la banlieue de Lomé, Katanga est connu pour ses activités liées à la pêche. Seules deux activités principales y sont menées : la pêche, le traitement des poissons et sa commercialisation. Si l'activité de la pêche est principalement menée par des hommes, celle de la transformation et de la commercialisation des produits de pêche incombe généralement aux femmes. Elles s'évertuent chaque jour à transformer et à donner une plus-value aux poissons ramenés de pêche.

Ce village est constamment fréquenté du moment où il pourvoit tout le Togo en produits halieutiques comme les maquereaux, les anchois, les thons et autres.

D'origine ghanéenne, béninoise, nigériane, ivoirienne et togolaise, ces femmes sont des professionnelles dans la transformation des poissons par salage, séchage et fumage : « Chaque étape nécessite un savoir-faire qui, le plus souvent, est transmis de génération en génération », indique Madame Jeanne-Chantale AMEMATSRO, Présidente des Femmes Transformatrices de Poissons (FETRAPO).

« Nous achetons le poisson chez les consignatrices de pirogues et nous le convoyons à notre lieu de fumage par le biais des taxis moto. Une fois sur les lieux, nous étalons ces poissons au soleil avant le fumage. Ce processus peut prendre 4 à 10 heures. Tout dépendra du volume des poissons. Les coques de noix ou les épluchures de canne à sucre sont utilisés pour le fumage », précise-t-elle.

Le manque de magasins pour le stockage et d'espace de séchage sont leurs difficultés majeures.

La Rédaction.



GROUPE GATO

SHIPPING & LOGISTICS



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



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

GROUPE GATO SHIPPING & LOGISTICS (2G) SAU

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

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

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

BIODIVERSITE DES ESPACES MARITIMES : DES DISCUSSIONS AU RALENTI

DOSSIERS

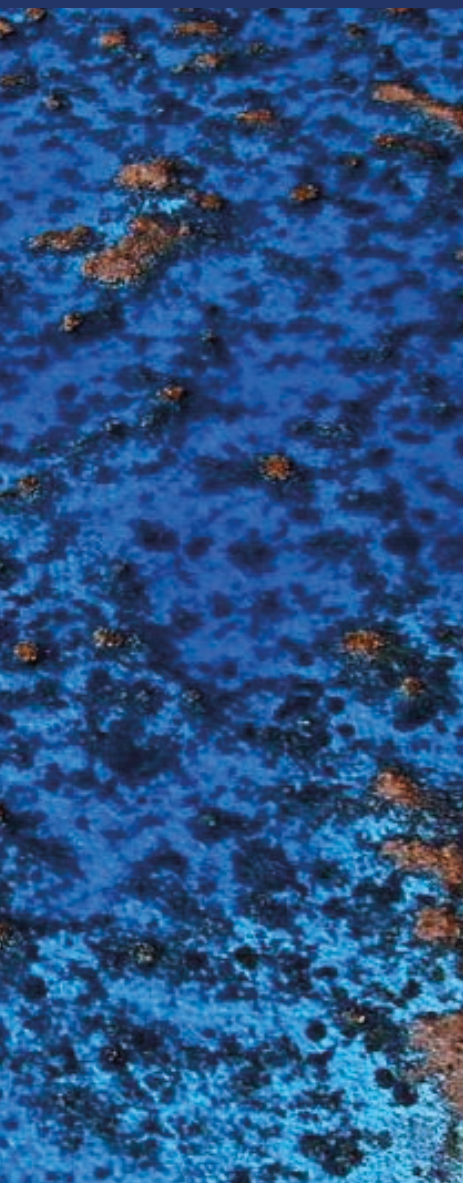
Le troisième cycle de négociation d'un nouveau traité sur la protection des océans s'est achevé vendredi à l'ONU. Bien qu'encourageante, la procédure juridique peine à atteindre le consensus.

Les Etats se sont réunis durant les deux dernières semaines d'août au siège de l'Organisation des Nations Unies à New York, pour discuter de l'adoption et du contenu d'un traité dédié à la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité dans les zones situées «au-delà des limites de la juridiction nationale», à savoir la haute mer et les grands fonds marins internationaux. Ces espaces couvrent presque la moitié de la surface de la terre et 64% de celle des océans. Le champ d'application substantiel et spatial du futur accord est donc immense, ce qui en annonce

l'importance environnementale, économique et géopolitique.

Ces espaces ne sont pourtant pas, à l'heure actuelle, des zones de non droit. En effet, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, considérée comme la «Constitution des océans», s'y applique entièrement et oblige déjà les Etats parties (168 Etats, les Etats-Unis ne l'ont cependant pas ratifiée), depuis son entrée en vigueur en 1994, à protéger le milieu marin et à exploiter ses ressources de manière durable. Mais force est de constater que ces

obligations sont, faute de précision sur la manière de les mettre en œuvre mais aussi et surtout du fait de la difficulté de contrôler les activités en mer, très peu appliquées dans les faits. Dans le même temps, les progrès techniques permettent de réaliser des activités dans des zones de plus en plus profondes et reculées. L'accord négocié vise ainsi essentiellement à préciser et à renforcer les obligations qui pèsent sur les Etats dans ces espaces et à les adapter aux nouvelles possibilités et préoccupations.
Aires marines protégées



Les quatre thèmes qui sont principalement négociés pour le futur accord sont les suivants : d'abord, la création d'un cadre juridique permettant la désignation d'aires marines protégées en haute mer, celles-ci ne pouvant aujourd'hui être créées que très difficilement à l'échelle internationale (comme l'a notamment montré la création de l'aire marine protégée en mer de Ross en Antarctique en 2016). Ensuite, la mise en place d'un régime relatif à l'accès aux ressources génétiques marines dans les espaces internationaux et aux modalités de leur exploitation, ces gènes étant à l'origine de découvertes particulièrement prometteuses, en matière médicale par exemple. Le troisième élément discuté concerne les modalités de mise en œuvre de l'obligation de réaliser des études d'impact environnemental lorsque les Etats conduisent des activités en haute mer ou dans les grands fonds marins. Enfin, le quatrième thème concerne les questions relatives au renforcement des capacités des pays en développement et au transfert de technologies marines à ces derniers, par les pays développés.

Ces quatre thèmes principaux sont transcendés par plusieurs questions à la fois fondamentales et particulièrement controversées : les modalités et le degré de coopération interétatique dans des espaces communs, la possibilité de s'approprier librement les ressources de ces espaces et d'en tirer des bénéfices pour les pays disposant des technologies nécessaires, le rôle des organisations internationales et l'étendue de leurs pouvoirs, ou encore, et

surtout, la division économique, politique et quelque peu anachronique persistante entre «pays développés» et «pays en développement». La notion d'équité, à la fois intra et intergénérationnelle, est en effet au cœur du débat. Ce sont, finalement, les dimensions environnementale et économique du développement durable qui se retrouvent étriquées dans ces négociations, ces deux dimensions étant à la fois indissociables et difficilement conciliables.

Urgence climatique

Le troisième cycle de négociation qui vient de s'achever a permis aux Etats de discuter et d'affiner un projet de traité regroupant les propositions précises et concrètes relatives aux quatre thèmes évoqués précédemment. Certaines avancées sont à souligner, comme sur la création d'une conférence des parties et d'un mécanisme d'échange d'informations. Cependant, de nombreux désaccords persistent, notamment sur l'épineuse question du partage des bénéfices tirés de l'exploitation des ressources génétiques. Sur ce point, si les «pays en développement» défendent toujours l'application d'un «principe de patrimoine commun de l'humanité», inspiré du régime qui s'applique à l'exploration et l'exploitation des minéraux des grands fonds marins internationaux, les pays «développés» prônent un système souple qui découlerait du principe coutumier de liberté d'accès et d'utilisation qui s'applique à la haute mer.



LA MEDITERRANEE VA-T-ELLE DEVENIR UNE MER DE PLASTIQUE?

DOSSIERS



La Méditerranée évoque souvent un décor de carte postale, et pourtant, ces images cachent une réalité moins paradisiaque. Sacs en plastique, bouteilles et canettes, emballages alimentaires... la Grande Bleue est devenue une mer de déchets.

Une étude a été publiée, le 24 juillet dernier, sur le suivi des déchets marins méditerranéens entre 1994 et 2017. La conclusion : la Méditerranée est la mer la plus polluée d'Europe.

Jusqu'à 300 déchets par km²

Selon l'étude, la quantité de déchets marins n'a cessé d'augmenter. Depuis 2012, cette densité se situe plutôt

autour de 200 déchets par km², avec un maximum de près de 300 atteint en 2015. Le plastique représente plus de 60% de ces déchets.

La mer Méditerranée est une mer semi-fermée. Tout ce qui rentre ne sort pas. Il n'y a pas d'échappatoire pour les déchets. Cette hausse s'explique à la fois par l'augmentation de la production de plastique sur la même période, et aussi par un recensement plus systématique. Aucune autre mer en Europe n'est autant polluée. « Dans une étude comparable menée en mer du Nord, les densités annuelles restaient inférieures à 50 déchets par km², ce qui correspond aux valeurs minimales rencontrées ici

», explique Olivia Gérigny.

Deux cent mille tonnes de plastiques sont ainsi déversées chaque année en Méditerranée, selon l'Ifremer. Les sources de pollution sont multiples : la navigation commerciale ou de plaisance, la pêche, l'aquaculture, les décharges, ou encore les zones industrielles ou urbaines.

La France, premier producteur de déchets plastiques de la région

Le 7 juin dernier 2019, l'ONG WWF avait déjà publié un rapport sur la pollution au plastique en mer Méditerranée. Selon celui-ci, la France, première puissance économique de Méditerranée, a rejeté

Selon une étude de l'Ifremer, la Méditerranée est la mer européenne la plus polluée. Deux cent mille tonnes de plastiques y sont déversées chaque année, représentant plus de 60% des déchets présents.



environ 11 200 tonnes de plastique en Méditerranée en 2016.

Le rapport montre également que la France est le premier producteur de déchets plastiques de la région, parmi les 22 pays riverains de la Méditerranée. En 2016, 4,5 millions de tonnes de déchets plastiques ont en effet été produits, soit 66,6 kg par personne, selon l'ONG.

Néanmoins, la France n'est pas le pays le plus pollueur, parvenant à récupérer 98% du plastique produit, selon WWF. En tête du classement : l'Égypte, la Turquie et l'Italie.

Des efforts en vue de bannir le plastique Pour lutter contre les déchets plastiques

sur les plages, la secrétaire d'État à la Transition écologique, Brune Poirson, a présenté le 5 août une charte comprenant quinze engagements pour les communes littorales, octroyant un label « plage sans plastique »

Les actions de sensibilisation, de prévention et de ramassage consistent, entre autres, à installer des poubelles de tri sur les plages, des fontaines à eau pour éviter l'usage de bouteilles en plastique ou encore à sensibiliser les commerçants installés près des plages à ne pas distribuer d'objets en plastique à usage unique.

« Même si certaines mesures sont un peu floues, comme par exemple sur la

question du suivi, il y a des mesures intéressantes. Cette charte peut inciter les élus à agir, surtout à l'approche des élections municipales », estime Flore Berlingen, directrice de Zero Waste France. « Cependant, selon nous, il faudrait aller plus loin : interdire les produits plastiques à usage unique, comme les gobelets jetables. »

Cette charte s'inscrit dans la lignée du plan « zéro plastique rejeté en mer d'ici 2025 » du gouvernement. L'Union européenne a également décidé l'interdiction, à partir de 2021, de produits plastiques à usage unique comme les cotons-tiges, pailles, touillettes à café, couverts ou assiettes.

FRET MARITIME MONDIAL :

BILAN DU 1^{ER} SEMESTRE 2019

Pris hors contexte, le sursaut de chargements au Chili au premier trimestre, la mise en place d'un nouveau service d'expéditions de banane de cinq navires et le nombre de contrats spot de banane au fil des mois auraient dû, en toute logique, générer au premier semestre un TCE moyen supérieur à celui de l'an passé sur la même période. Une telle conclusion ne tiendrait toutefois pas compte de l'augmentation à la fois de l'offre de tonnage sur le marché et du coût moyen du carburant.



L'accroissement de l'activité pour le grand segment, par la récupération de parts de marché chez les transporteurs et la concrétisation de nouvelles opportunités commerciales, est un élément assurément positif pour les opérateurs reefers. La difficulté consiste maintenant à inscrire cette réussite sur le long terme, et cela en gardant à l'esprit l'entrée en vigueur de la réglementation LSFO de l'OMI sur le plafonnement de la teneur en soufre à l'orée de 2020. Tous les navires reefers, à l'exception des nouveaux bâtiments Cool équipés d'un épurateur, devront se propulser avec un carburant plus cher qui compromettra la compétitivité du mode face aux alternatives que sont les porte-conteneurs. Le mode pourra-t-il justifier l'écart de prix par sa seule valeur ajoutée ? Les reefers resteront viables s'ils peuvent retenir leur clientèle tout en augmentant leurs prix. Mais si l'écart devient trop important, une large proportion des marchandises sera déroutée au profit des transporteurs. Ou pas ! Car le nombre de conteneurs actuellement produits reste insuffisant pour absorber cette réorientation. Et si la Chine décide de compenser les pertes en production de porc dues à la peste porcine africaine (PPA) par l'importation massive de protéines, cela pourrait entraîner non seulement une véritable pénurie de capacité reefer, mais aussi une flambée des tarifs et le risque que certaines marchandises restent à quai, faute d'équipement.

Sur ce point, le ministère chinois de l'Agriculture et des Affaires rurales a indiqué fin juin que la PPA était sous contrôle en Chine. Cependant, certaines observations de terrain plus fiables rapportent que la pandémie a déjà éradiqué jusqu'à la moitié des porcs reproducteurs du pays. Le gouvernement a signalé 137 foyers à ce jour, mais un grand nombre d'autres foyers n'ont pas été déclarés, dont notamment les derniers cas en date dans les provinces du Guangdong, du Guangxi et le Hunan au sud. Les pertes ne concernent pas uniquement les porcs infectés ou ceux

appartenant à des élevages où des cas ont été repérés. Nombre de producteurs mettent rapidement leurs porcs sur le marché lorsque les signalements de PPA se rapprochent de leur élevage. Et nombre de producteurs dont l'exploitation a été infectée hésitent, sans surprise, à repeupler du fait que le virus du PPA peut survivre plusieurs semaines hors de l'hôte si l'élevage n'a pas été rigoureusement désinfecté ! Au cours des six premiers mois de l'année, treize navires reefer/bateaux-congélateurs d'une moyenne d'âge de 32 ans et d'une capacité totale de 5.3m cbft ont été envoyés à la casse. Sur ces treize navires, neuf présentaient une capacité de 420 cbft ou plus et d'à peine plus de 30 ans en moyenne.

L'âge moyen des quatre plus petites unités était plus proche des 35 ans. La taille jouant désormais plus en leur défaveur dans le commerce de la banane spot qu'à leur avantage, les grands bâtiments qui ne seront pas capables de basculer d'une campagne de raisin de l'hémisphère Sud sur une campagne d'agrumes, puis sur une campagne de kiwi tout en restant rentables seront probablement voués à une fin funeste...

...Ou peut-être pas, car cette affirmation mérite d'être nuancée ! La démolition de ces plus grands navires a coïncidé avec l'annonce de la commande de construction par Fresh Carriers (FCC) de trois 570 cbft high cube d'une capacité d'arrimage de 100 conteneurs, soit une capacité d'export totale en ponts supérieur et inférieur de 6 800 palettes. L'origine de cette commande repose principalement sur le soutien du négociant de kiwi Zespri, qui déploiera ces unités sur des trajets reliant les grands marchés asiatiques, la Chine, le Japon et la Corée du Sud. L'affréteur estime que les bateaux pourraient réaliser jusqu'à six trajets par campagne si FCC est en mesure d'ajouter des courges butternut et des pommes aux expéditions de mars et d'avril. Le reste de l'année serait probablement réservé au transport de banane entre les Philippines et ces mêmes marchés.

En face, le petit segment jouit d'une situation globale bien plus confortable. Si le nombre de navires est encore légèrement excédentaire sur cinq des sept années du cycle pour permettre aux opérateurs d'atteindre le seuil TCE de 100 c/cbft, qui leur permettrait de justifier la commande d'une nouvelle unité, cette situation aura changé dans deux à trois ans lorsque de nombreux navires seront devenus obsolètes, soit du fait de la réglementation de l'OMI en 2020, soit simplement en raison de l'âge de la flotte. L'âge moyen de la catégorie des 100-300 cbft dépassait déjà les 30 ans au début de cette année. Les deux ans qui nous séparent de la fin du cycle sont généralement marqués par la demande supplémentaire des affréteurs de calmar, laquelle envoie caracoler le curseur du TCE bien au-delà de la marque des 100 c/cbft pendant une période prolongée.

En dépit de l'optimisme ambiant, aucun indice ne permet de penser que Seatrade envisage de commander d'autres bâtiments en plus de ses quatre unités Orange Class, livrées au cours des quatre premiers mois de l'année et intégrées à la flotte exploitée par GreenSea. Compte tenu de la situation actuelle du marché, la question n'est pas tant de savoir « si » une prochaine commande sera passée, mais bien « quand » elle le sera. Le petit segment aura également monopolisé les activités des ventes et acquisitions. L'armateur grec Lavinia s'est offert l'Esmeralda, de 549 cbft et construit en 1999, l'un des neuf navires MPC exploités par Seatrade. En réalité, M. Laskaridis est bien l'unique acteur en matière d'achat et de vente de reefers. D'une part, il paie bien plus que la valeur de la ferraille offerte sur les marchés d'Extrême-Orient, mais surtout il obtiendra un retour sur investissement quasi immédiat si les prises de calmar dans l'Atlantique Sud s'avèrent aussi phénoménales que prévu. Selon certaines sources non officielles, M. Laskaridis serait intéressé - pour ne pas dire convoiterait - par toutes les unités MPC encore en circulation.

TENDANCES EN MATIERE DE SECURITE MARITIME EN AFRIQUE

DOSSIERS

Plus de 90%
du commerce mondial se fait par
voie maritime.

Les câbles sous-marins transmettent 95% des données de télécommunication et environ 10 000 milliards de dollars par jour. Couper un groupe de tels câbles pourrait priver un tiers de la planète] d'internet. La contrebande maritime de drogues, de pétrole, d'antiquités, de charbon de bois, d'ivoire et d'autres produits facilite la constitution de réseaux criminels transnationaux et le financement de groupes terroristes. Le trafic d'armes alimente les conflits dans le monde entier et, avec la multiplication des activités armées privées en mer, la frontière entre les actions étatiques et non étatiques s'estompe en ce qui concerne la sécurité maritime.

La vie telle que nous la connaissons aujourd'hui dépend fortement de l'environnement maritime. La sécurité maritime est donc une protection intégrale, bien que souvent invisible, de notre mode de vie moderne. Un éventail de menaces maritimes présente de sérieux défis aux aspects fondamentaux de notre

communauté mondiale interconnectée. M. Ian Ralby, directeur des études de droit et de la sécurité maritimes au CESA, discute de l'importance des nouvelles tendances en matière de sécurité maritime en Afrique ainsi que des principales avancées en matière d'adaptation aux menaces en constante évolution.

Pourquoi le domaine maritime est-il si important pour l'Afrique ?

En Afrique, comme dans le reste du monde, le domaine maritime est l'élément vital de l'économie et, dans de nombreux cas, un élément central de la sécurité et de la souveraineté alimentaires. Nous utilisons souvent l'expression « pas d'expédition, pas de provisions » pour souligner l'impact du commerce maritime sur notre mode de vie. Compte tenu de l'incroyable volume d'échanges maritimes, cette expression s'applique à tous les pays du monde, qu'ils soient littoraux ou enclavés. Au-delà des marchandises qui entrent

par les ports africains, une quantité incalculable est également exportée. Historiquement, ces exportations étaient principalement constituées de matières premières : or, diamant, minéraux, poisson, coton, cacao, bois de charpente et autres produits agricoles et extractifs.

Avec l'expansion des secteurs de la fabrication et de l'artisanat exportables, les exportations de produits finis sont en augmentation. L'accès à des itinéraires de transit maritimes sûrs et sécurisés sera essentiel à la bonne intégration de ces produits sur le marché mondial. Sur le plan économique, le domaine maritime est donc au centre du développement et de la prospérité de l'Afrique.

En Afrique, plus que dans d'autres parties du monde, le poisson est une source majeure de nourriture. Dans certains pays, 90% des protéines alimentaires proviennent du poisson. Cela signifie qu'au-delà de l'importance économique du domaine maritime, certains pays africains dépendent de la pêche pour

La sécurité maritime en Afrique évolue rapidement et entraîne donc des innovations dans l'architecture de la sécurité maritime, s'offrant ainsi à une coordination régionale accrue.



la survie de leurs populations. Toute interruption de l'accès au poisson constitue une menace pour la sécurité alimentaire dans ces pays. De même, si les pêcheries d'un pays sont touchées par des dégâts environnementaux causés par le dumping ou la surpêche, le pays perd sa souveraineté alimentaire — le contrôle de son approvisionnement alimentaire national. Le domaine maritime en Afrique est donc crucial non seulement pour l'économie, mais aussi pour la sécurité alimentaire et la souveraineté alimentaire.

Quelles sont les principales menaces émergentes auxquelles l'Afrique est confrontée dans le domaine maritime?

La piraterie reste un problème grave à l'échelle du continent. Alors que beaucoup pensent que la piraterie se poursuit au large des côtes somaliennes et beaucoup pensent qu'elle a été vaincue. Les deux assertions sont fausses. La piraterie est un problème terrestre présentant des symptômes maritimes et, même si les symptômes ont changé, les problèmes persistent. Qu'il s'agisse de contrebande de charbon de bois, de trafic d'armes ou d'attaques contre des navires engagés dans d'autres activités illicites, de nombreux acteurs qui ont commis des actes de piraterie il y a dix ans continuent de commettre des crimes maritimes. En plus de ces défis, l'insécurité au Yémen a conduit à un degré remarquable d'innovation criminelle dans la mer Rouge, notamment des bateaux-bombes télécommandés constituant une menace pour le commerce et des sous-marins non habités menaçant l'infrastructure maritime. Ces développements ont des implications pour toute la région. À de nombreux égards, l'aveuglement des richesses et ses implications constituent l'une des plus grandes menaces pour le domaine maritime en Afrique.

Outre cette dynamique, les pays africains continueront à faire face à des activités à la fois criminelles et légitimes pour tirer parti de leurs ressources marines. De nombreux pays d'Afrique ont réussi à surmonter l'aveuglement marin — le phénomène de l'ignorance du domaine maritime — mais beaucoup continuent de souffrir de l'aveuglement des richesses maritimes. En d'autres termes, ils savent que l'espace maritime a de la valeur,

mais ils ne comprennent pas combien il ne vaut ni ce qui pourrait être fait pour l'améliorer. Les gouvernements devront se montrer plus agressifs envers ceux qui cherchent à voler du poisson, du sable, des minéraux et d'autres ressources. Toutefois, des acteurs légitimes en apparence chercheront à tirer parti de l'aveuglement des richesses africaines et à « négocier » des accords qui nuisent aux États africains et profitent aux entités étrangères. Ainsi, à de nombreux égards, l'aveuglement des richesses et ses implications constituent l'une des plus grandes menaces pour le domaine maritime en Afrique. Dans les États insulaires de l'Est du continent et de l'océan Indien, les mouvements d'héroïne ont augmenté

considérablement ces dernières années et menacent de renforcer les réseaux criminels transnationaux tout en neutralisant une partie importante de la population en âge de travailler dans ces pays. Dans le Nord, le trafic de migrants à travers la mer Méditerranée a attiré l'attention de la communauté internationale et constitue un sérieux défi. En même temps, la contrebande de carburant sur les côtes est endémique et constitue une source majeure de financement pour les réseaux terroristes et illicites. Ce sera probablement un problème pour les années à venir.

En Afrique de l'Ouest et centrale, divers problèmes, qui vont de la piraterie au vol à main armée en mer en passant par les activités pétrolières illicites, le trafic



sous toutes ses formes, la contrebande de biens divers et diverses infractions environnementales, menacent la sécurité, la sûreté et la durabilité de l'espace maritime. Au fur et à mesure que les dispositifs policiers côtiers s'améliorent, les attaques deviennent de plus en plus brutales et se produisent plus au large, entraînant une augmentation du nombre de demandes de rançon pour tenir compte des activités les plus risquées. Le succès des États côtiers du golfe de Guinée engendre ainsi de nouveaux défis qui mettront à l'épreuve la résilience et l'adaptabilité de la région.

« L'architecture » de la sécurité maritime en Afrique s'est beaucoup développée au cours des dix dernières années. Comment se

présente-t-elle aujourd'hui et où va-t-elle ?

La rapidité avec laquelle l'architecture de la sécurité maritime se développe en Afrique est vraiment remarquable. Au cours de la dernière décennie, les efforts visant à instaurer une coopération en matière de sécurité maritime entre les gouvernements et entre les régions ont donné une image de plus en plus claire de ce à quoi ressemblerait une approche panafricaine de la sécurité maritime. Alors qu'une grande partie de l'Afrique du Nord coopère avec l'Europe du Sud dans le cadre de l'Initiative de défense 5 + 5, les codes de conduite de Djibouti et de Yaoundé sont les principaux piliers de la coopération en matière de sécurité maritime pour le reste du continent. Initié

en 2009, le Code de Djibouti a réuni plusieurs États de la péninsule arabique ainsi que tous les États d'Afrique de l'est, du sud et de l'océan Indien, de l'Égypte à l'Afrique du Sud, afin de coopérer dans la lutte contre la piraterie.

S'inspirant de cette initiative et confrontés à leur propre problème de piraterie, les États du vaste golfe de Guinée – du Sénégal à l'Angola – ont formé le Code de Yaoundé en 2013. Mais le Code de Yaoundé visait la coopération dans toutes les formes de criminalité maritime, de la piraterie au trafic de pétrole à la pêche illégale. En outre, il a tiré parti des zones maritimes établies par la CEDEAO et la CEEAC, de sorte qu'il existe désormais un ensemble très clair d'institutions en cascade couvrant non seulement les États côtiers des deux régions, mais également les États enclavés.

Le Code de conduite de Yaoundé est ancré dans les 26 États signataires et leurs initiatives nationales pour élaborer des processus inter-organismes et des stratégies maritimes nationales ont été louables. Ces États sont regroupés en zones, chacune d'elles disposant d'un centre régional de coopération opérationnelle qui assure la coordination entre les zones et les États individuels. Ainsi, le Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique Centrale (CRESMAC) en Afrique centrale couvre les zones A et D, et le CRESMAO en Afrique de l'Ouest. Au sommet se trouve le centre de coordination interrégional, souvent désigné par son acronyme français, CIC, basé à Yaoundé au Cameroun. En place depuis de près de six ans, cette architecture est toujours opérationnelle et produit des résultats sur l'eau, mais il reste encore beaucoup de travail à faire.

Inspiré à la fois de l'architecture de la région du golfe de Guinée et de certaines de ses réussites, et reconnaissant la nature multiforme des menaces maritimes, le Code de Djibouti a été réassemblé en janvier 2017 afin de produire les amendements de Jeddah, étendant ainsi le régime de coopération à tout le spectre des crimes maritimes. L'architecture en Afrique de l'Est n'est pas aussi clairement définie que dans le golfe de Guinée, mais des mécanismes de coopération commencent à s'implanter, en particulier



dans les États de la Commission de l'océan Indien, qui ont mis en place un Centre régional de coordination opérationnelle et un Centre régional de fusion d'informations à Madagascar. Le programme MASE financé par l'Union européenne permet de rapprocher les États insulaires de l'océan Indien et les États côtiers de l'Afrique de l'Est, indiquant qu'une architecture similaire à celle du golfe de Guinée repose à l'horizon. Curieusement, la Namibie est le seul État côtier en Afrique qui ne fait pas partie du Code de Djibouti, du Code de Yaoundé ni du Code 5 + 5. En outre, la demande d'adhésion du Maroc au Code de Yaoundé a suscité une réflexion sur le futur de la sécurité en Afrique de l'Atlantique (S2A2) en tant que prochaine génération de l'architecture de Yaoundé, couvrant potentiellement toute la façade atlantique. Bien que des critiques concernant le rythme de certaines institutions aient été formulées, il est important de rappeler qu'il y a 10 ans, il n'existait aucune architecture de sécurité maritime claire dans la plupart des pays africains. En conséquence, les régimes de coopération et les exemples concrets de succès – tels que la zone D de l'ECCAS (Cameroun, Guinée équatoriale, Gabon et São Tomé e Príncipe), qui mènent avec succès des opérations combinées en mer pratiquement tous les jours de l'année — sont une source d'inspiration, et pas seulement en Afrique, mais dans le monde entier.

De quoi a-t-on besoin pour pouvoir s'appuyer sur les initiatives régionales et sous-régionales afin de réaliser la vision AIMS 2050 pour la sécurité maritime, la gouvernance et le développement en Afrique ? Quel est le rôle de l'Union africaine et quel est le rôle des Communautés économiques régionales (CER) dans ce processus ?

Il existe un lien inextricable entre la sécurité maritime, la gouvernance maritime et l'économie maritime. L'Union africaine est peut-être « propriétaire » de la Stratégie maritime intégrée pour l'Afrique (AIMS) 2050, mais si elle souhaite voir cette stratégie mise en œuvre, elle devra faire preuve d'un réel engagement envers le domaine maritime en Afrique. Un travail extrêmement positif est en cours aux niveaux zonal, régional, et interrégional. Mais l'UA n'a pas encore

montré l'intérêt de rassembler tous ces efforts pour former une approche panafricaine de la sécurité maritime. Bien que la restructuration récente des comités concernés de l'UA ait mis l'accent sur l'économie bleue, cela ne se traduit pas encore par une réponse aux autres besoins maritimes. Comme de nombreux gouvernements africains l'ont constaté, il existe un lien inextricable entre la sécurité maritime, la gouvernance maritime et l'économie maritime. L'économie bleue est le résultat durable, inclusif et écologique de ces initiatives. Pour que l'UA s'engage dans la mise en œuvre de l'AIMS 2050, elle doit disposer d'une expertise de niveau stratégique concernant ces trois piliers et collaborer avec les CER afin que la sécurité maritime, la sécurité, la gouvernance et le développement deviennent une réalité sur le continent.

Cependant, les CER ne peuvent pas se permettre d'attendre l'AU. Plusieurs CER ne l'attendent pas. Le problème est l'incohérence entre eux. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour créer une coopération interrégionale en matière de sécurité maritime. Les CER doivent en outre œuvrer à la promotion du commerce des idées circulant en Afrique afin que les enseignements d'une région puissent être partagés avec d'autres. Certaines des approches les plus dynamiques pour résoudre les problèmes de sécurité maritime dans le monde peuvent être trouvées en Afrique. Les CER devraient donc se concentrer sur le renforcement des capacités sur le continent. En outre, étant donné que l'aveuglement des richesses constitue une menace pour l'ensemble du continent, les CER devraient aider leurs États membres à mener les études scientifiques et économiques nécessaires afin de comprendre à la fois la valeur de leurs domaines maritimes et le potentiel d'amélioration de cette valeur de manière durable et responsable.

Quelles priorités envisagez-vous dorénavant concernant les initiatives en matière de sécurité maritime ?

À bien des égards, la première priorité en Afrique est de continuer sur cette lancée. Tant de choses se sont passées au cours de la dernière décennie et il existe

maintenant beaucoup d'expérience et de compétences dans un large éventail de domaines sur le continent. De plus en plus, il est évident que l'un des moyens les plus efficaces pour inciter les États africains à adopter de nouvelles approches à la protection, la gouvernance et au développement de l'espace maritime est de constater l'efficacité de ces approches dans d'autres parties du continent. Ainsi, identifier et partager les expériences réussies et les leçons tirées en Afrique devrait être une priorité. C'est le concept directeur du Dialogue maritime annuel du CESA, dont la prochaine édition se tiendra à Windhoek, en Namibie, en mai. Le moment est venu de se concentrer sur la résolution des conflits et la coordination des différentes parties de l'architecture de la sécurité maritime sur le continent.

Il est extrêmement important de reconnaître à la fois les nouvelles menaces et les menaces qui n'ont pas encore été traitées. Par exemple, les crimes contre l'environnement n'ont pas été au centre des préoccupations de la dernière décennie. Les vols de pétrole et de carburant, les déversements et rejets illicites et les transferts illégaux de navire à navire se produisent quotidiennement sans la permission des États côtiers et nuisent à l'environnement marin, notamment lors de déversements de pétrole.

Enfin, avec la prolifération des instruments et des institutions au cours de la dernière décennie, le moment est venu de se concentrer sur la résolution des conflits et la coordination des différentes parties de l'architecture de la sécurité maritime sur le continent. En faisant le bilan de la situation, les gouvernements africains peuvent déterminer ce qui doit être fait pour résoudre les lacunes et les redondances qui compromettent le fonctionnement des nombreuses initiatives. De plus, cela peut aider les gouvernements africains et les institutions coopératives à se préparer à relever de nouveaux défis alors que les criminels réagissent à l'amélioration des mesures de répression maritimes.

COMMUNAUTE PORTUAIRE DE LOME

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME



LISTE DES SOCIETES ET INSTITUTIONS MEMBRES

STRUCTURES D'ÉTAT

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

MANUTENTIONNAIRES

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

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

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

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

REPRESENTANTS DES PAYS DU SAHEL

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

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)

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

Président

Contre - Amiral Fogan Kodjo ADEGNON

Secrétaire Générale

Agathe mablé MENSAH ADAMBOUNOU

Siège de l'association

Port Autonome de Lomé 01 BP : 1225 Lomé 01 Togo

Tél : +228 22 27 47 42 / 22 23 77 00

Fax : +228 22 27 26 27

L'INDUSTRIE PORTUAIRE

Qu'elles soient localisées à l'intérieur des périmètres portuaires, à leur pourtour ou dans des agglomérations, les industries sont à la fois génératrices de trafic pour les ports et de valeur ajoutée et d'emplois pour les territoires.

DOSSIERS

Avec sept grands ports maritimes métropolitains, la France est la 5ème puissance portuaire européenne. Elle est reliée à tous les continents grâce à son offre maritime internationale de premier plan. Situés à l'interface de routes maritimes et de réseaux de transport terrestres multimodaux permettant un accès direct et interconnecté aux moyens de transport massifiés, les espaces portuaires offrent des conditions privilégiées pour la transformation de produits et le développement d'industries lourdes. Ce sont à la fois des portes d'entrée et de sortie des territoires et des zones de massification des flux.

Les ports disposent par ailleurs d'importantes réserves foncières : plus d'une dizaine de milliers d'hectares sont disponibles dans les sept GPM français, ce qui leur permet de réaliser des projets d'implantation de nouvelles activités, pour lesquels des investissements sont déjà programmés. Les grands ports maritimes accueillent sur leur domaine foncier de nombreuses activités industrielles traditionnelles, qui emploient plus de 90 000 personnes.

Les zones portuaires abritent la majeure partie des capacités de raffinage présentes en France et les recettes des ports proviennent en grande partie de la filière des hydrocarbures. Or, la France connaît, depuis les années 2000, une baisse continue de sa demande intérieure de produits pétroliers, une baisse que

la crise de 2008 n'a fait qu'amplifier. Les grands pétroliers estiment que le secteur du raffinage est en surcapacité en Europe ; il est donc nécessaire d'adapter sa production en tenant compte des investissements très productifs réalisés au plus près des ports d'exportation. Ainsi, depuis 2010, ce sont quatre raffineries sur les douze présentes sur le territoire français qui ont été fermées ou mises sous cocon, dont celle de Pétroplus (à Grand-Couronne, dans la banlieue industrielle de Rouen) et celle de Total (à Dunkerque).

L'avenir des raffineries de pétrole passera nécessairement par une modernisation de leurs activités. Ainsi, sur le GPM de Marseille, la raffinerie Total (de La Mède) devrait être reconvertie dans la production de biocarburants, alors que celle de Donges, située sur le site du GPM de Nantes-Saint-Nazaire, devrait être équipée d'une unité de désulfuration devant lui permettre d'améliorer sa rentabilité. Mais il serait irréaliste d'envisager de nouvelles ouvertures. Par ailleurs, près des trois quarts de la fonte et plus de la moitié de l'acier français sont fabriqués dans des sites portuaires, faisant ainsi des ports les lieux de prédilection de l'industrie sidérurgique. Mais, là encore, la production a fortement baissé. Les crises mondiales successives ont entraîné la fermeture de nombreux sites sidérurgiques en France. Dans ce contexte baissier, Arcelor-Mittal

privilégie les sites portuaires pour le maintien de ses capacités de production en Europe, une stratégie qui épargne ainsi des sites idéalement situés « les pieds dans l'eau », comme ceux de Fos-sur-Mer et de Dunkerque.

Une partie de la production d'électricité est également réalisée dans les ports



: EDF exploite ainsi trois centrales thermiques implantées dans les enceintes des GPM du Havre, de Nantes-Saint-Nazaire (Cordemais) et de Marseille-Fos, ainsi qu'une centrale nucléaire à Dunkerque. La centrale électrique de Cordemais, qui est le plus grand site thermique d'EDF en France, a ainsi produit un tiers de la production thermique du pays (soit 4,9 térawatts/heure).

La France développe par ailleurs à grands pas un parc éolien marin posé et étudie la faisabilité de l'utilisation d'autres énergies marines renouvelables (éolien flottant, hydrolien...). Le potentiel théorique total des énergies marines dans le monde a été estimé par l'Agence internationale de l'énergie entre 20 000 et 90 000 TWh/an (térawatt heures par an), à comparer à la consommation mondiale d'électricité qui est de l'ordre de 16 000 TWh/an. La France dispose d'un fort potentiel de développement pour ces technologies, compte tenu des atouts naturels de son territoire (11 millions de km² de territoire maritime sont placés sous sa juridiction). D'autres filières sont également présentes dans les ports, même si c'est dans une moindre mesure. Il s'agit de la chimie, de l'industrie automobile, de la construction et de la réparation navales, du traitement des minéraux

et des déchets et des agro-industries. L'utilisation de sous-produits voire de déchets produits dans ou à proximité de l'enceinte portuaire est en train de se développer. Ainsi, on peut déjà voir un premier exemple d'économie circulaire dans le terminal méthanier de Dunkerque, qui utilise les calories inutilisées de la centrale nucléaire de Gravelines. Il existe d'importantes possibilités de développement dans ce domaine, impliquant le plus souvent le recours à des technologies innovantes.

De façon plus globale, le développement de filières stratégiques issues de l'économie verte ou de l'économie bleue peut contribuer à l'avenir du transport maritime de marchandises et à celui des zones portuaires françaises (biocarburants, chimie verte, éolien offshore, stockage de l'énergie, GNL carburant), avec un potentiel de création de nombreux emplois dans les territoires concernés. Par ailleurs, le secteur de la logistique a pris du retard dans les ports français par rapport aux grands ports européens, où il s'est fortement développé. Ainsi, les ports d'Anvers et de Rotterdam accueillent des surfaces considérables d'entrepôts de valorisation et de distribution vers toute l'Europe d'un large éventail de produits, parfois autour de places de

négoce, notamment en ce qui concerne les vrac tant liquides que solides. On peut noter que les entrepôts logistiques desservant la région Île-de-France sont majoritairement situés dans le quart nord-est de Paris, c'est-à-dire sur des axes ralliant Anvers et Rotterdam. S'agissant des places de négoce, il faut souligner a contrario le rôle majeur que joue le port de Rouen pour l'exportation de céréales.

Pour faire face aux évolutions de l'industrie, une ré-industrialisation est donc à mener. Celle-ci a déjà débuté autour de trois axes : les énergies renouvelables, les économies verte, bleue ou circulaire, et la logistique. À titre d'exemple, Saint-Nazaire abrite notamment le volet expérimental des activités du consortium d'Alstom sur les fondations d'éoliennes et les éoliennes elles-mêmes, avec une machine qui est la première d'une série installée sur le site du Carnet en Loire-Atlantique.

Au-delà des GPM, les Ports Normands Associés sont fortement impliqués dans le développement des énergies marines renouvelables (EMR) : Cherbourg a ainsi été retenu par Éolien Maritime France et par Alstom afin d'y développer leurs activités. Des fermes pilotes hydroliennes y seront également expérimentées dans





la passe appelée Raz Blanchard. Le port de Caen-Ouistreham se prépare, quant à lui, à accueillir des ateliers de maintenance d'activités éoliennes en mer. Enfin, le port de Brest entend devenir un site majeur de construction et de montage des éléments de production d'énergie marine destinés à être implantés tant dans la Manche que dans l'Atlantique.

Par ailleurs, la France détient un potentiel qui pourrait lui permettre de devenir un acteur européen de premier plan du GNL carburant. Ce marché, qui est appelé à se développer, s'inscrit dans des objectifs environnementaux nationaux et européens forts matérialisés par la loi sur la transition énergétique pour une croissance verte et la politique européenne de réduction des gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air [2][2] Directives sur la teneur en soufre des combustibles marins....

Toutefois, le coût d'investissement dans cette technologie, rapporté aux prix du pétrole, représente encore aujourd'hui un frein à son déploiement. De ce fait, le GNL est moins une réponse immédiate aux besoins des armateurs que le vecteur d'une stratégie de transition énergétique de moyen terme (à l'horizon 2020-2025). La construction du terminal méthanier de Dunkerque (dont la mise en service est prévue pour la fin 2015) a créé une réelle opportunité de développer localement une offre d'avitaillement en GNL de navires et de véhicules routiers. De même, ELENGY, qui est présent sur les GPM de Nantes-Saint-Nazaire et de Marseille, offre un service de chargement de camions en GNL et

cette compagnie étudie la possibilité d'un avitaillement en GNL des navires. HAROPA (structure qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris), en lien avec des partenaires de Normandie, mène des études sur ces sujets dans le cadre du projet SAFE SECA (Study for Alternative Fuels and Experiment in SEine and Channel Area). S'agissant de l'industrie verte et de l'innovation, le GPM de Marseille-Fos soutient le projet PIICTO qui vise, sur 1 200 hectares, à consolider l'écosystème industriel existant et à augmenter l'attractivité du territoire en vue de l'accueil de nouvelles activités. L'objectif est d'accompagner la mutation industrielle de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos et de s'inscrire dans un axe de diversification énergétique au travers de chantiers basés sur l'essor de l'écologie industrielle, la structuration de la plateforme et les futures implantations industrielles. Les services logistiques apportent une contribution significative au développement industriel des ports. Au-delà de leurs fonctions de centres de stockage et d'éclatement, l'implantation de bases logistiques lourdes assurant une réelle valeur ajoutée aux produits est un enjeu économique important. Ainsi, le port du Havre a lancé l'aménagement de la plateforme PLPN2 en veillant à faire de celle-ci un exemple de bonne gestion écologique. De par leur politique de maîtrise foncière, les ports de l'Axe Seine s'attachent à maintenir la vocation économique des plateformes industrielles et à renforcer leur mise en réseau. Les ports du Havre et de Rouen ont inscrit dans leurs projets stratégiques 2014-2019 le développement, respectivement,

de 550 hectares et de 190 hectares (soit plus de 700 hectares au total) en vue de l'implantation et de la reconversion d'activités industrielles.

Le port de Dunkerque étudie actuellement la création d'une zone logistique incluant des activités de valorisation significatives et intégrant la concentration de produits dangereux. Trois conditions permettront d'assurer une ré-industrialisation des sites portuaires. Une analyse prospective et en réseau pour identifier les cibles permettra une mobilisation du foncier dans le respect de l'environnement. La stratégie nationale portuaire, ambition annoncée en 2013 par l'État pour ses ports, repose sur trois piliers : la logistique (et l'intermodalité), le développement industriel et l'aménagement des espaces. La vocation industrielle des zones industrialo-portuaires y est réaffirmée, d'une part, en apportant une vision prospective de l'industrialisation dans les ports et, d'autre part, en mettant en place des processus visant à faciliter une implantation compétitive des activités industrielles dans les ports. Les grands ports maritimes ont prévu dans leurs projets stratégiques 2014-2019 une diversification de leurs activités devant permettre une transition de leur modèle économique de l'ère de l'énergie fossile vers celle des énergies renouvelables et de développer leur logistique tout en veillant à la qualité de leur environnement naturel (présentant souvent un caractère exceptionnel, ce qui le rend d'autant plus fragile). Les ports ont vocation à disposer d'une vision à long terme des enjeux d'aménagement,





laquelle trouve sa traduction dans des plans d'aménagement, qui, élaborés conjointement avec les collectivités, précisent la vocation des différents espaces portuaires en intégrant des éléments de prospective sur l'évolution des activités industrielles et économiques. Ces plans intègrent des schémas d'ensemble de fonctionnement et d'urbanisation des secteurs sensibles des domaines portuaires concernés, en interface avec leurs villes portuaires respectives.

Les ports décrivent également l'exploitation qu'ils font de leurs espaces naturels en élaborant un schéma directeur du patrimoine naturel. Les GPM sont devenus des experts, individuellement ou via un réseau, de l'environnement naturel de leur territoire. L'autorité environnementale, à l'occasion de la formulation d'avis sur les projets stratégiques des ports, a souligné la qualité des analyses et des mesures visant à minimiser ou à compenser les impacts négatifs de leurs projets de développement. Les ports s'appuient aussi sur les réseaux européens, nationaux et locaux existants pour cibler des axes stratégiques de développement et recenser les appuis de tous ordres dont ils pourraient bénéficier. Ils contribuent à l'animation des places portuaires dans le but de renforcer les filières et de les développer, notamment dans le sens de l'économie circulaire. Parmi les appuis dont peuvent bénéficier les ports, nous citerons le Conseil national de l'industrie, les Comités stratégiques de filière (CSF), les Pôles de compétitivité et les structures régionales et locales

d'aide au développement économique. Une action conjointe de l'autorité portuaire et de l'État pour mobiliser du foncier dans le respect de l'environnement et faciliter les nouvelles implantations industrielles grâce à une simplification et à une anticipation des procédures nécessaires. Un « choc de simplification » était nécessaire pour améliorer la compétitivité des ports.

L'État met en œuvre les évolutions nécessaires, notamment au travers de réflexions (aujourd'hui en cours) sur la modernisation du droit de l'environnement afin de réduire les délais de traitement des demandes d'autorisation d'implantation en facilitant la coordination entre ses opérateurs et les structures locales. Les ports anticipent les démarches d'accueil d'une activité nouvelle afin de réduire les délais d'instruction de la demande d'implantation en réalisant un état des lieux de leurs espaces disponibles et en précisant les espaces présentant des contraintes environnementales et/ou des incompatibilités industrielles en matière de risques technologiques. Ainsi, par exemple, le groupement portuaire HAROPA propose aux logisticiens des terrains déjà compensés et viabilisés afin de fournir une offre foncière prête à l'emploi sur les différents ports qui le composent (les ports du Havre, de Rouen et de Paris). En tant que gestionnaires intégrés, les ports alimentent la réflexion sur les PPRT en apportant leurs connaissances sur les activités industrielles présentes dans la zone portuaire concernée. La circulaire « Plateforme » (du 25 juin 2013), qui s'applique aux ports de Bordeaux, de

Dunkerque, du Havre, de Marseille, de Nantes et de Rouen, fixe les modalités particulières d'élaboration des PPRT sur ces plateformes, tout en proposant certains assouplissements dans leur mise en œuvre. Cela a permis de poursuivre des réflexions stratégiques sur la mise à disposition de certains espaces sur lesquels pesaient de forts risques d'immobilisation foncière, une immobilisation qui si elle s'était concrétisée aurait été susceptible de freiner fortement le développement portuaire. Cette circulaire présente également l'avantage de rassembler les acteurs autour d'une culture du risque.

Or, il est indispensable que les autorités portuaires puissent jouer un rôle de rassembleur autour de la mise en commun des moyens de gestion des risques. Des offres de transport et des conditions de qualité et compétitives pour le transit administratif. L'amélioration prévue des offres de transport est soutenue par d'importants investissements décidés pour la période 2012-2020 tant au sein des ports que sur les infrastructures ferroviaires, fluviales et routières, pour faciliter l'acheminement des marchandises depuis et vers leur hinterland. Il s'agit aussi d'œuvrer à l'amélioration de la qualité des offres elles-mêmes, ce à quoi s'emploient les Conférences logistique, fluviale et ferroviaire mises en place par le gouvernement.

Sans oublier la gestion documentaire des marchandises qui comporte, d'une part, les systèmes d'information (comme l'application Web sécurisée Cargo Community System) et les mesures administratives visant à simplifier, accélérer et rendre moins coûteux le traitement administratif des marchandises à l'occasion de leur transit via un port français. En définitive, Face au défi que représente la mutation de l'industrie, les ports français disposent de tous les atouts logistiques, fonciers et d'innovation leur permettant d'opérer cette transition stratégique. Le travail réalisé aujourd'hui conjointement par les autorités portuaires, l'État et les collectivités territoriales concernées permettra de mener à bien l'implantation de nouvelles activités industrielles et logistiques génératrices de valeur ajoutée pour les ports concernés et leurs territoires.



ENJEU DE LA PLANIFICATION DE L'ESPACE MARITIME

La concurrence pour l'espace maritime (les équipements liés aux énergies renouvelables, l'aquaculture et autres utilisations), a mis en lumière la nécessité de gérer nos eaux de manière plus cohérente. La planification de l'espace maritime (PEM) opère sur une base transfrontière et transectorielle pour garantir que les activités humaines en mer soient menées de manière efficace, sûre et durable.

Le Parlement européen et le Conseil ont adopté une législation visant à créer un cadre commun pour la planification de l'espace maritime en Europe. Les avantages de cette planification :

- Réduire les conflits entre les secteurs et créer des synergies entre les différentes activités.
- Encourager les investissements en introduisant de la prévisibilité, de la transparence et des règles plus claires.
- Accroître la coopération transfrontière entre les pays de l'UE, en vue de développer des réseaux d'énergie, des couloirs maritimes, des canalisations, des câbles sous-marins et d'autres activités, mais aussi de mettre en place des réseaux cohérents de zones protégées.
- Protéger l'environnement en déterminant

de manière précoce l'impact des utilisations multiples de l'espace et les perspectives qu'elles offrent.

Où en sommes-nous aujourd'hui?

2014: adoption de la directive
2016: délai de transposition et désignation des autorités compétentes
2021: date limite pour l'établissement des plans issus de la planification de l'espace maritime

Comment l'UE soutient-elle la planification de l'espace maritime?

Assistance technique
Le mécanisme d'assistance à la PEM a été lancé en 2016 afin d'apporter un soutien administratif et technique aux

pays de l'UE dans la mise en œuvre de la législation relative à la PEM. Il gère un site web contenant des informations sur les pratiques, processus et projets existants en matière de PEM, un service de questions-réponses, des études techniques et un service de points de contact pour les pays de l'UE.

Financement de projets transfrontières de PEM

Ces projets financés par l'UE visent à faciliter la coopération entre les pays de l'UE dans le domaine de la gestion de l'espace maritime et, depuis 2015, à soutenir la mise en œuvre de la législation relative à la PEM.

- Plan Bothnia – Action préparatoire concernant la planification de





l'espace maritime en mer de Botnie (2010-2012). Réalisations: plan pilote, service de cartographie.

- BaltSeaPlan – Projet dans le cadre du programme pour la région de la mer Baltique: «Introduction de la planification de l'espace maritime en mer Baltique» (2009-2012). Réalisations: recommandations, plans issus de la planification de l'espace maritime, outil web de PEM perfectionné.
- TPEA (Transboundary Planning in the European Atlantic – planification transfrontière dans l'Atlantique) – Projet de planification de l'espace maritime dans l'Atlantique, y compris la mer Celtique et le golfe de Gascogne (2012-2014). Réalisations: pilotes, guide de bonnes pratiques.
- ADRIPLAN – Planification de

l'espace maritime adriatico-ionien (2013-2015). Réalisations: portail de données, outils de PEM.

- SIMCELT – Promouvoir la coopération transfrontière entre les pays de l'UE pour mettre en œuvre la directive sur la planification de l'espace maritime dans les mers Celtique (2015-17). Réalisations: études de cas, jeu de société et portail de données.
- Baltic SCOPE – Solutions transfrontières pour les plans issus de la planification de l'espace maritime de la Baltique (2015-17). Réalisations: documents thématiques, cartes communes et outil en ligne.
- MARSPLAN – PEM en mer Noire (2015-17). Réalisations: études de cas, cadre stratégique commun de PEM, PEM pour la zone

transfrontalière (Mangalia - Shabla).

- SIMNORAT – Projet destiné à soutenir la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime dans les pays de l'UE, ainsi qu'à lancer et à mener à bien des initiatives de PEM concrètes et transfrontières entre les États membres dans l'Atlantique nord (2017-18). Achievé. Résultats du projet. Conférence finale – Documents. Atelier d'études de cas.
- SIMWESTMED – Projet destiné à soutenir la planification de l'espace maritime, ainsi qu'à lancer et à mener à bien des initiatives de PEM concrètes et transfrontières entre les États membres en Méditerranée occidentale (2017-18). Achievé. Résultats du projet. Documents de la conférence finale.
- SUPREME – Projet destiné à soutenir





la mise en œuvre de la planification de l'espace maritime dans les eaux marines des pays de l'UE en Méditerranée orientale, y compris les mers Adriatique, Ionienne, Égée et Levantine, ainsi qu'à lancer et à mener à bien des initiatives de PEM concrètes et transfrontières entre les États membres en Méditerranée orientale (2017-18). Achievé. Résultats.

- Pan Baltic Scope – Ce projet s'appuie sur le projet précédent en vue de poursuivre le développement d'outils innovants, l'échange de données et l'harmonisation des approches de PEM, en étendant les principes à l'ensemble de la mer Baltique (2018-2019).
- SEANSE – Ce projet élabore et teste une approche commune des évaluations

environnementales stratégiques axées sur les énergies renouvelables et soutenant le déploiement de plans de planification de l'espace maritime en mer du Nord (2018-2020).

- MarSP – Ce projet fournit des outils de gestion adaptés aux paramètres environnementaux et socio-économiques des différents archipels de Macaronésie (2018-2020).
- OCEAN METISS – Le projet vise à développer des outils de PEM à l'échelle régionale et locale afin de stimuler l'économie tout en préservant la richesse de la biodiversité de La Réunion, une région ultrapériphérique de l'UE et un des départements français d'outre-mer dans l'océan Indien (2017-2019). Achievé. Documents.

• MSP GLOBAL WEST MED PILOT –

Le projet vise à promouvoir les bonnes pratiques et activités en matière de PEM, afin de répondre aux priorités et aux besoins régionaux et nationaux en Méditerranée occidentale en renforçant la coopération entre les pays de l'UE et les pays hors UE, conformément à l'initiative WESTMED (2019).

Conférences

- Atelier sur la planification de l'espace maritime pour les îles (Gran Canaria, 11 septembre 2018) (forum maritime, plateforme européenne de PEM)
- Atelier sur la PEM dans les petits espaces maritimes (Portorož, Slovénie, 15-16 mars 2018) (forum maritime,



- plateforme européenne de PEM)
- La PEM pour la croissance bleue: comment favoriser une économie bleue durable (Bruxelles, 11-12 octobre 2017) (forum maritime, plateforme européenne de PEM)
 - Étudier les interactions terre-mer (Malte, 15-16 juin 2017) (forum maritime, plateforme européenne de PEM)

Planification de l'espace maritime à l'échelle mondiale

Afin d'en savoir plus sur la PEM à travers le monde, nous avons lancé une étude sur les meilleures pratiques internationales en matière de PEM transfrontière.

Les principaux objectifs sont les suivants:

- dresser un inventaire détaillé de la mise en œuvre de la PEM dans le monde;
- étudier quatre cas de mise en œuvre de la PEM afin de recenser les meilleures pratiques au regard des exigences de la directive 2014/89/UE;
- élaborer des recommandations sur la forme, la portée et la valeur ajoutée de la coopération internationale en matière de PEM.

La «feuille de route commune visant à accélérer les processus de planification de l'espace maritime et marin dans le monde» adoptée lors de la 2e conférence internationale sur la planification de l'espace maritime organisée à Paris en mars 2017, prévoit la création d'un

forum international de discussion et d'échanges sur la PEM transfrontière au niveau international.

Trois ateliers du forum international de la PEM ont déjà eu lieu: à Bruxelles les 24-25 mai 2018, à La Réunion du 26 au 29 mars 2019 et à Vigo du 12 au 15 mai 2019. Ces réunions s'appuient sur un vaste échange de bonnes pratiques et sur des discussions interactives afin d'œuvrer à la création de lignes directrices internationales sur la PEM transfrontière.



BREVE 1



STRATEGIE DE SURETE MARITIME DE L'UNION EUROPEENNE

Des mers et des océans sûrs et propres sont essentiels à la prospérité et à la paix. Il y a besoin d'une sécurité maritime adéquate pour maintenir l'Etat de droit dans les zones situées au-delà des juridictions nationales et protéger les intérêts maritimes stratégiques de l'UE, tels que:

- la sécurité et la paix mondiales;
- l'Etat de droit et la liberté de navigation;
- le contrôle aux frontières extérieures;
- les infrastructures maritimes : ports et installations portuaires, protection des côtes, installations commerciales, conduits et câbles sous-marins, plateformes offshore

- et équipement scientifique;
- ressources naturelles communes et santé environnementale;
- préparation au changement climatique.

La stratégie de sûreté maritime de l'Union européenne (SSMUE) pour le domaine maritime mondial, adoptée par le Conseil européen en juin 2014, est un plan d'action conjoint visant à améliorer la manière dont l'UE anticipe et répond aux défis susceptibles d'avoir des incidences sur les personnes, les infrastructures ou les activités dans l'Union.

La stratégie repose sur une collaboration plus étroite au sein de l'UE, entre les niveaux régionaux et nationaux. Elle

visé à mieux appréhender la situation maritime et à garantir une plus grande efficacité des opérations.

Un deuxième objectif est de protéger les intérêts maritimes de l'UE dans le monde. La SSMUE renforce le lien entre la sécurité intérieure et la sécurité extérieure, et associe la stratégie européenne de sécurité globale à la politique maritime intégrée.

En collaborant plus étroitement et en planifiant en amont, l'UE et ses États membres peuvent faire un meilleur usage des ressources existantes et nouer des partenariats internationaux plus efficaces et plus crédibles.



BREVE 2



LE FRET MARITIME MONDIAL PLUS PROPRE EN 2020

Depuis 1960, l'organisation en charge de la réglementation du transport maritime international au sein de l'ONU (IMO – International Maritime Organization) s'attache à contrôler et réglementer les pollutions liées au fret maritime mondial. L'IMO a ainsi défini en 2008 des seuils à ne pas dépasser pour la teneur en soufre pour les combustibles marins. L'objectif est double :

- améliorer la qualité de l'air rejeté par les navires ;
- limiter les impacts du fret maritime sur l'environnement et la santé.

Depuis 2015, en accord avec l'IMO, les navires en activité sur l'Europe du Nord, la Mer Baltique et l'Amérique du Nord respectent une teneur en soufre

à 0,1 % maximum dans le carburant utilisé (contre 1 % en 2012). Ce sont les zones appelées ECA : Zone de Contrôle des Emissions / Emission Control Areas

Qu'est-ce qui change en 2020 ?

Toutes les zones maritimes mondiales devront respecter 0,5% de teneur en soufre (contre 3,5% en 2015).

Cette évolution constitue un véritable enjeu environnemental et technique pour les compagnies maritimes. Trois possibilités se présentent :

- Utiliser le diesel marin : moins polluant que le carburant actuel (0,1 % de teneur en soufre) il est cependant 2 fois plus cher ;

- Utiliser des systèmes de retraitement des fumées (scrubbers) ;

- Utiliser des énergies alternatives dont le gaz naturel liquéfié (GNL).

Les 2 dernières solutions demandent d'importants investissements techniques et financiers de la part des compagnies maritimes. Le changement de carburant devrait donc massivement être choisi mais là aussi, les ressources sont limitées.

Quelles sont les répercussions sur le fret maritime ?

De manière générale, pour respecter la norme 2020, les compagnies maritimes doivent budgéter leurs investissements et adapter leurs offres.





BREVE 3

PERSPECTIVES 2019 : LES COUTS D'EXPLOITATION DES COMPAGNIES MARITIMES SOUS PRESSION



Les compagnies maritimes ont connu au premier trimestre 2019 un "green scissor effect" redoutable. Confrontées à une baisse des taux de fret, parallèlement une hausse des prix du fuel maritime. Si l'érosion des taux de fret devrait s'atténuer, le renchérissement du fuel, lui, ne devrait que se confirmer à l'approche de l'entrée en vigueur de la réglementation "Low Sulphur" de l'OMI, au 1^{er} janvier 2020.

Au cours du 1^{er} trimestre 2019, le marché du fret maritime a fortement baissé. Le comparateur Uply affiche par exemple une chute de prix de -9 % sur la ligne Shanghai-Rotterdam (40HC, période janvier-avril 2019). Cette tendance baissière sur les prix du transport maritime export Asie s'explique par un effet de saisonnalité post Nouvel An Chinois. Les compagnies maritimes

adaptent en général leurs capacités en annonçant une série importante de "blank sailings" ou de nouvelles réductions des vitesses commerciales. L'érosion des prix devrait désormais s'atténuer, sur la base de meilleures perspectives économiques notamment en Chine avec une croissance économique de 6,4% au premier trimestre en rythme annuel et une relative baisse des tensions commerciales entre la Chine et les États-Unis.

Des perspectives inflationnistes
Mais la situation de trésorerie à court terme pour le secteur maritime pourrait pourtant rester sous pression. En effet, les compagnies subissent un "effet de ciseaux". La baisse globale des prix de vente (hors transpacifique) s'accompagne parallèlement d'une augmentation du coût d'exploitation car le pétrole est sur une tendance

fortement haussière ce trimestre : +23% pour le fuel maritime (bunker lfo380, High sulfur, moyenne 20 ports, janvier-avril).

Les perspectives sont clairement inflationnistes pour les facteurs de production, avec un risque de renchérissement du prix du "fuel moins polluant", en lien avec l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation "Low Sulphur" de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), à compter du 1^{er} janvier 2020. À cette date, les navires devront utiliser un fuel dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,5% m/m, alors que le plafond est aujourd'hui fixé à 3,5%. C'est une limite par ailleurs déjà établie depuis 2015 à 0,1% m/m dans certaines zones sensibles (zones ECA).





L'AS TOGO PORT A L'ASSAUT D'UN NOUVEAU TITRE

La Fédération Togolaise de Football (FTF) a officiellement lancé le dimanche 6 Octobre 2019 la saison 2019/2020 au stade municipal de Lomé. Le derby de la capitale AS TOGO PORT - AS OTR était la principale affiche. Elle a été soldée par un succès des Percepteurs d'Impôts.

La partie solennelle a débuté par la réunion technique de ce match d'ouverture de la saison sportive 2019/2020 au stade municipal de Lomé. Occasion pour le Directeur de la compétition, Pafio DOBOU représentant l'instance faîtière du foot national, de convier les différents acteurs au fair-play. Une cérémonie de coup d'envoi de la saison avant, a cédé la place à la confrontation.

La rencontre dirigée par un quatuor d'arbitres dont le principal est Aklesso GNAMA s'est soldée par un score de 2 buts à 1 en faveur de l'AS OTR. Un effectif jeune a commencé les couleurs portuaires cette saison.

Il s'agit de : KLOMEGAN Jean Robert et ADONSOU Ayawo comme gardiens de buts, KPODJO Thomas, KOVE Komlan Paul, ANTONY Aduwa, YACOUBOU Abdou Raouf, KOHO Berenger comme défenseurs, TONTONGOU Yaya Kamil, KOUSSAGLO François Xavier, BABA Toundé Mathieu, OURO-MO Sadick; HOUNKPATI Kodjo Donatie et à l'attaque DJADJA Ablamvi Ayi, SANVI Koffi Afleté, MOUSSA Bilial, KAVI Kokoutsè, AKPAKPO Kwadjo, LARE Tanfite Louis ; L'encadrement technique est assuré par Kossidjin ADEGNON, remplaçant de Breima TRAORE.

« L'Association Sportive Togo » Port a été couronnée en 2017 au terme d'un

beau parcours avec des joueurs comme DJADJA ABLAMVI, KOUSSAGLO François Xavier et le gardien de but KLOMEGAN Jean Robert, qui sont toujours de l'expédition 2019/2020. Le club portuaire joue ses matchs à domicile au Stade Omnisports de Lomé, terrain synthétique. Au total quatorze clubs se rivalisent d'acteur durant les 26 journées en première division. Le champion sera officiellement connu au soir du 03 mai 2020, conformément au calendrier de la Fédération Togolaise de Football.



Glossaire

AFFRÉTEUR :

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.

INTERLINING :

Pratique consistant à transborder les conteneurs d'un gros navire vers un autre gros navire. L'objectif est de démultiplier le nombre de destinations accessibles par les marchandises sur une compagnie. Cela permet des interconnexions entre lignes conteneurisées est-ouest et nord-sud.

POLLUTION MARINE :

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

PORT :

Lieu aménagé pour le transbordement de personnes ou de marchandises entre la terre et la mer ou le cours d'eau. On distingue : Port autonome : Établissement public chargé de la gestion d'un port et doté de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Port d'attache : Zone de stationnement habituel du bateau. Port d'immatriculation du voilier. Port de marché : port qui assure le transit de marchandises depuis ou vers son arrière-pays, par opposition à un port de transbordement. Port maritime : Port qui donne un accès direct à la mer. Port sec : site intermodal à l'intérieur des terres qui propose les services d'un port : manutention, entreposage... Port à Flot : Port dont la profondeur d'eau est suffisante pour que les bateaux restent à flot quelle que soit la marée. Appareux : ensemble du matériel qui équipe les navires et qui sont nécessaires à des manœuvres de forces. On trouve principalement, comme types d'appareux, les appareux de mouillage (ancres, grappins, chaînes et câbles, etc.), les appareux d'amarrage (amarres ou câbles d'amarrage, bittes, traversiers, chaumards, etc.) et les appareux de levage (poulies, treuils, guindeaux, etc.).

ARRIMAGE :

on entend par arrimage la fixation des marchandises dans les cales de façon à éviter tout déplacement intempestif consécutif aux mouvements du navire pendant la navigation, déplacement qui pourrait amener une perte de stabilité du navire. L'arrimage de la cargaison est une étape importante du chargement de navires. Il protège les marchandises des bris, des détériorations et même du vol. L'arrimage sert aussi à accroître la sécurité de l'équipage et la protection du navire. Selon le type de cargaison, la destination et les conditions du voyage, l'arrimage sera effectué au moyen de fardage et de saisines. Aussi, dans le contexte maritime québécois, on utilise le terme arrimage pour désigner l'ensemble des activités portuaires liées au chargement, déchargement des navires et l'entreposage de la cargaison. On parle ainsi de compagnies d'arrimage

Source : Wikipédia



PORT AUTONOME DE LOME**DIRECTION GENERALE**

01 BP: 1225 Lome 01 Togo
 Tél.: +228 22 23 77 00/22 23 77 77/22 23 78 00/22 27
 47 42 Fax: +228 22 27 26 27 / 22 27 02 48
 togoport@togoport.tg
 www.togoport.tg

DIRECTION COMMERCIALE

Tél.: +228 22 27 02 96
 Fax: +228 22 27 02 96 / 22 27 26 27

TERMINAL DU SAHEL

Tél : +228 22 50 20 84/22 25 20 76
 Fax: +228 22 27 26 27

CAPITAINEURIE DU PORT

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

REPRESENTATION DU PAL AU BURKINA FASO

D.C. : +228 22 27 02 96
 Fax : +228 22 27 02 96 / 22 27 26 27

REPRESENTATION DU PAL AU NIGER

BP 1038 Niamey Niger
 Tél.: +227 20 74 03 26/21 79 48 73
 Mob : +227 96 96 48 73 - Fax : +227 20 74 03 27

REPRESENTATION DU PAL AU MALI

Tél.: +223 65 68 76 31

COMMUNAUTE PORTUAIRE

Alliance pour la Promotion du Port de Lome (A2PL)
 Tél. : +228 22 44 98 74

MANUTENTIONNAIRES**TOGO TERMINAL**

Tél.: +228 22 23 73 50
 Fax : +228 22 27 86 52/22 27 01 34

LOME CONTAINER TERMINAL

Tél.: +228 22 53 70 25/22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME

Tél.: + 228 22 27 93 59 - Fax : +228 22 27 93 06

LOME MULTIPURPOSE TERMINAL

Tél.: +228 22 23 73 86 - Fax : +228 22 23 73 77

BOLUDA

Tél. : +228 22 71 75 36

NECOTRANS

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

OTOCI

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

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

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

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)

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

REPRESENTATIONS DES PAYS DU SAHEL AU TOGO**CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS (CBC)**

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

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

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

CONSEIL NIGERIEEN DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)

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

LA NIGERIEENNE DE TRANSIT (NITRA)

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

ENTREPOTS MALIENS AU TOGO (EMATO)

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

AUTRES PARTENAIRES**CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)**

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

CABINET INROS LACKNER AG

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

COTECNA (SOCIETE D'ADMINISTRATION DU SCANNER)

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

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

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

OFFICE TOGOLAIS DES RECETTES (OTR)**BUREAU DES DOUANES DU PORT DE LOME**

Tél. +228 22 27 24 34 / 22 27 24 35 / 22 27 24 36
 Fax. +228 22 27 02 48

GENDARMERIE DU PORT

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

BRIGADE MARITIME

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

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT

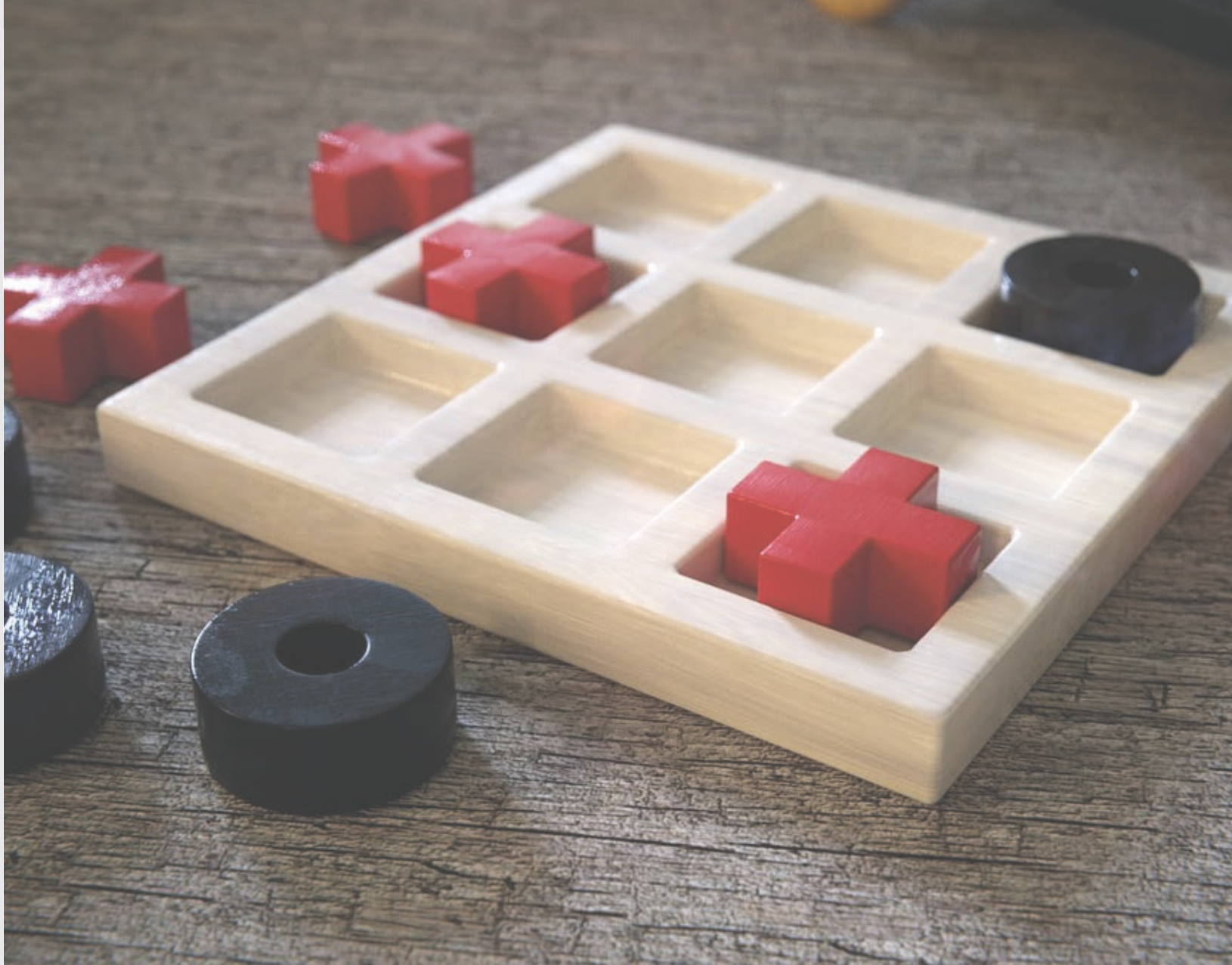
Tél.: +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)

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

OYSTER COMMUNICATION

Tél.: +228 22 35 10 10 / 98 70 71 89



MOTS MÉLANGÉS

Rayez dans la grille tous les mots de la liste. Ils peuvent se croiser et se lire en tous sens: de haut en bas et vice versa, de droite à gauche et inversement ainsi qu'en diagonale.

Solution en page 66

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

LA LISTE DE MOTS

APPARTENIR	MERE
BOUCHE	NAITRE
BOULANGERIE	OBTENIR
CHARGER	PAIN
CHAUD	POUF
CLUB	RAMENER
COTON	RECEVOIR
FAIRE	REMETTRE
FILS	REVENIR
JOUE	SENTIMENT
LAINE	SENTIR
MANQUER	TOUR
MAQUILLAGE	





Chameau

Un homme loue un chameau dans le désert, le loueur lui explique :

- Pour le faire avancer vous dites « Ouf », pour le faire trotter « Ouf ouf » et pour le faire galoper dites « Ouf ouf ouf ».

L'homme monte dessus et lance son chameau au galop en disant « Ouf ouf ouf ». Au bout d'un moment, le chameau arrive au bord d'un précipice et heureusement, il s'arrête tout seul juste au bord.

L'homme, soulagé, s'écrie : « Ouf ! »



Dromadaire

Un dromadaire rencontre un chameau dans le désert.

- Comment vas-tu, dit le chameau ?
- Je bosse, et toi que fais-tu ?
répond le dromadaire.
- Je bosse bosse.



Chien

Un chien jaune et un chien noir se bagarrent et le maître du chien noir dit au maître du chien jaune :

- Vous avez un chien très très fort !
- Merci c'est mon oncle qui me l'a offert. Il vient d'Afrique, il avait une crinière, mais je l'ai rasée.



LOME CONTAINER TERMINAL





SOYEZ DÉSORMAIS DANS LE TRÈS HAUT DÉBIT

Avec le numéro 1 de l'internet mobile au Togo



LE LEADER

service client : 888

www.facebook.com/Togocel

www.twitter.com/togocel

www.togocel.tg

certifiée ISO 9001 : 2015 et ISO 14001 : 2015