

PORT DE LOMÉ EN SÉDUCTION AU SAHEL



UNE MISSION PROMOTIONNELLE DE LA COMMUNAUTE PORTUAIRE
DE LOMÉ ÉTAIT AU BURKINA FASO, AU NIGER ET AU MALI

MAG P. N°018 ASO 2019



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 : Mission Promotionnelle du Sahel
La communauté portuaire de Lomé
au Burkina Faso, Mali et Niger

P.05
P.06

Actualités :

Message du Président de l'a2PL aux opérateurs
économiques du Burkina-Faso
Message du Président de l'a2PL aux opérateurs
économiques du Niger
Message du Président de l'A2PL aux opérateurs
économiques du Mali
Lomé attire les ports de Havre, Rouen et de
Paris (HAROPA)

P.10
P.14
P.18
P.22

Vie Portuaire

Escale d'un navire français au port autonome de Lomé
Les entrepôts maliens au Togo
Frêt maritime mondial
Tendances en matière de sécurité maritime en Afrique

P.24
P.22
P.30
P.35

Brèves :

Les recherches de la CNUCED sur la gestion portuaire
Quelles solutions sécuritaires pour les zones portuaires ?
Transport maritime et transports intérieurs par voies d'eau :
les normes de l'OIT

P.40
P.42
P.44

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



MISSION PROMOTIONNELLE DU SAHEL



« Du 15 au 30 septembre 2019, s'est tenue la mission promotionnelle de l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL) dans trois pays du sahel à savoir : le Burkina Faso, le Niger et le Mali.

Cette mission a eu pour objectif de rencontrer les opérateurs économiques et les structures partenaires et discuter des meilleures conditions de facilitation de transit de leurs marchandises par le Port de Lomé.

La délégation de la communauté portuaire conduite par le Directeur Général du Port Autonome de Lomé (PAL), le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON, le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT), Monsieur Germain MEBA, Monsieur MEDJESSIRIBI Agoro, Directeur des Opérations Douanières du Golfe de l'Office Togolais des Recettes (OTR), a eu de grandes rencontres avec les opérateurs économiques dans chaque pays où ont été débattues les opportunités qu'offre le Port de Lomé ainsi que les obstacles au transit des marchandises par le Port de Lomé.

Aussi la délégation, assistée par certaines autorités portuaires notamment Mesdames, ADAMBOUNOU-MENSAH Mablé Agathe, Secrétaire Générale de l'A2PL, ADANLETE LAWSON Akuélé Yevona, Directrice Commerciale du PAL, a rencontré des autorités en charge des transports et du commerce ainsi que des structures partenaires intervenant dans le transit des marchandises (Ministère en charge des Transports et du Commerce, Chambre de Commerce, Syndicats des Importateurs et Exportateurs, Syndicats des Transporteurs, Douanes). De même, elle a eu à effectuer des visites de proximité à certains grands opérateurs économiques pour les motiver à passer par le Port de Lomé. En outre la délégation a eu des activités sociales notamment la remise de dons dans les écoles primaires à savoir : l'Ecole Primaire NEMNE au Burkina Faso, KALLEY au Niger et MAMADOU KONATE au Mali.

« J'ai le plaisir de porter à votre connaissance que les initiatives récentes des Compagnies Maritimes vont contribuer à réduire considérablement les coûts de passage de vos marchandises par notre port ».

**CONTRE-AMIRAL FOGAN
KODJO ADEGNON,**

Directeur Général
du Port Autonome de Lomé (PAL)



LE CONTRE-AMIRAL FOGAN KODJO ADEGNON

LA COMMUNAUTÉ PORTUAIRE DE LOMÉ AU BURKINA FASO, MALI ET NIGER

Dans le cadre d'une mission promotionnelle du Port Autonome de Lomé dans les pays de l'Hinterland, l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL) avec à sa tête son Président Fogan Kodjo ADEGNON a séjourné du 15 au 30 Septembre 2019 à Ouagadougou au Burkina Faso, à Niamey au Niger et à Bamako au Mali. L'objectif de cette mission était de renouer le contact avec les opérateurs économiques Des trois pays.





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

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)

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

Président
Contre - Amiral Fogan Kodjo ADEGNON
Secrétaire Générale
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



Au pays des Hommes intègres, une mission de l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL) a séjourné à Ouagadougou dans la capitale burkinabè du 16 au 20 septembre 2019. Rappelant les liens commerciaux entre les deux pays qui sont mutuellement bénéfiques et qui définissent des stratégies communes de gestion de la plate-forme portuaire de Lomé, le Président de l'A2PL, également Directeur Général du Port Autonome de Lomé, le Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON a déclaré :

« Nous sommes venus voir nos amis du Burkina qui nous font l'honneur d'emprunter le corridor togolais pour leurs affaires ».



MISSION PROMOTIONNELLE DE L'ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME (A2PL) ANNEE 2019.

MESSAGE DU PRESIDENT DE L'A2PL AUX OPERATEURS ECONOMIQUES DU BURKINA-FASO Ouaga, le 18 Septembre 2019.

ACTUALITÉS

Monsieur le Représentant du Ministre en charge des Transports,
Monsieur le Représentant du Ministre en charge du Commerce,
Monsieur le Directeur Général du Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC),
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat du Burkina-Faso,
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux des sociétés partenaires,
Mesdames et Messieurs les Responsables des Syndicats des Importateurs et des Transporteurs du Burkina-Faso,
Mesdames et Messieurs les Opérateurs Economiques du Faso,
Distingués Invités,
Mesdames et Messieurs,

J'ai l'honneur de prendre la parole au nom de toute la délégation qui m'accompagne, pour vous exprimer nos sincères remerciements pour avoir accepté de sacrifier une partie de votre précieuse journée en venant nous écouter dans cette belle salle du Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC).

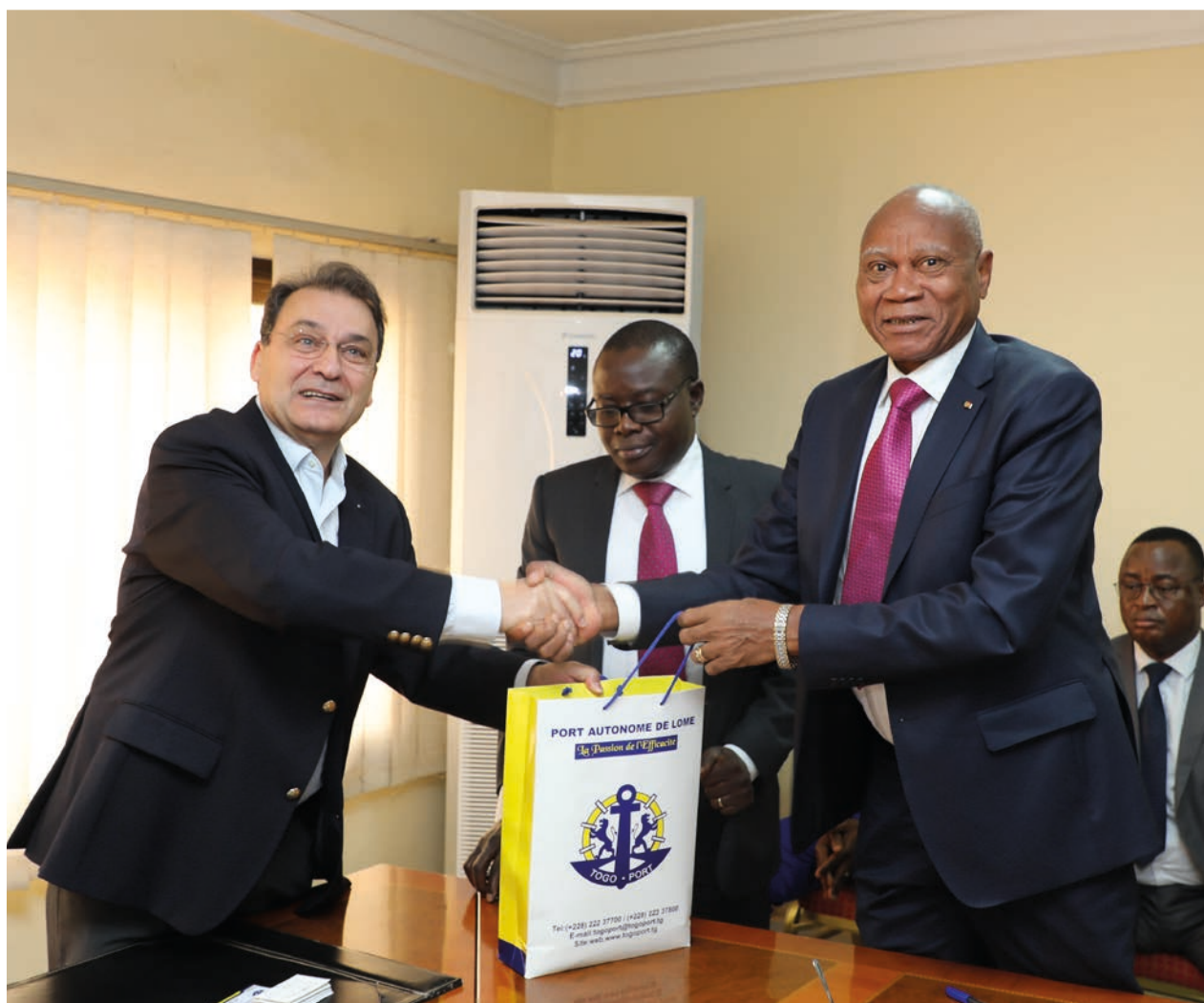
Me présentant une fois encore à vous ce matin, chers opérateurs économiques du Faso, je voudrais non seulement vous remercier pour la confiance que vous attachez à notre port commun, le port de Lomé, mais également, respecter cette belle tradition désormais établie, qui voudrait qu'un port et sa clientèle privilégiée se rencontrent régulièrement pour évaluer leur parcours commun et envisager de nouvelles perspectives.

Je voudrais avant tout, profiter de la tribune qui m'est offerte pour témoigner notre gratitude aux Responsables des différentes structures publiques et privées qui n'ont ménagé aucun effort pour rendre possibles, notre accueil, notre séjour et nos diverses rencontres. Je vous prie de recevoir en retour, les salutations chaleureuses et fraternelles de vos homologues, vos partenaires, vos amis et frères installés au Togo.

Permettez-moi donc de me réjouir et de saluer le dialogue permanent que nous entretenons avec vos représentants à Lomé notamment, le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC), la Chambre de Commerce et d'Industrie du Burkina-Faso (CCIB), l'OTRAF et l'association des opérateurs économiques burkinabè au port de Lomé.

Les excellentes relations séculaires d'amitié et de fraternité qui unissent nos peuples frères et amis Burkinabè et





Togolais, constituent le ciment des échanges économiques qui se renforcent chaque jour un peu plus.

C'est le lieu de rendre un hommage vibrant à nos deux Chefs d'Etat, leurs Excellences Rock-Marc Christian KABORE et Faure Essozimna GNASSINGBE, pour leur engagement et leur détermination en faveur de la consolidation du climat de fraternité et de confiance mutuelle entre leurs peuples.

Je voudrais enfin dans cette rubrique, vous témoigner particulièrement nos sincères gratitude pour vos soutiens multiformes exprimés à l'endroit de la famille portuaire de Lomé et à celle du Représentant du Port de Lomé à Ouaga, Monsieur Luc NOAMESHIE, rappelé à Dieu en août 2018. (Demander une minute de silence en sa mémoire). Que le Seigneur vous le rende au centuple.

Honorables Invités,
Mesdames et Messieurs

En 2015, la délégation du Port Autonome de Lomé et de l'Office Togolais des Recettes (OTR) étaient dans vos murs, à cette même place pour présenter les innovations en cours au Port Autonome de Lomé et vous formuler son espoir de nouer avec vous, un partenariat durable.

En 2017, toute la communauté portuaire avait effectué un déplacement dans vos locaux pour célébrer ce partenariat mutuellement bénéfique et définir des stratégies communes

de gestion de notre plate-forme portuaire de Lomé. A cette date du 11 mai 2017, nous avons pris l'engagement de concrétiser un « partenariat gagnant-gagnant » entre vous et nous.

Aujourd'hui 18 septembre 2019, la délégation de Lomé, représentée par les premiers responsables des sociétés membres et associés de l'A2PL (en citer quelques-uns présents dans la salle) est encore dans vos murs pendant quelques jours pour discuter face à face avec vous, afin que les problèmes qui continuent de miner le transit de vos marchandises par notre port, soient publiquement exposés et traités sur place.

La qualité des membres qui composent notre délégation témoigne à suffisance, de l'intérêt que chacune des sociétés membres de l'A2PL, accorde à la gestion du trafic burkinabè transitant par notre port.

Distingués Invités,
Mesdames et Messieurs

Nous avons la pleine conscience que votre pays, de par son étendue et sa population, est un vaste marché pour notre port. Les nombreuses ressources naturelles et agricoles dont il regorge, les besoins d'importation en produits finis et d'exportation en matières premières, constituent d'énormes opportunités pour tous les ports voisins.



Pour nous port de Lomé, le Burkina Faso bien que guidé par une politique de diversification de ses dessertes maritimes, reste notre premier partenaire économique.

Les ports voisins ont également la conscience que vous êtes une belle fille, j'allais dire une « Miss Régionale ». Courtisan que nous sommes parmi tant d'autres je dois l'avouer (rires), notre politique à nous n'est pas de salir les concurrents, mais de vanter nos atouts, de vous dire en clair, ce que nous faisons chaque un peu plus que les autres.

A cet effet, les multiples actions engagées par le Gouvernement togolais ont permis au Port de Lomé de :

se doter de meilleures installations et équipements de gestion des navires avec le troisième quai du Groupe Bolloré et la darse de Lomé Container Terminal, tous équipés de portiques ultra-modernes et de grues de parcs sophistiquées). A ce jour, le Port Autonome de Lomé dispose du plus fort tirant d'eau permettant d'accueillir les navires de dernière génération et du plus grand parc de portiques de la sous-région ;

d'aménager les voies de contournement tant dans la ville de Lomé que sur le corridor de transit des marchandises (évitant aux transporteurs non seulement les embouteillages dans la ville de Lomé, mais surtout, les risques couramment vécus au niveau des cols d'Alédjo et de Défalé) ;

d'élever à 15% le seuil de tolérance en ce qui concerne l'application du Règlement N°14 de l'UEMOA. Nous voudrions dans ce cadre saluer l'esprit de concertation qui a prévalu entre nos différentes autorités en charge du secteur des transports et plaider une seconde fois à une application concomitante dans tous les ports ; de réhabiliter la voirie intérieure du port qui est aujourd'hui

à un taux d'exécution de près de 90% à la grande satisfaction des usagers du port ;

de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté maritimes, conformément aux exigences du Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) afin de rendre la zone portuaire propice au bon déroulement de vos affaires ;

de réduire les faux-frais sur tous les circuits d'enlèvement des marchandises avec la forte contribution du Guichet Unique et de l'Office Togolais des Recettes (OTR). Il convient de noter que le Port Autonome de Lomé offre les meilleures performances dans la région sur le séjour des marchandises qui est aujourd'hui de 10 jours contre plus de 18 auparavant. Les opérateurs économiques ont même la possibilité de faire des déclarations douanières anticipées en vue d'éviter les surestaries et les pénalités de stationnement ;

de réduire les frais de douanes liés au transbordement des marchandises d'un camion chargé tombé en panne vers un autre (de 300 000 FCFA à 45 000 FCFA) ;

- de mettre en place un dispositif d'écoute clients en recueillant régulièrement l'avis de nos parties intéressées pertinentes (clients) sur la qualité de nos prestations. Il est d'ailleurs mondialement connu que le port de Lomé est certifié aux Normes de la Qualité, de la Sécurité et de l'Environnement.

Par ailleurs, il convient ici de saluer d'autres initiatives en cours menées avec les Compagnies Maritimes et qui vont drastiquement réduire les coûts de passage par notre port. Il s'agit en effet d'un mécanisme d'assurance





des conteneurs qui va remplacer les cautions onéreuses précédemment payées par les opérateurs économiques avant l'enlèvement des conteneurs.

Honorables Invités

Mesdames et Messieurs,

Au-delà des atouts que nous venons d'énumérer, nous avons le devoir de confesser devant vous les écueils qui continuent de limiter les effets de nos nobles actions à votre endroit. Il s'agit :

- du comportement des syndicats des transporteurs qui contrôlent difficilement les nerfs de leurs adhérents. A cet effet, nous déplorons certains blocages opérés par eux au niveau du port et sur le corridor ; de la persistance du tour de rôle et de la répartition du fret malgré les diverses recommandations des instances de réflexions visant la fluidité et la libre concurrence dans le transport ;

de la double perception du Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC) et du Fonds de Garantie ;

- des problèmes de balises qui entraînent des retards de départ des camions ;
- etc.

Mesdames et Messieurs,

Chers partenaires du Faso,

Le Chef de l'Etat togolais a donné des orientations claires de sa vision pour le pays traduites dans le Plan National de Développement (PND 2018-2022 Axe n°1), qui est de « faire du port de Lomé, une plateforme logistique de référence dans la sous-région ».

Pour réaliser cette ambition, nous devons sans concession reconnaître nos défauts et travailler ensemble à les réduire au moins et, à les éliminer au mieux. C'est d'ailleurs dans cette logique que des Comités de Veille Stratégique et de Facilitation des Echanges ont été mis en place et travaillent d'arrache-pied pour résoudre toutes les difficultés qui se posent sur les différents circuits de gestion des marchandises en transit.

Honoré de Balzac disait en 1831 « un homme est bien fort quand il avoue sa faiblesse » reconnaissant implicitement avec HORACE (un artiste, écrivain et poète français) que « nul homme n'est sans défauts : le meilleur est celui qui en a le moins ».

En paraphrasant ce dernier, je voudrais affirmer sans ambages que « nul port n'est sans défaut, mais le port de Lomé voudrait être le meilleur en ayant le moins ».

C'est pourquoi, nous prenons l'engagement à l'issue de nos échanges, de faire de nos faiblesses exposées ici et maintenant, un levier de consolidation du processus d'élaboration d'un plan stratégique afin de répondre au mieux aux exigences de nos clients.

Nous prenons également l'engagement d'évaluer avec vous, la mise en œuvre de ce plan stratégique à l'occasion des périodiques rencontres ici et à Lomé.

Je vous remercie pour votre excellente attention.

Vivent les Opérateurs Economiques du Burkina-Faso

Vive la Communauté Portuaire de Lomé.





ETAPE DE NIAMEY

La dernière étape de cette séduction a concerné Niamey au Niger. Le Directeur Général du Port Autonome de Lomé a relevé la qualité qu'offrent les nombreux services de la plateforme portuaire de Lomé :

« Je viens ici vous réaffirmer notre attachement à la qualité des services de nos manutentionnaires, de nos douaniers, du Conseil des Chargeurs, de notre Guichet Unique, de nos transitaires et que sais-je encore » ?

Dans les suivantes lignes, l'intégralité du discours.



MISSION PROMOTIONNELLE DE L'ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DU PORT AUTONOME DE LOME (A2PL) ANNEE 2019.

MESSAGE DU PRESIDENT DE L'A2PL AUX OPERATEURS ECONOMIQUES DU NIGER

Niamey, le 24 Septembre 2019

Monsieur le Représentant du Ministre en charge des Transports,
Monsieur le Représentant du Ministre en charge du Commerce,
Mesdames et Messieurs les Représentants des Institutions étatiques ;
Monsieur le Président de la Circonscription Consulaire Régionale de Niamey,
Madame la Directrice Générale du Conseil Nigérien des Utilisateurs de Transports Publics (CNUT),
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat du Niger,
Monsieur le Directeur Général de NITRA,
Monsieur le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Artisanat du Niger,
Monsieur le Représentant du Directeur Général des Douanes du Niger,
Mesdames et Messieurs les Directeurs Généraux des Sociétés partenaires du port de Lomé,
Mesdames et Messieurs les Opérateurs Economiques du Niger,
Distingués Invités,
Mesdames et Messieurs,
Asalamalékoum !

C'est pour moi un immense privilège d'intervenir dans ce bel endroit de la salle de Conférence de la Chambre de Commerce et d'Artisanat de Niamey, pour témoigner au nom de toute la délégation qui m'accompagne, la gratitude de la Communauté Portuaire de Lomé pour votre présence à nos côtés ce matin.

Vous avez accepté une fois encore d'effectuer ce déplacement si remarquable, malgré vos divers calendriers que je sais, très chargés, démontrant par là, la preuve irréfutable que vous nous portez dans votre coeur, oui; une réelle preuve que nous savons travailler ensemble pour l'épanouissement de nos peuples frères et amis du Niger et du Togo.

Devant cette intense émotion qui m'anime, je voudrais en votre nom à tous, rendre un vibrant hommage à nos deux chefs d'Etat, Leurs Excellences MAHAMADOU ISSOUFOU et Faure Essozimna GNASSINGBE, pour leur engagement et leur détermination en faveur de la consolidation du climat de fraternité et de confiance qui existe entre leurs peuples.

Cette amitié si ancienne soit-elle, a besoin au quotidien de symboles et de faits concrets pour vivre et transcender les vicissitudes des temps. La présence constante de la Communauté Portuaire de Lomé à Niamey, celle de vos opérateurs économiques l'année dernière à Lomé et les récents contacts de haut niveau pour faire transiter par le port de Lomé certains





matériels de forage de puits pétroliers, constituent l'un des symboles vivants de cette amitié.

Il est désormais admis qu'un port et ses clients privilégiés que vous êtes, ont besoin de se rencontrer régulièrement, pour célébrer cette amitié et évaluer le chemin parcouru. Le port de Lomé ne dérogera jamais à cette règle désormais établie entre nous, chers opérateurs économiques du Niger. Dans cette logique, permettez-moi de me réjouir du dialogue permanent que nous entretenons avec vos représentants à Lomé notamment, le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports (CNUT), la Nigérienne de Transit (NITRA) et les Syndicats des Transporteurs des Marchandises du Niger.

Honorables Invités,
Mesdames et Messieurs

En 2015, le Directeur Général du Port Autonome de Lomé et le Commissaire Général de l'Office Togolais des Recettes (OTR) étaient dans cette même salle pour vous présenter les innovations en cours au Port Autonome de Lomé et vous formuler leur espoir de nouer avec vous, un partenariat durable.

En 2017, toute la communauté portuaire avait effectué un déplacement dans vos locaux pour célébrer ce partenariat mutuellement bénéfique et définir des stratégies communes de gestion de notre plate-forme portuaire de Lomé.

Aujourd'hui 24 septembre 2019, les plus hauts responsables

des sociétés membres et associés de l'A2PL (en citer quelques-uns présents dans la salle) sont encore dans vos murs pour discuter face à face avec vous des problèmes éventuels qui continuent de miner le transit de vos marchandises par notre port. De par la qualité des membres qui composent notre délégation, vous comprenez tout l'intérêt que chacune des sociétés togolaises accorde à la gestion du trafic nigérien transitant par notre port.

Distingués Invités,
Mesdames et Messieurs

L'Etat togolais à travers son Gouvernement, accorde une importance particulière à la desserte de votre pays. Ainsi, il a réalisé au plan des infrastructures :

- de meilleurs installations et équipements portuaires de gestion des navires avec le troisième quai du Groupe Bolloré et la darse de Lomé Container Terminal, tous équipés de portiques ultra-modernes et de grues de parcs sophistiquées). A ce jour, le Port Autonome de Lomé dispose de la plus grande profondeur des quais de la sous-région, lui permettant d'accueillir les navires de dernière génération ;

- des voies de contournement tant dans la ville de Lomé que sur le corridor de transit des marchandises (évitant aux transporteurs non seulement les embouteillages dans la ville de Lomé, mais surtout, les risques couramment vécus au niveau des cols d'Alédjo et de Défalé) ;



des voies de desserte vers le Niger notamment la route Dapaong-Ponio qui réduit de plus de 100 km, la distance du corridor Lomé-Niamey ;

la voirie intérieure et réseaux divers du port dont les travaux sont aujourd'hui à un taux d'exécution de près de 90%, à la grande satisfaction des usagers du port.

- Dans ce même sillage, le Gouvernement togolais a permis :

de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté maritimes, conformément aux exigences du Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) afin de rendre la zone portuaire propice au bon déroulement de vos affaires ;

d'élever à 15% le seuil de tolérance en ce qui concerne l'application du Règlement N°14 de l'UEMOA. Nous voudrions dans ce cadre saluer l'esprit de concertation qui a prévalu entre nos différentes autorités en charge du secteur des transports et plaider une seconde fois à une application concomitante dans tous les ports ;

de réduire les faux-frais sur tous les circuits d'enlèvement des marchandises avec la forte contribution du Guichet Unique et de l'Office Togolais des Recettes (OTR). Il convient de noter que le Port de Lomé offre les meilleures performances dans la région sur le séjour des marchandises qui est aujourd'hui de 10 jours contre plus de 18 auparavant. Les opérateurs économiques ont même la possibilité de faire des déclarations douanières anticipées en vue d'éviter les surestaries et les pénalités de stationnement ;

- de réduire les frais de douanes liés au transbordement des marchandises d'un camion chargé tombé en panne vers un autre (de 300 000 FCFA à 45 000 FCFA) ;
- de mettre en place un dispositif d'écoute clients en recueillant régulièrement l'avis de nos parties intéressées pertinentes (clients) sur la qualité de nos prestations. Il

est d'ailleurs mondialement connu que le port de Lomé est certifié aux Normes de la Qualité, de la Sécurité et de l'Environnement et reste constamment engagé dans une amélioration continue de ses performances.

- Par ailleurs, j'ai le plaisir de vous informer qu'à travers des initiatives en cours menées avec les Compagnies Maritimes, les coûts de passage de vos marchandises par notre port vont drastiquement être réduits. En effet, il s'agit d'un mécanisme d'assurance des conteneurs qui va remplacer les cautions onéreuses précédemment payées par les opérateurs économiques avant l'enlèvement des conteneurs.

Honorables Invités

Mesdames et Messieurs,

Au-delà des atouts que nous venons d'énumérer, nous avons le devoir de confesser devant vous les écueils qui continuent de limiter les effets de nos nobles actions à votre endroit. Honoré de Balzac ne disait-il pas en 1831 qu'« un homme est bien fort quand il avoue sa faiblesse ». Je voudrais donc avouer que nous continuons de déplorer :

- le comportement des syndicats des transporteurs qui contrôlent difficilement les nerfs de leurs adhérents. A cet effet, nous déplorons certains blocages opérés par eux au niveau du port et sur le corridor ;
- la persistance du tour de rôle et de la répartition du fret malgré les diverses recommandations des instances de réflexions visant la fluidité et la libre concurrence dans le transport ;
- la double perception du Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC) et du Fonds de Garantie ;
- le déficit de balises qui entraînent des retards de départ des camions ;
- etc.





Mesdames et Messieurs,
Chers partenaires du Niger,
Le Chef de l'Etat togolais a manifesté dans sa vision pour le pays traduite dans le Plan National de Développement 2018-2022, des orientations claires à savoir: « faire du port de Lomé, une plateforme logistique de référence dans la sous-région ».

Pour réaliser cette noble ambition, nous devons sans concession reconnaître nos défauts et travailler ensemble à les réduire au moins et, à les éliminer au mieux. C'est d'ailleurs dans cette logique que des Comités de Veille Stratégique, de Facilitation des Echanges et de la Recherche de la Compétitivité du Port de Lomé ont été mis en place et travaillent d'arrache-pied pour résoudre toutes les difficultés qui se posent sur les différents circuits de gestion des marchandises en transit.

Je voudrais donc vous rassurer que nous savons faire de nos défauts, des axes de progrès tout comme l'affirmait Pierre De COUBERTIN je cite « chaque difficulté rencontrée doit être l'occasion d'un nouveau progrès », fin de citation. Toutefois, je sais que les opérateurs économiques du Niger ont une préférence ombilicale à certains ports voisins, au détriment de celui de Lomé. La part congrue de votre trafic que nous continuons de traiter, le témoigne à suffisance. Je ne viens donc pas ici vous demander des infidélités à des ports complémentaires, j'allais dire à des ports amis. Je viens ici simplement vanter nos atouts à nous, les atouts que certains d'entre vous connaissent et qui méritent d'être testés par d'autres ici présents ;
Je viens ici vous dire que le port de Lomé reste ouvert

24h/24 et 7 jours/7 à vous, opérateurs économiques du Niger ;

Je viens ici vous réaffirmer notre attachement à la qualité des services de nos manutentionnaires, de nos douaniers, du Conseil des Chargeurs, de notre Guichet Unique, de nos transitaires et que sais-je encore ?

Je viens ici vous dire que la fluidité des opérations d'enlèvement de vos marchandises à l'intérieur du port est une certitude ;
Je viens ici vous dire que nous disposons d'un port sûr et d'un corridor sans entraves (fluide) ;

Je viens ici vous confirmer notre constante disponibilité d'être à votre écoute et de faire de vos besoins, nos exigences ;
Je viens ici vous demander de reprendre avec le port de Lomé qui a déjà pris en compte vos attentes et s'évertuera chaque jour que Dieu fait, à vous satisfaire davantage ;
Je viens ici vous dire que le port de Lomé n'est pas loin, il suffit de démarrer.

Afin de parcourir ce nouveau corridor, nous prenons l'engagement à l'issue de nos échanges qui vont intervenir tout à l'heure, de faire de nos faiblesses exposées ici et maintenant, un levier de consolidation du processus d'élaboration d'un plan stratégique.

Nous prenons également l'engagement d'évaluer avec vous, la mise en œuvre de ce plan stratégique à l'occasion des rencontres qui se tiendront périodiquement à Niamey et à Lomé.

Vivent les Opérateurs Economiques du Niger,

- Vive la Communauté Portuaire de Lomé,
- Je vous remercie pour votre excellente attention.
- Nagodè. Moukou



ETAPE DE BAMAKO

Dans la capitale malienne, le Directeur Général du Port Autonome de Lomé, a lancé un appel aux opérateurs économiques :

« Je voudrais vous convier à réaliser avec nous, un projet commun, celui de la vitalité du corridor Lomé-Bamako, oui, une vitalité qui va se nourrir de vos fréquentes importations et exportations ».

L'intégralité du discours prononcé au Mali :



MISSION PROMOTIONNELLE DE L'ASSOCIATION POUR LA PROMOTION DU PORT AUTONOME DE LOME (A2PL) ANNEE 2019.

MESSAGE DU PRESIDENT DE L'A2PL AUX OPERATEURS ECONOMIQUES DU MALI

Bamako, le 26 septembre 2019.

ACTUALITÉS

Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali,
Monsieur le Directeur National des Transports,
Monsieur le Président du Conseil Malien des Chargeurs,
Mesdames, Messieurs les Directeurs Généraux des différentes Sociétés,
Mesdames et Messieurs les Opérateurs Economiques du Mali,
Madame la Présidente des Femmes Commerçantes du Mali,
Mesdames et Messieurs les Responsables des Syndicats des Commerçants,
Importateurs et Transporteurs du Mali,
Mesdames et Messieurs les Responsables des sociétés Membres de la Communauté Portuaire de Lomé,
Madame la Secrétaire Générale de l'A2PL,
Distingués Invités
Mesdames et Messieurs

Je voudrais avant tout propos, exprimer ma profonde gratitude aux Responsables d'Institutions Publiques et d'Opérateurs Economiques maliens qui ont bien voulu honorer la Communauté Portuaire de Lomé, en répondant massivement à son invitation ce matin.

Qu'il me soit permis de vous témoigner en retour, toute notre reconnaissance pour votre choix constant d'emprunter le corridor Lomé-Bamako et vous transmettre par la même occasion, les salutations fraternelles de vos partenaires, de vos amis et de vos frères installés au Togo.

Je voudrais profiter de la tribune qui m'est offerte, pour rendre un vibrant hommage à nos deux chefs d'Etat, Leurs Excellences Ibrahim Boubakhar KEITA et Faure Essozimna GNASSINGBE, pour leur engagement et leur détermination en faveur de la consolidation d'un climat de fraternité et de confiance mutuelle entre les peuples frères du Mali et du Togo.

Honorables Invités,
Mesdames et Messieurs





En 2015, le Commissaire Général de l'Office Togolais des Recettes (OTR) et le Directeur Général du Port Autonome de Lomé étaient ici pour vous présenter les innovations en cours au Port Autonome de Lomé et vous formuler leur espoir de nouer avec vous, un partenariat durable.

En 2017, toute la communauté portuaire de Lomé avait effectué le déplacement de Bamako pour célébrer ce partenariat et définir avec vous, des stratégies de gestion de la plate-forme portuaire de Lomé, notre port à tous. Aujourd'hui 26 septembre 2019, les plus hauts responsables des sociétés membres et associés de l'A2PL sont encore dans vos murs pour discuter face à face avec vous des problèmes qui continuent de miner le transit de vos marchandises par notre port. La qualité de la délégation témoigne, si besoin en était, de l'intérêt que chacune des sociétés togolaises accorde à la gestion du trafic malien transitant par Lomé.

Distingués Invités,
Mesdames et Messieurs

L'Etat togolais à travers les actions de son Gouvernement, témoigne constamment l'importance particulière accordée à la desserte de votre pays. Ainsi, il a réalisé au plan des infrastructures :

- de meilleurs installations et équipements portuaires de

gestion des navires avec le troisième quai du Groupe Bolloré et la darse de Lomé Container Terminal, tous équipés de portiques ultra-modernes et de grues de parcs sophistiquées). A ce jour, le Port Autonome de Lomé dispose de la plus grande profondeur des quais de la sous-région, lui permettant d'accueillir les navires de dernière génération ;

des voies de contournement tant dans la ville de Lomé que sur le corridor de transit des marchandises (évitant aux transporteurs non seulement les embouteillages dans la ville de Lomé, mais surtout, les risques couramment vécus au niveau des cols d'Alédjo et de Défalé) ;

des voies de desserte vers le Niger notamment la route Dapaong-Ponio qui réduit de plus de 100 km, la distance du corridor Lomé-Niamey ;

la voirie intérieure et réseaux divers du port dont les travaux sont aujourd'hui à un taux d'exécution de près de 90%, à la grande satisfaction des usagers du port.

- Dans ce même sillage, le Gouvernement togolais a permis:

de renforcer les mesures de sécurité et de sûreté maritimes, conformément aux exigences du Code International pour



la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (Code ISPS) afin de rendre la zone portuaire propice au bon déroulement de vos affaires ;

d'élèver à 15% le seuil de tolérance en ce qui concerne l'application du Règlement N°14 de l'UEMOA. Nous voudrions dans ce cadre saluer l'esprit de concertation qui a prévalu entre nos différentes autorités en charge du secteur des transports et plaider une seconde fois à une application concomitante dans tous les ports ;

de réduire les faux-frais sur tous les circuits d'enlèvement des marchandises avec la forte contribution du Guichet Unique et de l'Office Togolais des Recettes (OTR). Il convient de noter que le Port de Lomé offre les meilleures performances dans la région sur le séjour des marchandises qui est aujourd'hui de 10 jours contre plus de 18 auparavant. Les opérateurs économiques ont même la possibilité de faire des déclarations douanières anticipées en vue d'éviter les surestaries et les pénalités de stationnement ;

- de réduire les frais de douanes liés au transbordement des marchandises d'un camion chargé tombé en panne vers un autre (de 300 000 FCFA à 45 000 FCFA) ;
- de mettre en place un dispositif d'écoute clients en recueillant régulièrement l'avis de nos parties intéressées pertinentes (clients) sur la qualité de nos prestations. Il est d'ailleurs mondialement connu que le port de Lomé est certifié aux Normes de la Qualité, de la Sécurité et de l'Environnement et reste constamment engagé dans une amélioration continue de ses performances.

Par ailleurs, j'ai le plaisir de porter à votre connaissance que les initiatives récentes des Compagnies Maritimes vont

contribuer à réduire considérablement les coûts de passage de vos marchandises par notre port. En effet, il s'agit d'un mécanisme d'assurance des conteneurs qui va remplacer les cautions onéreuses précédemment payées par les opérateurs économiques maliens avant l'enlèvement de vos conteneurs.

Honorables Invités

Mesdames et Messieurs,

Au-delà des atouts que nous venons d'énumérer, nous continuons de déplorer :

le comportement des syndicats des transporteurs qui contrôlent difficilement les nerfs de leurs adhérents. A cet effet, nous déplorons certains blocages opérés par eux au niveau du port et sur le corridor ; la persistance du tour de rôle et de la répartition du fret malgré les diverses recommandations des instances de réflexions visant la fluidité et la libre concurrence dans le transport ;

- la double perception du Bordereau Electronique de Suivi de Cargaison (BESC) et du Fonds de Garantie ;
- le déficit de balises qui entraîne des retards de départ des camions ;
- etc.

Mesdames et Messieurs,

Chers partenaires du Mali,

Le Chef de l'Etat togolais a manifesté dans sa vision pour le pays traduite dans le Plan National de Développement 2018-2022, des orientations claires inscrites dans l'axe 1 qui consiste « faire du port de Lomé, une plateforme logistique de référence dans la sous-région ».





Pour réaliser cette noble ambition, nous devons sans concession reconnaître nos défauts et travailler ensemble à les éliminer. C'est d'ailleurs dans cette logique que des Comités de Veille Stratégique, de Facilitation des Echanges et de la Recherche de la Compétitivité du Port de Lomé ont été mis en place et travaillent d'arrache-pied pour résoudre toutes les difficultés qui se posent sur les différents circuits de gestion des marchandises en transit.

Toutefois, je sais que les opérateurs économiques du Mali ont une multitude de choix pour leurs importations et leurs exportations. Certains ports s'en tirent à bon compte tandis que le trafic malien passant par le port de Lomé n'a cessé de décroître en cette décennie, même si, une légère reprise se fait observer ces deux dernières années.

Véritable source d'espoir pour nous, cette reprise nous incite à redoubler davantage d'efforts pour vous satisfaire et accroître notre part de marché. Je comprends aisément qu'au-delà de la fibre remarquable qui vous relie à notre peuple, vous avez besoin de faits concrets pour mettre le cap sur notre port. Je voudrais dans cette logique vous convier à réaliser avec nous, un projet commun, celui de la vitalité du corridor Lomé-Bamako, oui, une vitalité qui va se nourrir de vos fréquentes importations et exportations.

Pour ce faire :

- je voudrais réaffirmer avec force que le port de Lomé reste ouvert 24h/24 et 7 jours/7 à vous, opérateurs économiques du Mali ;
- je voudrais réaffirmer avec force que la qualité des services de nos manutentionnaires, de nos douaniers, du Conseil des Chargeurs, de notre Guichet Unique, bref, de tous les acteurs intervenant sur le transit de vos marchandises,

est une réalité ;

- je voudrais réaffirmer avec force que nous disposons d'un port sûr et d'un corridor sans entraves (fluide);
- enfin, je voudrais réaffirmer avec force, notre constante disponibilité d'être à votre écoute et de faire de vos besoins, nos exigences.

Mesdames et Messieurs, il me plaît de vous dire qu'à l'issue de nos échanges préparatoires de la présente mission, l'ensemble des sociétés membres de la communauté portuaire se sont engagées à faire des écueils qui seront évoqués tout à l'heure lors de nos échanges, un levier de consolidation du processus d'élaboration d'un plan stratégique.

Nous avons également pris l'engagement d'évaluer avec vous, la mise en œuvre de ce plan stratégique à l'occasion des rencontres qui se tiendront périodiquement à Niamey et à Lomé.

C'est vous dire en clair que le temps de fréquenter davantage le port de Lomé est arrivé, n'hésitez point.

Vivent les Opérateurs Economiques du Mali,
Vive la Communauté Portuaire de Lomé,

Je vous remercie.

étendue et sa population, est un vaste marché pour notre port. Les nombreuses ressources naturelles et agricoles dont il regorge, les besoins d'importation en produits finis et d'exportation en matières premières, constituent d'énormes opportunités pour tous les ports voisins.

LOMÉ ATTIRE LES PORTS DE HAVRE, ROUEN ET DE PARIS (HAROPA)

« Le PAL est l'un des ports leaders en Afrique »
(Pascal GABET)

ACTUALITÉS

Le Port Autonome de Lomé a reçu en visite, le mardi 15 octobre 2019, une délégation des Ports de Havre, Rouen et de Paris (HAROPA). Après d'autres ports ouest africains, la délégation est à Lomé pour étudier les opportunités de développement avec HAROPA.



Etablissement public de l'Etat français, HAROPA est un Grand Port Maritime qui comprend aujourd'hui sept Grands Ports Maritimes à savoir Rouen, Dunkerque, Le Havre, Nantes/St Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille/Fos. Il veille à l'intégration des enjeux de développement durable dans le respect des règles de concurrence.

La délégation arrivée au PAL a à sa tête Monsieur Pascal GABET, Directeur Général de HAROPA et du Port de Rouen. Elle a été accueillie par Monsieur KABITCHADA Essonêya, le Secrétaire Général du Port Autonome de Lomé représentant le Directeur Général. Avec des Directeurs de départements, des Chefs de Service et autres collaborateurs, ils ont assisté à la projection vidéo sur les principales missions et innovations du port de Lomé.

Pour M. GABET, l'objet de la visite est de constater les bienfaits des programmes de modernisation des infrastructures initiés, et d'étudier une opportunité de développement avec le Port de Lomé. Un tour sur les installations du 3eme Quai (TOGO TERMINAL), à Lomé Container Terminal (LCT) et une réunion avec la communauté portuaire et les opérateurs économiques togolais a marqué l'étape de Lomé.

« Nous sommes venus faire un point d'étape sur le devenir du port autonome de Lomé. Notre dernière visite remonte à 2015 et nous avons pu observer le développement du PAL, précise Monsieur Pascal GABET. Les capacités de traitement du PAL ont impressionné la mission française.

Le port de Lomé joue une place centrale dans la région ouest-africaine. Les autorités veulent tirer profit de cette position pour faire du Togo un hub logistique de premier plan.



SÉCURITÉ MARITIME

ESCALE D'UN NAVIRE FRANÇAIS AU PORT AUTONOME DE LOMÉ

ACTUALITÉS

Sous le commandement du Capitaine de Corvette Adéline Duc, l'une des quatre femmes commandant de nos jours un navire de guerre français, ce patrouilleur de 80 m de long qui compte à son bord plus d'une centaine de marins a, en effet accosté sur les côtes togolaises le 6 septembre 2019 pour une escale. Plusieurs activités ont meublé le séjour de ces marins au Togo. Il s'est d'abord agi des activités officielles qui ont consisté en une visite du commandant du patrouilleur de Haute Mer « Enseigne de Vaisseau Jacoubet », le Capitaine de Corvette Adéline Duc aux autorités togolaises

et des actions de diplomatie menées par l'ambassadeur de France au Togo, Marc Vizy. Des activités ludiques étaient également au rendez-vous. En effet, le lendemain dans la matinée, un match de football a été organisé entre l'équipe du Jacoubet et celle de la Marine Nationale Togolaise. Rencontre qui s'est déroulée dans une ambiance conviviale.

L'escale à Lomé a été bien appréciée par les marins français car la ville de Lomé réputée sûre, offre de nombreuses possibilités de s'y distraire ou de se reposer en front de mer. Autres activités menées, l'organisation des instructions opérationnelles conjointes entre

les marins français et togolais. A travers cette opération, les éléments des deux marines ont pu partager durant deux jours leur savoir-faire et leurs expériences autour des thèmes de la sécurité et de la sûreté maritimes. Cette escale du navire de guerre français s'est achevée le 11 septembre 2019 après l'appareillage de l'Enseigne de vaisseau Jacoubet et une patrouille mixte des deux marines avec un patrouilleur togolais.

C'est heureux et satisfaits de leur séjour en terre togolaise que les marins français ont quitté Lomé, la capitale togolaise, pour leur mission de patrouille internationale dans le Golfe de Guinée.



Dans le cadre de sa mission qui consiste en une présence permanente dans le Golfe de Guinée depuis 1990 à travers la mission «Corymb», la Marine Nationale Française a fait une escale à Lomé du 06 au 11 septembre 2019. Ceci avec son Patrouilleur de Haute Mer (PHM) « Enseigne de Vaisseau Jacoubet».





▮▮ LES ENTREPOTS MALIENS AU TOGO

MAMADOU AMADOU GUISSSE EN PARLE



A l'instar des autres pays de l'Hinterland, le Mali dispose d'un entrepôt dans la zone portuaire de Lomé. Partie intégrante du Port Autonome de Lomé, les Entrepôts Maliens au Togo connus sous l'acronyme de EMATO, sont une entité qui participe aux activités portuaires. Zoom sur ces entrepôts qui sont le lien ombilical entre les commerçants maliens et le Port de Lomé.

Qui mieux que Mamadou Amadou GUISSÉ, ingénieur de l'industrie des mines de son état et premier responsable pour parler des Entrepôts Maliens au Togo ? Logés dans l'enceinte du Port Autonome de Lomé, EMATO est selon le Directeur Général Mamadou GUISSÉ une structure malienne rattachée administrativement à l'ambassade du Mali près le Ghana. Elle est l'émanation des accords bilatéraux signés entre le Mali et le Togo sur la libre circulation des marchandises. Évoquant l'historique de cet accord, M. GUISSÉ révélera que c'est le 26 août 1983 qu'il a été signé entre l'état togolais et

l'état malien. Lequel accord garantit le transport et la sécurité aux marchandises des commerçants maliens. Mieux cet accord en son article 6 mentionne clairement que le gouvernement togolais attribue un espace pour la construction de magasins au profit des maliens. Et c'est en application de cet accord que, précise Mamadou Amadou GUISSÉ, un décret présidentiel a été pris pour accorder au Mali, un espace de 5000m² dans l'enceinte portuaire. D'où la construction du magasin qui abrite les marchandises des commerçants maliens.

Des activités de EMATO

Pour ce qui est de l'objectif de cette société, on peut dire qu'elle coordonne le transport et le transit des marchandises maliennes passant par le Togo. Abordant les activités menées par cette structure, le Directeur Général des EMATO dira que sa structure gère les installations que sont les magasins, le transport des marchandises en direction du Mali, elle assiste et conseille les commerçants maliens dans leurs activités de transit, d'entreposage, de transport. Les entrepôts maliens au Togo veillent à un approvisionnement



adéquat en marchandises du Mali étant donné que le pays n'a aucune ouverture sur la mer. Et parlant de l'approvisionnement de son pays, le Mali, M. GUISSÉ évoquera le fait que son pays dispose d'autres entrepôts dans d'autres pays notamment en Côte d'Ivoire, au Sénégal, en Mauritanie, au Ghana, en Guinée, au Bénin. C'est dire que le Port de Lomé est en rude concurrence avec les autres ports de la sous-région. Selon le DG EMATO, la multiplicité des entrepôts dans les pays voisins participe de la volonté de diversification des voies terrestres au niveau du Mali.

De l'appréciation de la mission de l'A2PL au Mali
En sa qualité de Directeur Général de EMATO qui est membre de l'Alliance pour la Promotion du Port de Lomé (A2PL), Mamadou Amadou GUISSÉ a été de la délégation de l'A2PL qui a effectué une tournée promotionnelle dans les pays de l'Hinterland du 15 au 30 septembre 2019. Même s'il affirme n'avoir assisté qu'à l'étape du Mali, le DG EMATO apprécie à sa juste valeur cette mission promotionnelle qui a permis aux responsables du Port de Lomé de remobiliser et de remotiver les commerçants maliens à emprunter le corridor du Togo. «Cette initiative venait à point nommé du moment où elle a été l'occasion pour les responsables de l'A2PL de vanter les atouts dont dispose le Port de Lomé» a-t-il ajouté.

Des problèmes rencontrés

Comme toute œuvre humaine, tout n'est pas rose pour ce qui est du transport des marchandises du Port de Lomé vers le Mali. D'abord Mamadou Amadou GUISSÉ évoquera le fait que les marchandises doivent traverser deux frontières avant d'atteindre le Mali. Sans compter avec les tracasseries observées sur le territoire du Burkina Faso. Ce qui n'est pas le cas, laissera entendre le DG EMATO, d'autres pays empruntés en l'occurrence





le Sénégal et la Mauritanie qui ne disposent que d'une seule frontière à traverser pour rejoindre le Mali. Autres difficultés rencontrées sur le terrain par les commerçants maliens, la double taxation du Bordereau électronique de suivi de cargaison (BESC). A cette dernière difficulté, Mamadou Amadou GUISSSE reconnaîtra que les autorités du Port de Lomé ont pris l'engagement de trouver des solutions. Les problèmes de parkings gros porteurs sont autant de difficultés auxquels les autorités portuaires se sont engagées à résoudre.

Abordant la question des réformes entreprises par les autorités portuaires, le patron des Entrepôts du Mali au Togo les apprécie et évoque particulièrement celle consistant à séparer les bureaux des entrepôts. En effet, confessa le Directeur Général, à travers ces réformes, la société EMATO est en train de construire de nouveaux bureaux dans la ville de Lomé, ce qui permettra une meilleure accessibilité aux usagers. Toutefois il sollicitera des autorités portuaires à plus d'actions pour motiver davantage les commerçants maliens à

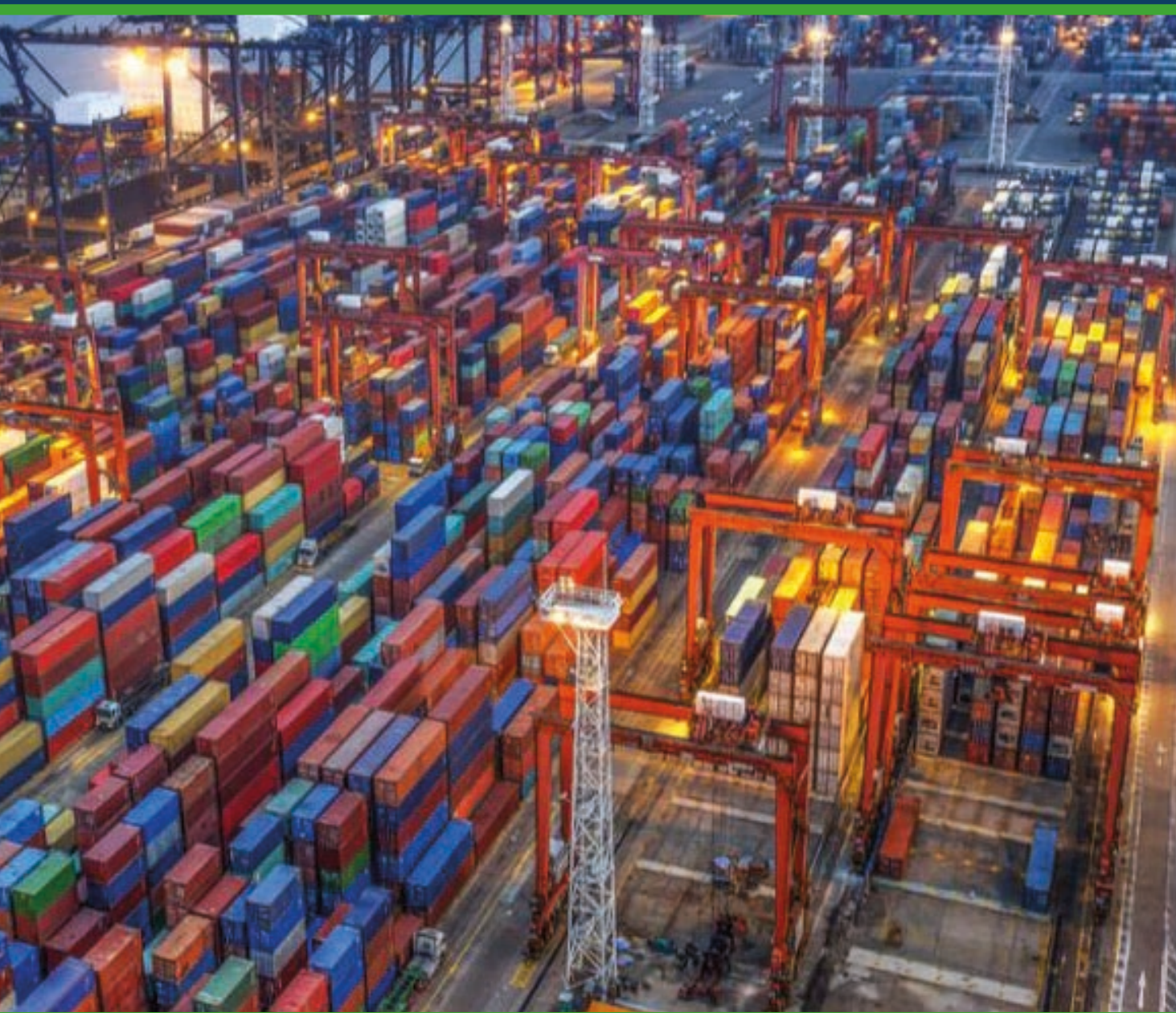


Pris hors contexte, le sursaut de chargements au Chili au premier trimestre, la mise en place d'un nouveau service d'expéditions de banane de cinq navires et le nombre de contrats spot de banane au fil des mois auraient dû, en toute logique, générer au premier semestre un TCE moyen supérieur à celui 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.



FRET MARITIME MONDIAL

BILAN DU 1^{ER} SEMESTRE 2019



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 reefer. 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.



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)



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.

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.



A group of soldiers in a speedboat on the water. The soldiers are wearing helmets and life jackets, and some are holding rifles. The boat is moving quickly, creating a large wake in the water.

TENDANCES EN MATIERE DE SECURITE MARITIME EN AFRIQUE

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 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 partie de leurs ressources marines. De nombreux pays d'Afrique ont réussi à de 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 partie 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.





BREVE 1





LES RECHERCHES DE LA CNUCED SUR LA GESTION PORTUAIRE

La CNUCED collabore avec l'Association internationale des ports (AIP) depuis de nombreuses années, et ce dans plusieurs domaines, notamment pour la production, la traduction et la distribution dans le monde entier d'études techniques sous forme de Monographies. Ces monographies permettent de contribuer au développement des capacités de gestion requises pour l'exploitation efficace des ports dans les pays en développement. Une des conséquences importantes de la neuvième session de la Conférence

des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED IX) a été l'adoption d'un nouveau programme de travail pour la CNUCED dans le secteur transport. Il est important de souligner que l'objectif initial d'améliorer l'efficacité des ports, principe sur lequel était basé l'idée des monographies CNUCED/AIP, a été réaffirmé. La Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale de la CNUCED continue cette coopération avec l'AIP qui permet de présenter l'expérience pratique d'un port ou d'un groupe de professionnels

au bénéfice de la communauté portuaire internationale. Cette coopération vient en complément des autres recherches, formations et activités de coopération technique développées par la Division de l'infrastructure des services pour le développement et l'efficacité commerciale de la CNUCED, avec pour objectifs particuliers d'encourager le développement de services de transports maritimes et internationaux compétitifs, de renforcer les structures de commerce et de promouvoir la coopération internationale et les échanges d'expertise





BREVE 2



QUELLES SOLUTIONS SECURITAIRES POUR LES ZONES PORTUAIRES ?



SECURITAS propose des services de sûreté portuaire aux exploitants de gares maritimes afin de sécuriser les accès aux zones d'embarquement et aux navires dans le strict respect du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS).

Tout comme le transport aérien, le transport maritime est soumis à des risques de piraterie, de terrorisme, de prise d'otages et plus largement de malveillance. Pour sa sûreté, ce secteur est soumis au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), qui prévoit un certain nombre de mesures pour sécuriser les passagers, les navires et leur cargaison. Le contrôle de l'accès aux navires et aux installations portuaires est essentiel pour détecter et prévenir tout acte illicite ou de malveillance à terre.

Sécuriser l'accès aux terminaux maritimes et aux navires

SECURITAS sécurise l'accès aux terminaux maritimes et aux navires à travers des services délivrés par des Agents chargés des visites de sûreté

(ACVS 1, 2 et 3) :

- inspection filtrage des véhicules légers et des camions qui pénètrent dans la Zone d'activité restreinte (ZAR), avec ouverture de coffre, dans le respect des prescriptions exigées par la préfecture ;
- inspection filtrage des piétons qui pénètrent dans la ZAR ;
- contrôle des bagages avec un outil d'imagerie radioscopique ;
- contrôle des billets ;
- palpations de sécurité avant embarquement.

Surveiller les installations portuaires

La zone portuaire elle-même, avec ses magasins, ses stocks et ses installations, peut être l'objet de convoitise. Pour sécuriser les personnes (personnels, visiteurs, passagers) et les biens présents

sur place, SECURITAS propose des solutions de protection afin de lutter contre l'intrusion :

- contrôle d'accès au site avant la ZAR ;
- vérification de la fermeture des accès en dehors des escalas, et de la mise en sécurité des bâtiments et des parkings ;
- télésurveillance, vidéosurveillance ou télé vidéo surveillance avec levée de doute physique et appel aux forces de l'ordre si nécessaire ;
- circuit de vérification aléatoire.

Ces services se combinent pour former une solution de sécurité intégrée avec technologie, sur mesure, destinée à prévenir les risques d'intrusion, de vol ou d'agression dans les zones portuaires.



BREVE 3





TRANSPORT MARITIME ET TRANSPORTS INTERIEURS PAR VOIES D'EAU : LES NORMES DE L'OIT

Transport maritime: Depuis sa création, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté de nombreuses normes à l'intention des gens de mer. En 2006, la 94e session (maritime) de la Conférence internationale du Travail a adopté la Convention du travail maritime, 2006 (MLC, 2006). Cette convention regroupe en une seule convention la quasi-totalité des précédentes normes de l'OIT relatives aux gens de mer. La MLC, 2006, qui est entrée en vigueur le 20 août 2013, établit les normes minimales de travail et de vie qui s'appliquent à tous les gens de mer travaillant à bord de navires. L'autre norme fondamentale pour les gens de mer est la convention (n° 185) sur les pièces d'identité des gens de mer (révisée), 2003, qui propose

une nouvelle pièce d'identité des gens de mer destinée à accroître la sécurité maritime tout en facilitant les permissions à terre et les déplacements professionnels des marins. Le principal objectif du programme maritime de l'OIT est de promouvoir les normes du travail maritime à l'aide des moyens d'action dont elle dispose et grâce à la publication de recueils de directives pratiques, de principes directeurs et de rapports portant sur les questions de travail des gens de mer. La sous-commission sur les salaires des gens de mer de la Commission paritaire maritime se réunit périodiquement pour actualiser, comme le stipule la MLC, 2006, le salaire minimum de base ou le salaire minimum des matelots qualifiés. La Commission tripartite spéciale de la MLC, 2006,

est chargée notamment d'examiner les amendements à la convention, qu'elle passe régulièrement en revue.

Transport par voies de navigation intérieure: Le transport par voies de navigation intérieure joue un rôle important dans le transport des marchandises et des personnes dans de nombreuses régions du monde. Le personnel opérant sur les voies de navigation intérieure doit faire face à des conditions de vie et de travail très particulières, qui nécessitent une attention spéciale de la part de l'OIT. Les activités de l'OIT dans ce secteur ont pour objet d'assurer un travail décent à l'ensemble du personnel opérant sur les voies de navigation intérieure.





LOME CONTAINER TERMINAL



L'AVANT-PAYS (FORELAND)

désigne l'ensemble des pays desservis par les lignes ou dessertes régulières qui touchent un port ou un aéroport.

L'ARRIÈRE-PAYS (HINTERLAND)

est l'aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou en termes économiques son aire de marché continentale. Son extension est fonction de l'avant-pays du port, des qualités et de la densité des réseaux de dessertes terrestres, de la qualité de ses services portuaires ou aéroportuaires. L'extension continentale d'un arrière-pays, sa profondeur, déterminent directement l'étude des façades maritimes. La qualité d'un avant-pays ou d'un arrière-pays est déterminée par les relations fonctionnelles existant entre le point considéré (port, aéroport) et ses zones de desserte. Leurs limites ne sont ni rigides ni intangibles. C'est le géographe français André Vigarié qui a proposé, dans les années 1960, la notion de tryptique arrière-pays, avant-pays et port en position d'interface physique et organisationnelle. L'extension continentale d'un arrière-pays, sa profondeur, déterminent directement l'étude des façades maritimes.

ARTIFICIALISATION

Ensemble des transformations dues à l'homme, plus ou moins volontaires et raisonnées, qui modifient en tout ou partie la physionomie et les fonctionnements d'un milieu ou d'un paysage. L'artificialisation est le résultat final de l'anthropisation, qui est un processus. Les sols artificialisés sont des sols ne permettant plus l'écoulement normal des eaux, ni son infiltration. Les sols naturels ou faiblement anthropisés jouent des rôles majeurs dans la dynamique de l'écoulement des eaux. (...)

ACCASTILLAGE

Ensemble des accessoires de pont (manilles, mousquetons, treuil ...) qui servent aux manœuvres des voiles d'un navire de faible tonnage, particulièrement en navigation de plaisance et sur les yachts.

SOUS-PALAN :

Mode de cotation de fret : la marchandise est prise en charge par l'armateur sous le palan de la grue ; à l'arrivée, la marchandise est livrée par l'armateur sous le palan de la grue.

STEVEDORE :

Entrepreneur de manutention portuaire. Le stevedore dispose d'un personnel permanent (notamment docker) d'engins de manutention et il loue au port les grues ou rassemble d'autre moyens pour assurer la manutention depuis bord navire jusqu'à et y compris à terre.

TRAFIC MARITIME (MESURE) :

il s'exprime en tonnes de marchandises chargées pour les exportations d'un pays ou d'un ensemble de pays, et en tonnes de marchandises déchargées pour les importations. Trafic « ro-ro » : roll on - roll off : trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière. Trafic au tramping (tramp = vagabond en anglais) ou à la demande : trafic transporté par un navire loué sous contrat, par opposition au navire de ligne régulière.

SURESTARIES :

Somme à payer par l'affrètement d'un navire à l'armateur pour chaque jour, dépassant le nombre de jours convenus dans la charte-partie, pour le chargement ou le déchargement du navire.

TIRANT D'EAU :

Distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille ou enfoncement du navire.

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

CAPITAINERIE DU PORT

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

REPRESENTATION DU PAL AU BURKINA FASO

Tél.: +226 50 50 56 60/50 30 16 47
 Mob : +226 79 03 06 55 - Fax : +226 50 30 17 47
 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

UNIPORT

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

EXPO AUTO

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

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

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

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)

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

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

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

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

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

CONSEIL NIGERIEEN DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)

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

LA NIGERIEENNE DE TRANSIT (NITRA)

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

ENTREPOTS MALIENS AU TOGO (EMATO)

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

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

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

CABINET INROS LACKNER AG

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

COTECNA (SOCIETE D'ADMINISTRATION DU SCANNER)

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

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

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

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

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

GENDARMERIE DU PORT

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

BRIGADE MARITIME

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

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT

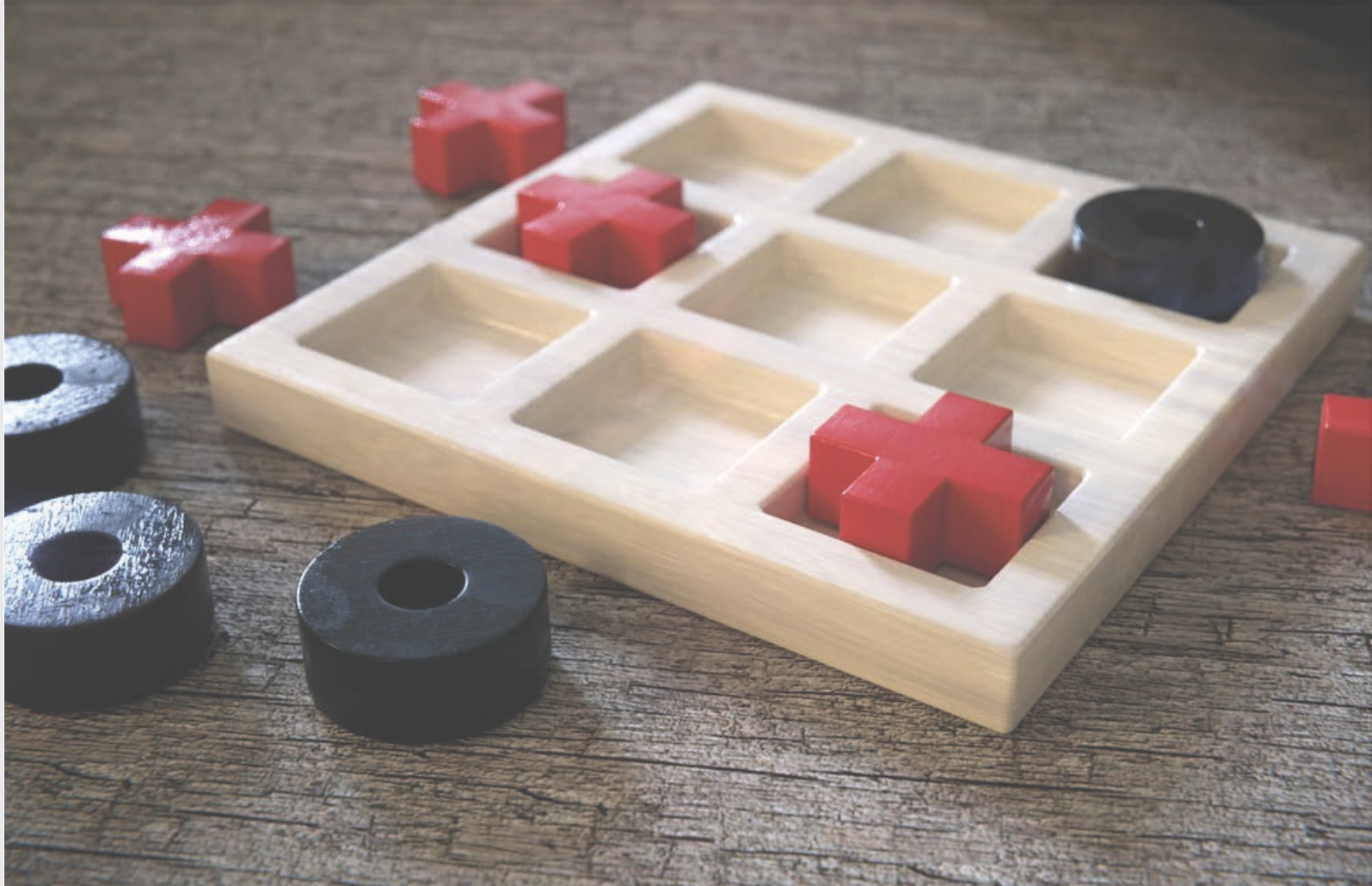
Tél.: +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)

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

OYSTER COMMUNICATION

Tél.: +228 22 35 10 10 /98 70 71 89



MOTS CROISÉS

Horizontalement

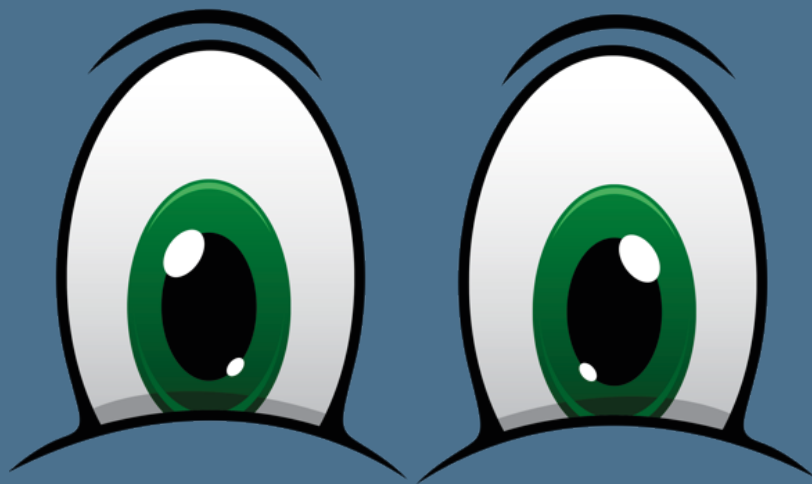
1. Va-nu-pieds. 2. Oiseaux coureurs.
3. Assignées en justice. 4. Diminutif d'un prénom. Colorât. 5. Refus. 6. Il est retenu contre son gré. A qui mieux mieux (à l').
7. Vase funéraire. Textuel. 8. Adjectif possessif. Malfaçon d'une pièce entraînant sa mise au rebut. Petit cours d'eau. 9. Troublée. Sans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

Verticalement

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

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





La vache

C'est l'institutrice qui après avoir parlé des animaux vérifie si les élèves ont bien compris.

- A quoi servent les moutons ?
- A nous donner de la laine, Madame.
- A quoi sert la poule ?
- A nous donner des oeufs.
- A quoi servent les cochons ?
- A faire des jambons.
- A quoi sert la vache ?
- A nous donner des devoirs.



La Marine

- Alors votre fils est toujours dans la Marine ?
- Non il a été obligé d'en partir.
- Ah bon. Pourquoi ?
- Il était dans les sous-marins et il ne pouvait pas s'empêcher de dormir avec la fenêtre ouverte.



Mouche

La maman mouche dit à son fils de ne pas rentrer dans les maisons, car il y a des humains très méchants. Mais son fils désobéit et lorsqu'il revient, il dit à sa mère : « Maman les hommes ne sont pas méchants ils m'applaudissent quand je passe... »



CONDUCTEURS, ENSEMBLE, RENDONS AGRÉABLE LA CIRCULATION SUR NOS ROUTES

ACTIVITÉS

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



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



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

MISSIONS

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

Direction Générale

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

Cellules d'Assistance

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

L'union pour l'efficacité



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