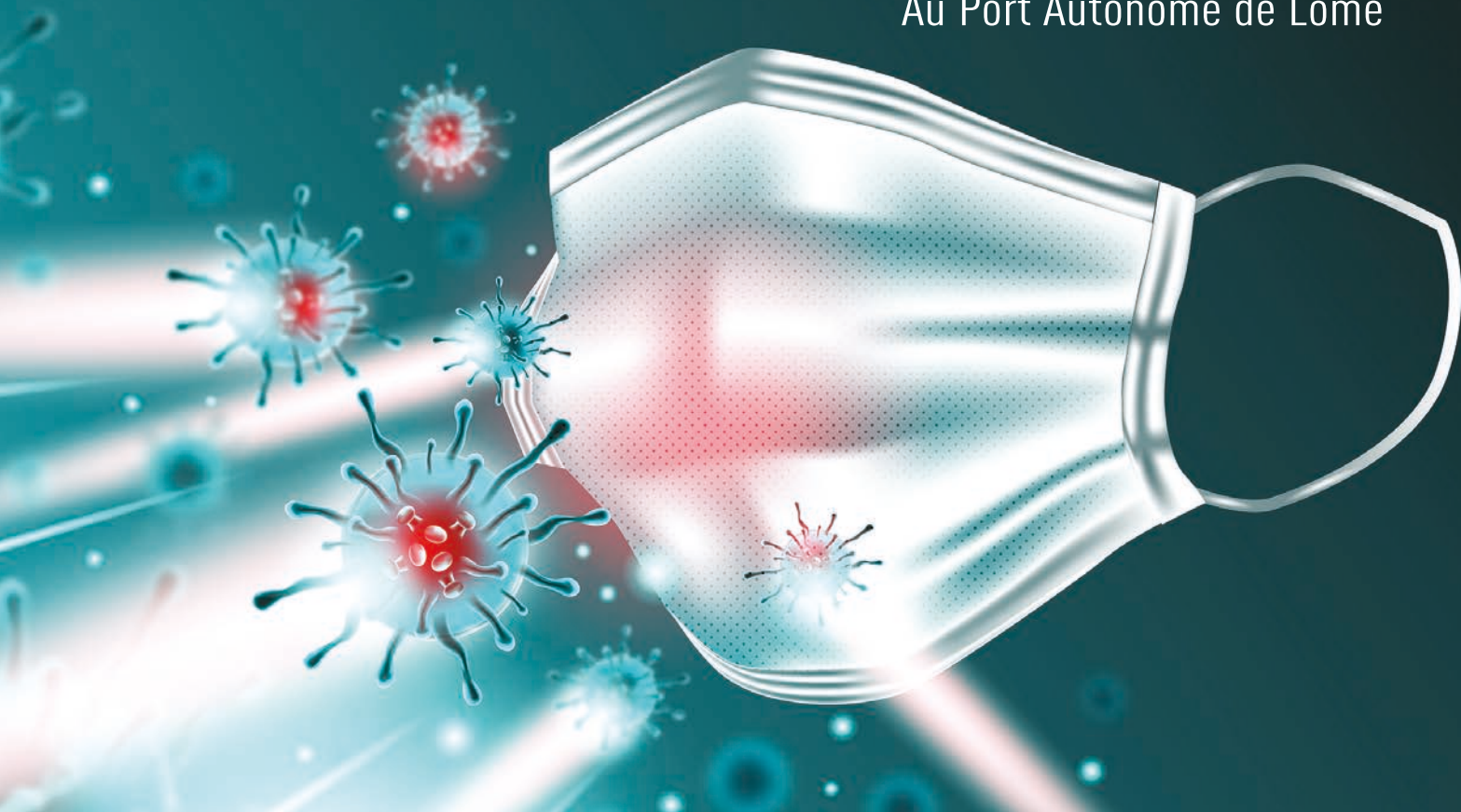


# COVID-19

## SOUS MAÎTRISE

Au Port Autonome de Lomé



## CORIDOR ABIDJAN-LAGOS

COMMENT SE PORTE LE TRANSPORT  
DES MARCHANDISES FACE A L'ETAT  
D'URGENCE DECRETE DANS LES PAYS  
MEMBRES ?

MAG.P. N°020 AMJ 2020





# 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, un appontement pétrolier, 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 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. : (226) 70 29 01 10

(228) 90 12 96 99

Fax : (228) 22 27 02 96

#### **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 : Combattons la pandémie  
par le respect des mesures barrières

P.05

### Actualités :

Mesures de riposte à la covid-19 prises au Port Autonome de Lomé  
Célébration de la journée des gens de mer  
L'union Européenne appuie le PAL dans la lutte contre la COVID-19  
« TALDEO – TRANS » ; la solution du gouvernement pour le transport des  
marchandises vers l'intérieur du pays  
La Banque Africaine de Développement au secours de l'étude  
de l'autoroute ABIDJAN-LAGOS

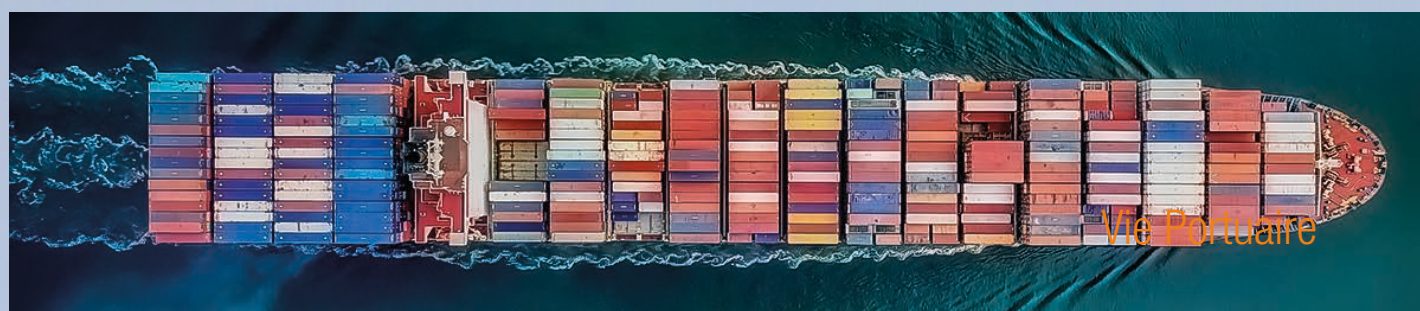
P.06

P.08

P.10

P.12

P.14



Conseil National des Chargeurs du Togo : le quotidien des transporteurs  
face à l'état d'urgence (couvre-feu).  
La gestion de la pêche en période de COVID-19  
COVID-19: un tour dans les ports Ouest Africains  
COVID-19: Lignes directrices générales  
Les dispositions prises par le comité « Santé, Sécurité au travail »  
CORRIDOR ABIDJAN-LAGOS : comment se porte le transport des  
marchandises face à l'état d'urgence décrété dans les pays membres ?  
LA CNUCED appelle à maintenir les échanges maritimes, l'ouverture des  
ports et le commerce transfrontalier  
Le coronavirus s'échoue dans les ports marocains  
Le transport en période de coronavirus:  
les ports mobilisés pour maintenir la chaîne logistique  
Le transport maritime face à la covid-19.

P.15

P.16

P.18

P.20

P.22

P.24

P.26

P.28

P.30

P.32



Gestion des risques et des perturbations liés à la chaîne  
d'approvisionnement  
Coronavirus : différence entre la mission d'un sous-marin et le  
confinement  
Réouverture des frontières de la CEDEAO  
Coronavirus en mer : les marins d'une opération militaire européenne  
sont également soumis à une forme de confinement  
Coronavirus plus de 1 700 personnes confinées sur un bateau  
de croisière en Afrique du Sud  
Le coronavirus fait tanguer le transport maritime mondial

P.34

P.36

P.39

P.41

P.43

P.45

### Sport :

L'AS TOGO PORT poursuit son  
aventure en première division

P.46

Glossaire  
Contacts utiles  
Jeux  
Humour

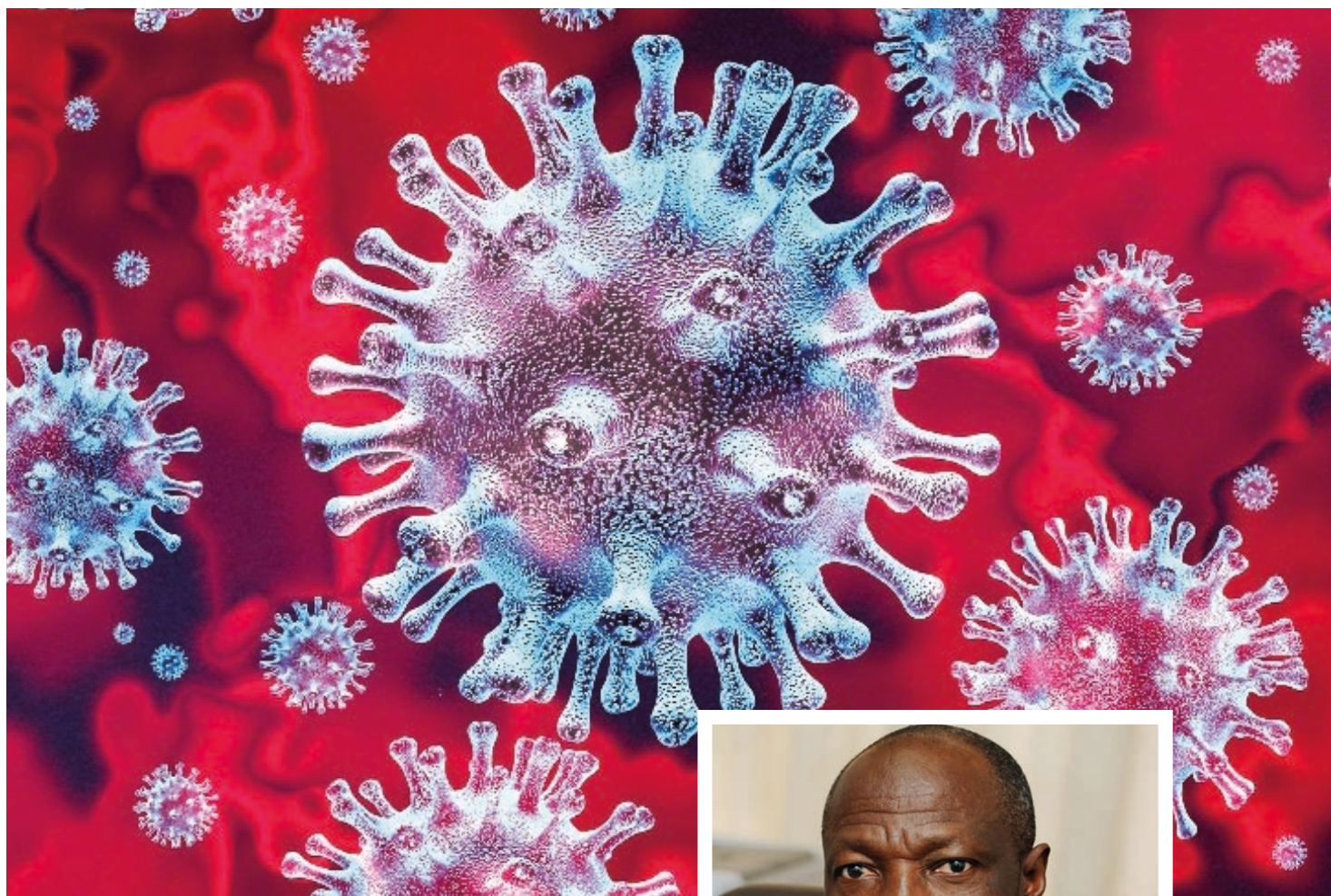
P.47

P.48

P.49

P.50





# COMBATTONS LA PANDEMIE

PAR LE RESPECT DES MESURES BARRIERES



**C**oronavirus a engendré une crise sanitaire à l'échelle mondiale qui a frappé de plein fouet presque tous les pays, occasionnant beaucoup de pertes en vies humaines et a mis à genou tous les systèmes économiques mêmes ceux connus pour être les plus robustes au monde.

Cette situation sans précédent engendre le recul de la croissance de l'économie mondiale en général et celle de nos ports en particulier.

En attendant que des solutions radicales ne soient trouvées à l'effet de venir à bout de la covid-19, et que les activités

reprennent leur cours normal, nous en appelons, à tout un chacun de nous, au respect des mesures barrières recommandées par l'OMS et nos gouvernements respectifs.

Les dispositions prises par le Port Autonome de Lomé afin de faire face à la propagation de la pandémie sont essentiellement relatives aux mesures recommandées par l'OMS et celles prescrites par le gouvernement de notre pays.

**M.KABITCHADA K. ESSONÉYA,**

Secrétaire Général du PAL







# MESURES DE RIPOSTE AU COVID-19 PRISES AU PORT AUTONOME DE LOMÉ.

---

*Trois catégories de mesures protègent le Port Autonome de Lomé. Il applique les dispositions prises par les autorités gouvernementales dans la riposte au covid-19. Très variées et pratiques, ces mesures respectées, permettent à toute la plateforme portuaire de mener à bien ses activités*

---



Pour les diverses règles, il est question d'abord des mesures à l'endroit du personnel. Il s'agit de :

- Suspension des missions officielles des agents jusqu'à la fin de la pandémie ;
- Libération de tous les stagiaires afin de respecter la distanciation sociale dans les bureaux ;
- Rappel de toutes les mesures barrières et des mesures individuelles de protection et de comportement à adopter ;
- Echange des données par voie électronique très encouragé (Outlook, Mails et digitalisation de la facturation etc.) ;
- Communication téléphonique en lieu et place des réunions physiques ;
- Réaménagement des horaires de travail du personnel du PAL selon les spécificités (administratif, technique et opérationnel) ;
- Communication à travers des affiches et autres supports sur les comportements à adopter.

La deuxième catégorie des mesures va à l'endroit de tous les usagers du Port :

- Port obligatoire de masques ;
- Lavage des mains avec du savon et de l'eau à l'aide des dispositifs placés à chaque porte d'entrée des installations portuaires ;
- Nettoyage des mains avec du gel et de la solution hydro-alcoolique ;
- Prise de température au thermoflash à chaque porte d'entrée des installations portuaires ;
- Aménagement d'un Centre d'isolement pour des éventuels cas suspects au COVID-19 équipé de lits ;
- Cessation des activités à forte présence d'hommes (vente aux enchères publiques dans les MAD).

Suivent enfin les mesures sur l'exploitation portuaire :

- Toute personne débarquant au Port Autonome de Lomé ou transitant par le territoire togolais pour embarquer sur un navire dans l'espace maritime du Togo doit préalablement faire l'objet d'un isolement d'au moins 14 jours et déclarée, à l'issue, négative au coronavirus ;
- Toute évacuation sanitaire nécessitant un débarquement d'un membre d'équipage d'un navire à partir de la mer ou à quai, est subordonnée aux autorisations préalables des autorités chargées de la gestion de covid-19 au Togo et puis du service d'immigration du Port Autonome de Lomé ;
- Suspension des réunions physiques de placement des navires et
- institution par voie électronique (via mobile) de ces réunions ;
- Traitement et échange des documents par voie électronique ;
- Réorganisation des activités occasionnant des attroupements sur tous les sites d'exploitation en tenant compte de la distanciation sociale ;
- Réaménagement de l'activité de dépotage des conteneurs à l'intérieur du port en tenant compte des mesures barrières.

L'activité portuaire à Lomé est sérieusement perturbée en ce qui concerne le dépotage des conteneurs qui connaît un ralentissement (1er trimestre 2020) à cause de cette pandémie, ce qui aura sans aucun doute un impact sur les recettes de cette activité en raison de la limitation du nombre de personnes affectées à cette tâche (réduction du nombre de conteneurs dépotés par jour due au respect de la distanciation sociale).

Par contre la desserte maritime a connu une augmentation au cours de cette période en passant de 493 à 505 navires de janvier à avril 2020. Quant au trafic global, il a connu une légère baisse de 0,89% en passant de 5.647.087 tonnes au 1er trimestre 2019, à 5.596.614 tonnes au cours de la même période en 2020.

Le trafic conteneurs a subi le même sort que le trafic global et s'est établi avec une baisse trimestrielle de 5,18% en passant de 349.591 conteneurs au premier trimestre 2019, à 331.496 conteneurs au premier trimestre 2020. Le Port Autonome de Lomé est donc légèrement impacté par le Covid-19 en termes de tonnage et du nombre de conteneurs mais pas en termes de nombre de navires accueillis.

Nous observons avec l'augmentation de la desserte maritime que le port a accueilli plus de navires de taille moyenne que les grands navires habituels.

Face à cette situation, nous estimons qu'il serait juste que certaines mesures soient prises pour soulager tant soit peu la trésorerie des usagers de nos ports qu'ils soient armateurs, Consignataires, chargeurs ou agréés en douanes pour bien mener leurs opérations.

C'est dans cet ordre d'idées que le PAL, en concertation avec l'OTR (Office Togolais des Recettes), a tenu une réunion regroupant tous les acteurs de la chaîne du transport maritime dans notre pays, le mardi 14 avril 2020. A l'issue, le Gouvernement a décidé de la suspension provisoire de la facturation des surestaries dues au ralentissement de l'activité de dépotage des conteneurs.



# CELEBRATION DE LA JOURNEE DES GENS DE MER

*Ceux qui ont choisi la mer comme lieu de profession, étaient à l'honneur le jeudi 25 juin 2020. Le Togo a fêté ses héros maritimes pour la deuxième année consécutive.*

La Direction des Affaires Maritimes a organisé une mise en terre des plants à la plage devant l'Hôtel Sarakawa à Lomé et une remise de matériel de protection au Covid19 aux marins. Initiée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour réfléchir aux conditions de travail et de vie des marins et de leurs familles, la campagne 2020 de cette célébration invite à rendre hommage aux gens de mer, en reconnaissant leurs sacrifices et les enjeux auxquels ils sont confrontés. La journée a été décrétée par l'OMI afin d'exprimer le respect et la gratitude envers les professionnels du secteur maritime dans le monde. Ce 10<sup>ème</sup> anniversaire a été d'une célébration particulière en raison de la pandémie du coronavirus. Un hommage particulier a été donc rendu à cette catégorie professionnelle en reconnaissance de ses sacrifices et des enjeux auxquels elle est confrontée en réponse de la pandémie du COVID-19.

Le rôle essentiel des Gens de la Mer est unanimement reconnu dans l'approvisionnement en biens vitaux tels que la nourriture, les médicaments et les fournitures médicales. Cette année particulièrement, ils sont en permanence sur le front de la lutte mondiale contre la pandémie et ont dû gérer des difficultés supplémentaires liées aux incertitudes et les mesures

barrières concernant l'accès aux ports, le réapprovisionnement, les changements d'équipage ou encore le rapatriement. La 10<sup>e</sup> édition, malgré sa sobriété,

n'enlève en rien la grande reconnaissance due à ce corps de métier assez spécial. Partout dans le monde, se célèbre le jeudi 25 juin, la "Journée des gens de mer",



une manière de rendre hommage à ces travailleurs qui participent au commerce international via les voies maritimes. Ils sont des employés incontournables et ils doivent être reconnus comme tel, insiste l'OMI, une organisation onusienne. D'où la nécessité de leur trouver un statut particulier à même de leur permettre de s'épanouir, au même titre que les autres travailleurs.

« Les gens de mer sont en première ligne de la lutte mondiale contre la pandémie. Ils méritent nos remerciements mais avant tout, il leur faut une action humanitaire rapide et décisive de la part des gouvernements du monde entier, non seulement pendant la pandémie, mais en tout temps », insiste Kitack Lim, le Secrétaire général de l'OMI.

#### **Le gouvernement togolais a pris une avance**

Les questions sociales sont au Togo, au centre des préoccupations des hautes autorités qui agissent au plan national pour le renforcement des normes relatives au bien être des gens de mer.

Le gouvernement met en lumière, auprès des agents impliqués dans ce secteur, les outils indispensables pour améliorer la protection des marins comme le congé à terre, les garanties en cas d'abandon, le rapatriement du marin dans son foyer, les mesures de protection et la santé mentale. C'est ce que relève Hubert Bakai, Directeur des Affaires Maritimes.

#### **Historique de la journée des gens de mer**

En 2010, l'Organisation Maritime Internationale a décidé de désigner le 25 juin comme Journée internationale des gens de mer. L'objectif de cette journée est d'une part, de remercier les marins pour leur contribution à l'économie mondiale à la société civile, et, d'autre part, pour les risques et les coûts personnels qu'ils supportent pendant leur travail. Selon les estimations de l'OMI, les navires transportent près de 90% du commerce mondial des biens. Les gens de mer ne sont pas seulement responsables de l'exploitation de ces navires, mais ils sont également responsables de la livraison sûre et sans heurts de la cargaison.

La célébration de la journée reconnaît non seulement le travail inestimable des marins, mais vise également à attirer l'attention du monde entier sur les problèmes qui affectent leur travail et leur vie, tels que le piratage. Elle amène les gouvernements à élaborer des politiques qui conduisent à un traitement équitable des gens de mer dans les ports, et demande aux compagnies et aux propriétaires de navires privés de fournir à leurs employés des installations et le confort appropriés pendant qu'ils sont sur la mer.

Depuis 2011, l'OMI a organisé la célébration de la Journée des gens de mer en ligne, appelant le public à utiliser les médias sociaux tels que Facebook et Twitter, à exprimer leur soutien et remerciement aux gens de mer pour leur travail. Le Thème général de cette année est : "Transport maritime durables au service d'une planète durable". Et le Thème particulier des gens de mer du Togo est : "Sécurité et Bien-être des gens de mer au Togo".

La rédaction

# JOURNÉE DES GENS DE MER 25 JUIN —





# L'UNION EUROPEENNE APPUIE LE PAL DANS LA LUTTE CONTRE LA COVID-19

---

*Le matériel remis le jeudi 04 juin 2020, est destiné à renforcer les dispositifs mis en place par le Port Autonome de Lomé pour protéger son personnel dans la lutte contre cette pandémie.*

---



Le don de l'Union Européenne va appuyer notamment la mise en place d'un centre d'isolement, l'installation des lave-mains à chaque entrée, la prise de température systématique à toute personne entrant au PAL, le port obligatoire de masque, le respect de la distanciation sociale, la communication téléphonique en lieu et place des réunions physiques.

A cela s'ajoute le réaménagement des horaires de travail du personnel selon les spécificités. Sont concernés par cette disposition, les secteurs administratif, technique et opérationnel.

La Direction Générale du Port Autonome de Lomé va mettre à profit ce matériel pour mieux exécuter sa décision de procéder par un échange des données par voie électronique (Outlook, Mails et digitalisation de la facturation). Aussi, l'isolement

d'au moins 14 jours de toute personne débarquant au Port Autonome de Lomé ou transitant par le territoire togolais pour embarquer sur un navire dans l'espace maritime du Togo, a été décidé..

Organisé par l'Union Européenne à travers son projet Western and Central Africa Port Security (WeCAPS), cet événement s'inscrit dans le cadre de ses actions de soutien aux ports partenaires d'Afrique de l'Ouest et du Centre dans la lutte contre la COVID19.

Ce don a eu lieu en présence du Ministre Conseiller pour la Mer, M. Stanislas Bamouni BABA, de l'Attaché de Défense de l'Ambassade de France au Togo, le Colonel Régis LACROIX, du Conseiller pour l'Action de l'Etat en Mer, le Commandant Patrick NOUETTE et plusieurs Responsables du PAL.





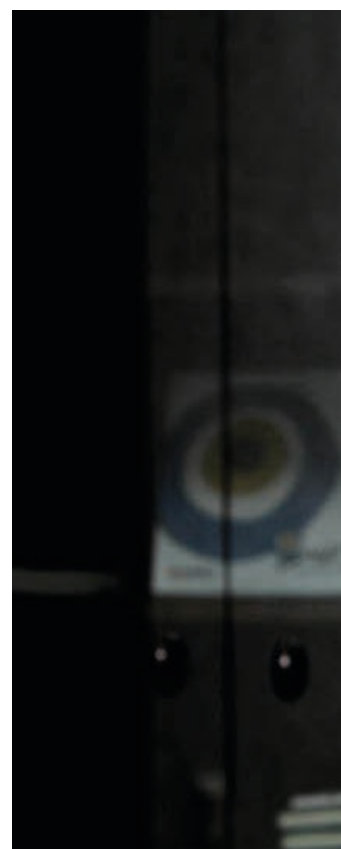
# « TALDEO – TRANS »;

## LA SOLUTION DU GOUVERNEMENT POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES VERS L'INTERIEUR DU PAYS

*Un nouveau projet du gouvernement mis en route pour accompagner les opérateurs économiques à travers le convoyage de leurs marchandises vers l'intérieur du pays en période de covid19 et ce, malgré le bouclage des villes. Il s'agit de TALDEO – TRANS.*

*« Lomé est devenu un hub aujourd'hui, il y a beaucoup de vols vers les Etats unis, l'Europe, et l'Asie, et donc il faut renforcer les mesures à l'aéroport. » souligne Latta Dokissime Gnana, DG de l'ANAC (Agence Nationale de l'Aviation Civile).*

*« Nous avons plusieurs mesures : la formation du personnel, pour qu'ils sachent traiter les gens; nous avons installé les thermo-scanners; et mis à bord des avions des fiches que les gens remplissent, pour les suivre pendant 14 jours (...) Nous avons en plus une cellule de veille, la cellule opérationnelle de crise, qui surveille tout »*



Les opérateurs économiques en difficulté peuvent désormais convoier les produits de première nécessité vers l'intérieur: « Les marchandises seront apportées à Togo 2000 d'où partira le chargement », précise Germain Essohouna Meba, le président de la Chambre du Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT).

Les opérateurs sont autorisés à s'enregistrer depuis le 26 mai 2020. Les frais de convoyage pour les deux premières semaines seront entièrement pris en charge par la CCIT.

Des mesures complémentaires pour les transports des passagers.

En plus des grandes mesures déjà prises et en vigueur depuis quelques semaines dans le cadre de la riposte face à la pandémie du Covid-19, des dispositions complémentaires ont été édictées à l'endroit des sociétés de transports et des syndicats des conducteurs routiers.

Il est désormais obligatoire, pour les responsables de gares routières d'installer le dispositif de lavage des mains, pour les chauffeurs et passagers à bord des véhicules, d'être protégés par des bavettes.

Des limitations de passagers sont désormais imposées : 30 pour les véhicules de la SOTRAL (Société des transports de Lomé) ; 03 (plus le chauffeur) des taxi-villes ; 05 pour les bus de 09 places et 08 pour les bus de 15 places. Il est en outre, formellement interdit aux tricycles de transporter des passagers.

Toutes ces mesures sont destinées à freiner au mieux la propagation du virus, et préserver la santé des usagers, ont précisé les ministres en charge de la sécurité et des transports, qui ont également invité au sens de la responsabilité et au patriotisme.

Des dispositions similaires à l'aéroport international de Lomé.

Une réunion de travail s'est tenue le mercredi 04 mars 2020, entre les ministères de la santé, des transports et autres partenaires, comme l'Organisation Mondiale de la Santé, sur la lutte contre la pneumonie à coronavirus qui sévit depuis le début de l'année.

A cette occasion, un état des lieux a été dressé, ainsi qu'une évaluation des dispositions prises par l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema de Lomé pour prévenir la maladie, et évaluer les différents outils disponibles.

A l'occasion, la Représentante Résidente de l'OMS, Dr Fatoumata Binta Diallo, s'est félicitée de la conformité des dispositions prises. Elle déclarait notamment que le pays est « très avancé dans la préparation et surtout dans la surveillance ».







# LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

## AU SECOURS DE L'ETUDE DE L'AUTOROUTE ABIDJAN-LAGOS

Le Conseil d'Administration de la Banque Africaine de Développement a approuvé, le 17 avril 2020 un financement supplémentaire de 12,33 millions d'euros en faveur de la Commission de la CEDEAO pour couvrir une partie des frais liés à l'étude du projet de développement du corridor autoroutier Abidjan-Lagos. C'est donc un projet phare du Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), initiative continentale dont la Banque africaine de développement est l'organe d'exécution. C'est une composante du vaste projet de corridor côtier Dakar-Lagos et constitue un tronçon important du réseau routier transafricain dans la région de la CEDEAO. Conçu pour relier les capitales économiques d'Abidjan à Lagos, ce corridor devrait traverser Lomé et Cotonou. Selon les prévisions de la BAD, l'année 2020 devrait connaître l'achèvement du projet. Un poids lourd devrait alors pouvoir

relier Lomé à Cotonou sur une distance de 150 kilomètres en seulement 5 heures, contre près de 11h actuellement. A ce jour, la contribution totale de la BAD pour ce projet phare s'élève à 22,4 millions d'Euros.

### Brève historique du corridor Abidjan-Lagos

C'est lors du 44ème Sommet de la CEDEAO, tenu en mars 2014, qu'un traité sur la mise en place du corridor a été signé. La Commission de la CEDEAO, au nom des cinq pays membres concernés, avait sollicité, à cette occasion, le soutien de la Banque pour le financement des études préparatoires à la réalisation et à la gestion du projet du corridor autoroutier Abidjan-Lagos. La contribution totale de la Banque pour ce projet phare, s'élève à 22,4 millions d'euros.



# CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO :

## LE QUOTIDIEN DES TRANSPORTEURS FACE À L'ÉTAT D'URGENCE (COUVRE-FEU).



Le Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT) pouvant être sollicité partout sur toute l'étendue du territoire national et à tout moment et à n'importe quelle heure pour ses prestations, a demandé au Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile, des laissez-passer pour son personnel. Cette autorisation concerne le personnel déployé sur les parkings et qui interviennent pour des opérations d'assistance.

Toutefois, cela ne couvre pas les heures de couvre-feu. Le CNCT dispose donc des laissez-passer pour le personnel basé à Hédzranawoé à Lomé, Djéréhoué à Atakpamé et Agaradè à Bafilo. Les véhicules de services destinés aux opérations d'assurances sont également bénéficiaires. Les opérations d'assistance du CNCT concernent le secteur des transports.

Les missions et les activités du CNCT

Elles se résument à la promotion des transports et à la facilitation des démarches administratives. Dans le concret, le CNCT s'efforce à :

- Défendre les intérêts des chargeurs ;
- 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.

Tout comme les missions, les activités du CNCT sont aussi variées. Elles concernent :

- La publication des statistiques maritimes ;
- La gestion des bordereaux électroniques de suivi des cargaisons (BESC) ;
- La formation des opérateurs économiques ;
- La construction et la gestion des aires de repos pour les camions et les transporteurs ;
- L'assistance routière aux camions en difficultés sur les routes.

Le Conseil National des Chargeurs du Togo a été créé par ordonnance N°80-11 Bis du 09 janvier 1980. C'est un établissement public à caractère professionnel doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Il est sous la tutelle du Ministère chargé des Transports.







# LA GESTION DE LA PECHE

## EN PERIODE DE COVID-19

---

*Le Port de pêche n'a pas connu d'interruption d'activités en période de coronavirus. Des dispositions de protection prises ont permis aux différents acteurs de vaquer librement à leurs occupations.*

---



L'activité de la pêche au Port de Lomé s'est poursuivie normalement. La direction du port de pêche et les pêcheurs ont ensemble décidé des mesures pour avancer. La première mesure a concerné la modification des heures de service notamment le départ sur la mer. L'état d'urgence décrété depuis le 02 avril 2020 a instauré le couvre-feu de 20 heures à 5 heures.

Pour se conformer à cette décision, les pêcheurs qui commençaient leurs activités à 22 heures étaient obligés d'arriver au service avant 20 heures. Autres mesures prises : la distanciation sociale, le port de masque obligatoire pour tout acteur de la pêche depuis l'entrée du port de pêche, la prise de température, le lavage des mains. Ces dispositions sont également en vigueur au marché du poisson frais ou fumé. Selon le Responsable du port de pêche, Monsieur PERE Samié, la sensibilisation

sur tous ces aspects de protection contre la COVID-19 a régulièrement lieu. « Nous avons toutefois des difficultés à faire respecter certaines règles concernant par exemple la distance d'un mètre entre individu. Le problème se pose dès l'arrivée d'une cargaison. Chaque femme se précipite pour avoir la meilleure part » ; regrette le Responsable. Pour y remédier, l'Administration a décidé de répartir les femmes commerçantes de poissons surtout frais en plusieurs groupes : « On fait passer les vagues par groupe de cinquante personnes. Cela concerne aussi les pêcheurs et leurs assistants » ; précise Monsieur PERE.

#### **Le nouveau port de pêche, meilleur à l'ancien.**

« Ici, il y a de l'espace » ; explique Monsieur PERE ; en comparant la nouvelle structure à l'ancien port de pêche. Tout autour des installations, des bâtiments poussent car le gouvernement a entrepris

de construire certaines infrastructures. Il s'agit de magasins, marché, boîte de mareyeurs, infirmerie et des latrines publiques. D'autres projets sont aussi en cours de réalisations : construction de la route d'accès au nouveau port de pêche, l'éclairage public du site. Les effectifs recensés à l'ancien port sont tous présents : « Tout le monde est content et félicite le gouvernement pour cette infrastructure » ; déclare le Responsable.

En cette période de coronavirus, Monsieur PERE invite au respect des règles d'hygiène. Pour lui, le poisson est une denrée de consommation. Il doit donc être protégé et le respect des règles de qualité est de rigueur. Il confie d'ailleurs que le service vétérinaire mène des contrôles et son équipe sensibilise régulièrement sur un environnement propre et sur des mesures prises dans le cadre de la promotion de l'écosystème.





---

*En Afrique de l'ouest la vague de la Covid-19 commence à toucher les économies. Les trafics portuaires s'en ressentent. Les gouvernements ouest africains comptent sur leurs ports pour maintenir les approvisionnements.*

---



# COVID-19:

## UN TOUR DANS LES PORTS OUEST AFRICAINS



**D**e Dakar à Luanda, l'Afrique de l'ouest voit les premiers effets de la crise sanitaire issue de la Covid-19. «La pandémie frappe partout en Afrique de l'ouest », confie le Secrétaire Général de l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre), Jean-Marie KOFFI. Les différents gouvernements de la région ont mis en place des restrictions de déplacement en fonction de leur approche de cette crise sanitaire. « Selon les pays les mesures de confinement se font sur des modalités différentes. Ainsi, au Nigéria le confinement est total quand en Côte d'Ivoire et au Congo un couvre-feu a été instauré », continue le Secrétaire Général de l'AGPAOC.

Des mesures qui touchent directement l'activité portuaire. Avec le couvre-feu, le port d'Abidjan doit fermer ses portes à 18h pour permettre aux personnels de rentrer chez eux. À Lagos, au Nigéria, le confinement total a impacté le trafic du port mais le trafic est assuré.

### Priorité aux trafics alimentaires et pharmaceutiques

Globalement, en Afrique de l'ouest les ports maintiennent leur activité pour accueillir les navires et procéder aux activités de manutention. Un maintien de toutes les opérations y compris celles qui relèvent d'autres administrations de l'État, comme les douanes et les inspections.

Les transports terrestres fonctionnent normalement pour approvisionner les populations situées loin des côtes. Les différents gouvernements ont pris la crise sanitaire à bras le corps en priorisant les trafics. « Les produits alimentaires et pharmaceutiques sont prioritaires », continue Jean-Marie Koffi.

Les autres trafics qui sont considérés moins essentiels sont suspendus pour le moment. C'est le cas notamment des trafics de véhicules ou de produits de niche qui ont été suspendus. Autre souci en Afrique de l'ouest, la nécessité

de disposer de conteneurs vides pour exporter les marchandises locales. «Nous rencontrons parfois des difficultés pour exporter nos marchandises. Certains conteneurs vides sont repartis vers les autres continents sans être revenus», continue Jean-Marie Koffi.

Déjà, en Afrique les autorités portuaires imaginent ce que pourra être la logistique de demain. Les défis de demain seront plus sur les mesures d'hygiène et de sécurité des salariés portuaires. « Nous verrons une nouvelle façon de travailler s'appliquer dans les ports. Cela pourra déboucher sur une digitalisation plus importante des opérations logistiques».

Cette digitalisation, qui était déjà au programme de la prochaine assemblée générale de l'organisation, va devenir un défi de l'avenir. « La digitalisation présente le double avantage d'éviter les contacts humains, élément essentiel en ces périodes de crise, et de pallier aux erreurs humaines dans les transmissions de documents entre les administrations ».



CO

*À l'heure d'une menace mondiale sans précédent, posée par une pandémie de coronavirus et face aux conséquences auxquelles l'ensemble des sociétés et des nations sont confrontées, le secteur maritime joue un rôle essentiel dans la riposte. Pour cela un certain nombre de comportements est indispensable.*

Environ 80% du commerce mondial est assuré par le transport maritime. Cela comprend des biens actuellement essentiels, tels que des équipements médicaux, mais également des aliments, les sources d'énergie, les matières premières et des biens et composants manufacturés. Ces marchandises sont essentielles pour répondre aux besoins fondamentaux des populations mais aussi pour préserver de nombreux emplois dans le secteur manufacturier, maintenir le commerce international et soutenir l'économie mondiale.

C'est la raison pour laquelle il est si important de maintenir les chaînes d'approvisionnement ouvertes et de permettre au commerce maritime de

continuer. Cela nécessite que les ports du monde restent ouverts pour les escales et que le changement d'équipage soit autorisé. Cependant, en ces temps difficiles, des mesures supplémentaires devraient être adoptées pour protéger le personnel travaillant dans les communautés portuaires et, par conséquent, assurer la continuité des opérations.

#### Meilleures pratiques

En se basant sur plusieurs documents émis par les membres du Programme de Gestion Portuaire TrainForTrade de la CNUCED, les mesures suivantes ont été mises en œuvre et peuvent servir en tant que lignes directrices générales :

- Mesures d'hygiène préventive

(lavage des mains) à rappeler et à appliquer en permanence ;

- Limitation de l'interaction physique entre le personnel à bord et le personnel à terre (l'équipage du navire doit communiquer avec le personnel à quai par radio ou par téléphone) ;
- Respecter les règles de distance physique de 2 mètres entre les personnes ;
- Augmenter l'utilisation de la documentation numérique pour limiter les contacts humains au minimum ;
- Fournir au personnel un équipement de protection adéquat et en nombre suffisant (masques, gants, désinfectants pour les mains, lunettes) ;
- Augmenter l'assainissement des surfaces en contact avec les mains ;
- Établir un point de contrôle dans



# COVID-19: LIGNES DIRECTRICES GENERALES

le périmètre de la zone portuaire pour surveiller la température et les symptômes associés (dépistage automatique de la température) et équiper ce périmètre de solutions antibactériennes et des désinfectants ;

- Mettre en place une gestion de déchets spécifiques pour les cas suspects ;
- Fumigation et désinfection de tous les terminaux et zones passagers ;
- Désinfecter le fret et établir des mécanismes de suivi de provenance de la marchandise ;
- Mettre en place un système d'information des passagers pour un suivi facile des contacts et établir une zone isolée pour les utilisateurs du port présentant les symptômes de la COVID-19 ;
- Établir un protocole de débarquement des passagers/membres d'équipage nécessitant des soins médicaux immédiats en coordination avec

- l'autorité sanitaire nationale ;
- Délimiter les zones de décontamination dans les bâtiments portuaires.

D'après la Convention du Travail Maritime de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), tout Membre s'assure que tous les gens de mer qui travaillent sur des navires battant son pavillon sont couverts par des mesures appropriées pour la protection de leur santé et ont accès à des soins médicaux rapides et adéquats pendant la durée de leur service à bord. La Convention requiert aussi que tout membre s'assure que les gens de mer travaillant à bord de navires qui se trouvent sur son territoire aient accès à ses installations médicales à terre s'ils requièrent des soins médicaux immédiats.

## Recommandations

Il est essentiel de maintenir les frontières

du pays ouvertes à toutes les formes de transport de marchandises, et en particulier les ports, considérés comme des atouts nationaux essentiels. Les gouvernements doivent veiller à ce que les mesures sanitaires soient mises en œuvre de manière à minimiser les interférences dans le flux du commerce international ; en particulier, respecter les exigences de « libre pratique » pour les navires, en vertu du Règlement Sanitaire International (RSI).

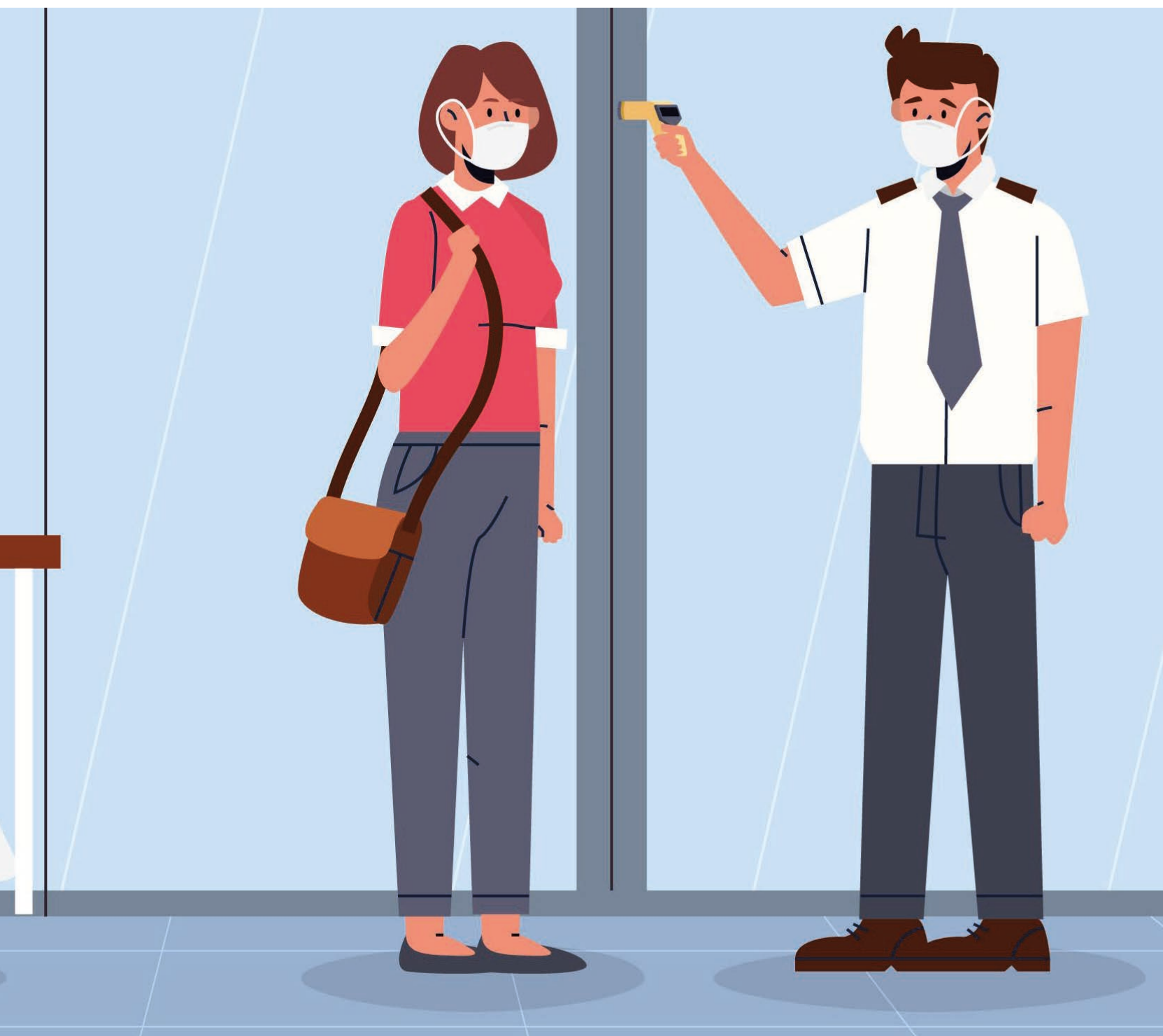
Les principes visant à éviter des restrictions ou des retards inutiles à l'entrée dans le port de navires, personnes et biens à bord sont également énoncés dans les articles I et V et dans la section 6 de l'annexe de la Convention sur la Facilitation du Trafic Maritime International (Convention FAL). C'est ce que rappellent aussi l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et





# LES DISPOSITIONS PRISES PAR LE COMITE « SANTE, SECURITE AU TRAVAIL »

AU PORT AUTONOME DE LOME POUR RASSURER  
LE PERSONNEL CONTRE LA COVID-19



*Le Port Autonome de Lomé (PAL) a connu une exceptionnelle réussite dans la gestion de la pandémie du coronavirus. Tout le personnel vaque librement à ses occupations dans une ambiance ordinaire. Nous allons à l'école de ce cas de succès. Notre interlocutrice est Madame KOUBONOU NYANSA Sounou, Directrice du Centre Médico-Social (CMS) du PAL.*

*LA PILOTINE : Bonjour Madame la Directrice du Centre Médico-Social du Port Autonome de Lomé. Veuillez-nous détailler les mesures sanitaires prises au PAL pour rassurer le personnel et les visiteurs en ces temps de la COVID-19.*

Mme NYANSA : Les mesures sanitaires prises par le Port autonome de Lomé (PAL) sont celles édictées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Etat togolais. Ainsi les dispositions ci-après ont été mises en place au PAL :

- Prise obligatoire de température avec Thermoflash à tous les coins d'entrée ;
- Dépôt sur plusieurs sites, des dispositifs de lavage de mains à l'eau et au savon ;
- Renforcement du nombre de distributeurs du gel hydroalcoolique à des endroits divers et utilisation des solutions à tous les coins d'entrée ;
- Mise à disposition du personnel de gel et solution hydroalcoolique pour la désinfection des mains ;
- Distribution de masque de protection à tout le personnel (permanents, dockers et journaliers) ;
- Respect de la distanciation physique (1 mètre minimum) ;
- Interdiction de rassemblement ;
- Affiches de sensibilisation récapitulant tous les gestes barrières.

*LA PILOTINE : Plusieurs affiches sont d'ailleurs visibles partout au PAL. Cela suffit-il pour faire prendre conscience ou bien votre service organise aussi des sensibilisations dans les différents départements du PAL ?*

Mme NYANSA : En complément des affiches de sensibilisation que vous évoquez, le personnel du CMS a privilégié la méthode du porte à porte, les visites et contrôles inopinés dans les différents départements et le rappel permanent des gestes barrières par les agents déployés à plusieurs endroits.

Pour renforcer les actions de sensibilisation, le CMS, assisté par un animateur, diffuse et anime dans la zone portuaire, en véhicule sonorisé, des messages avec jets de flyers. Toutes les actions sont menées sur instructions du Directeur Général du PAL et dans le respect des règles sanitaires édictées par l'Etat togolais.

*LA PILOTINE : Avez-vous détecté un cas de la COVID-19 sur la plateforme portuaire depuis l'apparition de la pandémie ?*

Mme NYANSA : Aucun cas contact au PAL à ce jour.

*LA PILOTINE : Le PAL travaille 24H/24. Comment arrivez-vous à surveiller le respect des mesures préventives contre la COVID-19 ?*

Mme NYANSA : Des équipes sont formées et déployées sur plusieurs sites en vue de veiller au respect des mesures sanitaires.

*LA PILOTINE : Votre message de fin, madame.*

Mme NYANSA : Nous remercions l'autorité portuaire qui se préoccupe constamment du bien-être de son personnel et rappelons à tous, que le respect des mesures barrières reste à ce jour la principale voie de sortie de cette crise sanitaire.





# CORRIDOR

## ABIDJAN-LAGOS :

COMMENT SE PORTE LE TRANSPORT DES  
MARCHANDISES FACE A L'ETAT D'URGENCE  
DECRETE DANS LES PAYS MEMBRES ?

---



*Le corridor Abidjan-Lagos, long de 1022 km, traverse 8 frontières. Il relie les capitales de cinq États d'Afrique de l'Ouest : Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigeria. Si la population résidente est de 30 millions, celle qui transite ces huit frontières se chiffre à plus de 45 millions. Le siège de l'Organisation du corridor Abidjan-Lagos (OCAL) est au Bénin.*

*Assurant la jonction entre des villes dynamiques à savoir Abidjan, Accra, Cotonou, Lomé et Lagos, l'OCAL a pour vocation de renforcer les échanges. L'OCAL a pour vocation de renforcer les échanges, assurer la fluidité du transport et du commerce, veiller à la santé transfrontalière et de l'hygiène aux frontières. Le secteur des transports de l'Afrique de l'Ouest joue donc un rôle essentiel dans le développement économique de la région. Pour protéger cet espace de la pandémie du coronavirus, des mesures ont très tôt été prises. Pour un tour complet sur cette protection, nous échangeons avec Monsieur SALAMI Kérim, Directeur des Projets Informatiques, Conseiller du Directeur Général du Port Autonome de Lomé.*



LA PILOTINE : Monsieur SALAMI Kérim, bonjour. Comment vont les activités du corridor Abidjan-Lagos en ces temps de la COVID-19 ?  
SALAMI Kérim : Les activités du corridor sont au ralenti comme pour tous les projets de développement. Les frontières sont fermées pour le trafic de passagers sauf pour les marchandises.

LA PILOTINE : Quelles sont les dispositions prises pour faciliter le transport des marchandises d'une frontière à l'autre depuis que l'état d'urgence (couvre-feu) est décrété dans les pays ?

SALAMI Kérim : Dans tous les pays du corridor Abidjan-Lagos, les gouvernements ont fermé les frontières pour les passagers sauf pour les marchandises. Pour ce faire, les cinq États ont très tôt lancé l'alerte pour la sauvegarde des activités économiques face au coronavirus. Au Togo par exemple, une ceinture de sécurité a été dressée autour du grand Lomé (préfectures du Golfe et d'Agoè Nyivé) pour essentiellement protéger le transport. En outre, le port de masque est rendu obligatoire dans les transports, le matériel de lavage de mains dans les gares routières et les frontières est exigé.

LA PILOTINE : Les conducteurs traversent-ils facilement les frontières comme avant le COVID-19 ?

SALAMI Kérim : Etant donné que seuls les camions transportant les marchandises traversent les frontières, le conducteur et son assistant sont contrôlés aux frontières pour le respect des mesures barrières, la prise de température, le lavage des mains, les règles de distanciation sociale et le port de masque. Sur les frontières, la prise de température et la procédure

d'enregistrement de chaque camionneur sont exigées à chaque porte d'entrée. Ces traitements se font séparément selon le fonctionnement des Postes. Les véhicules entrant au Togo sont traités sans discrimination. D'ailleurs, à ce jour aucune plainte de discrimination n'a été enregistrée.

Je voudrais vous rappeler que dans le cadre du nouveau contexte, l'OCAL s'était préparée à faire face aux menaces liées à l'émergence des nouvelles épidémies comme la COVID-19. Selon les termes de son mandat, le corridor apporte, en complément aux réponses nationales, une réponse transfrontalière à la vulnérabilité aux épidémies des populations mobiles. Quant aux interventions du corridor, elles concernent le renforcement de la capacité des points d'entrée pour prévention, détection et lutte contre les épidémies.

LA PILOTINE : Votre message pour terminer, Monsieur SALAMI Kérim.

SALAMI Kérim : En guise de conclusion, l'OCAL poursuit sa vigilance pour tout ce qui est de la santé transfrontalière et l'hygiène aux frontières du corridor. D'ailleurs, les interventions menées ces 16 dernières années ont permis d'améliorer la santé transfrontalière. Nous remercions à cet effet le Directeur Général du Port Autonome de Lomé qui s'est personnellement impliqué pour la réussite de ce projet. Nous souhaitons un corridor pour un espace de développement impulsé par une population en bonne santé, jouissant de tous ses droits et circulant librement en toute sécurité avec ses biens. Je vous remercie.





**CORONAVIRUS:**

# LA CNUCED APPELLE A MAINTENIR LES ECHANGES MARITIMES, L'OUVERTURE DES PORTS ET LE COMMERCE TRANSFRONTALIER

---

*Alors que le monde lutte contre la pandémie de coronavirus, l'industrie mondiale du transport maritime joue un rôle essentiel dans la réponse.*

---



L'appel lancé à tous les gouvernements pour que le commerce maritime continue de permettre aux navires de commerce d'accéder aux ports du monde entier en facilitant le changement rapide d'équipage des navires ne devrait pas rester lettre morte.

Selon les statistiques de la CNUCED, environ 80 % du commerce mondial est assuré par le transport maritime commercial, qui achemine les denrées alimentaires, l'énergie et les matières premières ainsi que les produits manufacturés et leurs composants dans le monde entier. Il s'agit notamment de fournitures médicales vitales, dont le monde a cruellement besoin à l'heure actuelle, et d'articles nécessaires au maintien de nombreux emplois dans le secteur manufacturier, sans lesquels la société moderne ne peut fonctionner.

En cette période de crise mondiale, il est plus important que jamais de maintenir les chaînes d'approvisionnement ouvertes et de permettre au commerce maritime et au transport transfrontalier de se poursuivre. Cela signifie qu'il faut maintenir les ports du monde ouverts aux escales des navires et à la circulation des équipages des navires, avec le moins d'obstacles possible. Le transit doit également être facilité. Les pays enclavés doivent avoir accès aux denrées alimentaires et aux fournitures médicales par les ports maritimes des pays voisins.

La navigation maritime et les ports maintiennent la cohésion de l'économie mondiale. Ils assurent les liaisons essentielles entre pays, marchés, entreprises et individus, qui ne sont pas réalisables autrement. Une vaste gamme de biens et de marchandises est transportée à bord des navires marchands pour répondre aux demandes

des secteurs industriels et manufacturiers ainsi qu'aux exigences des entreprises et des consommateurs, notamment en matière de besoins énergétiques. Le fret transporté par mer inclut entre autres les matières premières telles que le charbon et le minerai de fer, le pétrole, le gaz transporté en vrac, ainsi que les conteneurs renfermant des produits manufacturés finis et semi-finis.

Face à la pandémie actuelle, les mouvements transfrontières des biens de première nécessité tels que les vivres et les articles médicaux devraient croître considérablement. Les restrictions imposées aux échanges commerciaux entravant les mouvements transfrontières du fret risquent d'interrompre l'acheminement des aides et de l'assistance technique nécessaires. Ceci serait préjudiciable aux activités des entreprises et susceptible de nuire aux sociétés et aux économies des pays visés. Les gouvernements devraient par conséquent, continuer à faciliter la libre circulation des biens et des marchandises, en particulier des biens de première nécessité pour atténuer les effets négatifs de la pandémie de la COVID-19. Pour que les marchandises essentielles puissent être livrées aux consommateurs et aux hôpitaux des pays de destination, les agences compétentes doivent travailler en coordination et coopération au niveau national et international pour assurer l'acheminement des biens indispensables aux populations des pays côtiers tout autant que les pays sans littoral.

Soutenir les marins et les opérateurs portuaires, adopter les mesures nécessaires. Au cœur de la pandémie actuelle, les marins sont soumis à des contrôles et une surveillance accrue dans de nombreux ports. Les États portuaires imposent des restrictions locales en

matière de réglementations, voyages et quarantaine, empêchant la circulation normale des équipages de marins assurant le commerce maritime. Certains opérateurs ont même suspendu la rotation des équipages sur les navires afin de réduire les interactions sociales. Tout en observant les nécessaires protocoles de santé, les ports devraient considérer les marins comme du personnel essentiel et ainsi leur accorder la même flexibilité actuellement permise au personnel de l'air et au corps médical. En effet, près de cent mille personnels de navire doivent procéder à des rotations d'équipage chaque mois. Les opérateurs portuaires doivent également être prêts, étant donné les risques potentiels pour la santé publique et l'économie, dans le cas où leur rôle primordial en matière de transit des marchandises devait être affecté par la propagation du virus.

Les travailleurs portuaires sont exposés au danger de contracter la COVID-19 et de nombreux ports ne sont pas prêts à faire face si une masse critique de leurs travailleurs tombait malade. Dans plusieurs ports, particulièrement dans les régions les plus touchées, comme l'Europe, les marchandises en transit sont déjà affectées et les médicaments et équipements médicaux essentiels sont retenus. Sans ports fonctionnels, les marchandises, y compris celles contenant des approvisionnements nécessaires pour sauver des vies ne pourraient pas être transportés là où elles sont nécessaires.

Toutes les solutions technologiques de facilitation du transport et du commerce devraient être utilisées pour réduire le fardeau que pose la COVID-19 sur le commerce maritime et transfrontalier.



# LE CORONAVIRUS S'ÉCHOUE DANS LES PORTS MAROCAINS

Selon les données de l'Agence Nationale des Ports (ANP), les échanges commerciaux via les ports marocains ont augmenté de 5,5% par rapport à l'année précédente au cours de la troisième semaine d'avril, pour atteindre 28,7 millions de tonnes, selon une note publiée par l'organisme public. L'ANP a rendu public son bilan pour 2019, qui est franchement positif: une croissance de l'activité de 3,2%.

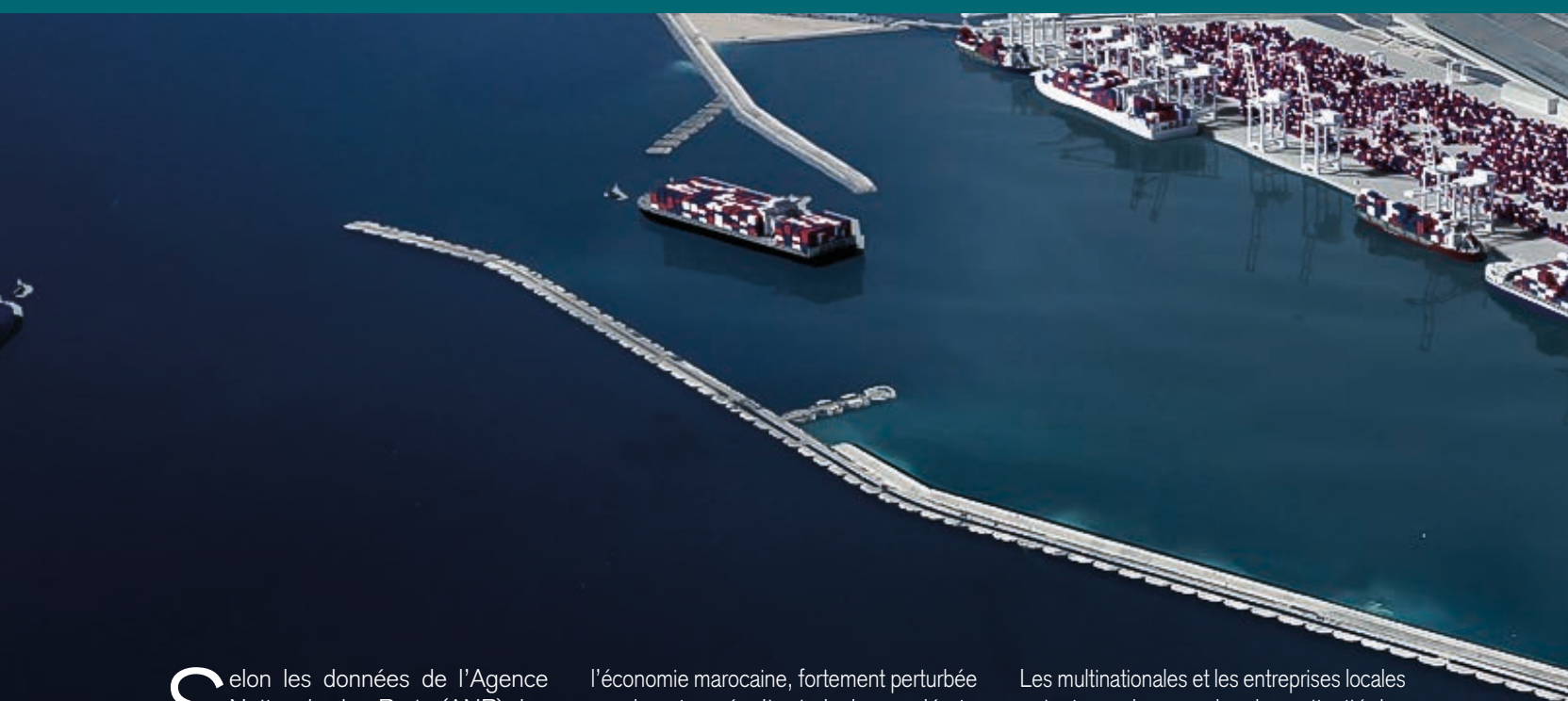
Les bonnes données du début de l'année sont dues, selon la note publiée par l'ANP le 21 mai 2020, aux arrivées massives de céréales qui ont enregistré une croissance de 34%, au trafic de phosphates et d'engrais et au maintien du trafic de conteneurs (EVP standard).

La solidité de l'activité portuaire est une réalité encourageante pour l'ensemble de

l'économie marocaine, fortement perturbée par la crise résultant de la pandémie COVID-19. Le premier, Tanger Med, est le plus important port de marchandises du Maroc et le second d'Afrique. Tous les services de l'activité portuaire sont restés opérationnels ces dernières semaines, a confirmé le Directeur du port Tanger Med Passagers, Kamal Lakhmas. Le Directeur a précisé la normalisation du trafic de conteneurs dans le domaine de l'exportation et de l'importation et en transbordement, ainsi que le flux des camions de marchandises dans les deux sens. En ce sens, Tanger Med a mis en place un plan de continuité des activités pour garantir les besoins et les opérations portuaires, selon Kamal.

Tanger Med Zones a mis en place une série de mesures sanitaires rigoureuses pour soutenir les activités de ses clients.

Les multinationales et les entreprises locales ont mis en place un plan de continuité des activités. Parmi les mesures adoptées : la réduction du personnel opérationnel au minimum nécessaire, la fourniture d'équipements de protection individuelle, la mise en place de mesures d'éloignement social au sein des lignes de production, etc. De plus, les industriels ont mené deux stratégies: adapter la capacité de production à la demande du marché avec leur activité habituelle et mettre en place de nouvelles lignes de production pour fournir les équipements essentiels pendant la période d'urgence sanitaire : masques de protection, écrans de bureau, emballages pour soutenir le marché alimentaire local, produits de désinfection, etc.



---

*La crise sanitaire provoquée par le coronavirus et la paralysie générale de l'économie n'ont pas eu d'impact significatif dans les principaux ports marocains, Tanger Med et Casablanca, et l'activité revient progressivement à des ports plus petits.*

---



---

*Le premier, Tanger Med, est le plus important port de marchandises du Maroc et le second d'Afrique*

---





---

# LE TRANSPORT

EN PERIODE DE CORONAVIRUS:  
LES PORTS MOBILISES POUR  
MAINTENIR LA CHAINE  
LOGISTIQUE

---



Opérationnel » : c'est le mot d'ordre des principales places portuaires françaises et européennes face à la crise sanitaire sans précédent liée à la pandémie de la Covid-19. Durant cette période de confinement, les ports, les entreprises des places portuaires et plus largement les professionnels des différents maillons de la chaîne logistique restent en activité pour assurer la continuité de l'activité économique du pays.

Dès le début du confinement, le port de Marseille-Fos, point stratégique d'approvisionnement européen, annonçait dans un communiqué en date du 17 mars 2020 la continuité de ses activités et ce dans le respect le plus strict des consignes de sécurité sanitaire. Les services du port, capitainerie et exploitation portuaire, restent ainsi opérationnels sur les bassins Est et Ouest, assure la place portuaire qui a mis en place une adaptation de l'organisation du travail pour assurer durablement les opérations.

Ainsi, dans le cadre d'une organisation adaptée, les opérations indispensables à l'accueil des navires, au maintien des activités industrielles, logistiques, la sécurité et de la sûreté des personnes et des biens sont assurées par les équipes et ce, dans le strict respect des consignes sanitaires a annoncé le 27 mars 2020 le port de la cité phocéenne dans un nouveau communiqué.

Dans le respect de ces consignes, le port continue d'assurer l'ensemble de ses missions d'accueil des navires et de transit de marchandises :

- Services aux navires : les services aux navires sont opérationnels, avec une organisation des équipes en cohérence avec les directives gouvernementales ;
- Manutention : tous les terminaux de traitement de marchandises (conteneurs, roro, car carriers, vracs solides, breakbulk, vracs liquides) sont opérationnels. Chaque terminal a mis en place, en conformité avec les consignes

sanitaires, une organisation adaptée à l'activité ;

- Industrie et logistique : la chaîne logistique par rail et route fonctionne normalement permettant d'assurer le transit des marchandises vers l'hinterland. Les services sont adaptés en fonction des volumes à transporter ;
- Services de contrôle de l'État sur la marchandise et les navires : la douane, les services sanitaires, la police aux frontières (PAF)... sont opérationnels en ayant adapté leur organisation aux consignes réglementaires, précise le communiqué. Le port est en situation de servir ses clients et d'acheminer les marchandises.

Outre le transport maritime, le transport fluvial se poursuit également sur les nombreux réseaux qui relient les grands ports maritimes, les pôles industriels et les grandes agglomérations. En outre, 95 % du fret fluvial transitent encore sur les réseaux à grands gabarits.



# LE TRANSPORT MARITIME FACE À LA COVID-19.

*Au cours de l'histoire, comme tous les moyens de transport, les navires ont contribué à l'expansion des pandémies. La ville de Marseille avait ainsi subi une épidémie de peste, importée de Syrie par le navire Grand Saint-Antoine, le 27 mai 1720, qui provoqua la mort de quarante mille personnes dans la seule cité et de plus de cent mille en Provence. Les passagers des navires de croisière, maintenus à bord par les autorités portuaires, ont fait partie des premières victimes de la Covid-19*

A la suite des 700 cas comptabilisés à bord du Diamond Princess au large du Japon, plusieurs navires ont été soumis à des périodes de confinement, voire à l'interdiction de faire escale, comme le Costa Fortuna en Thaïlande, bien qu'aucun cas de coronavirus n'ait été détecté à bord.

Le monde de la croisière n'est pas le seul secteur à être impacté par les effets de la pandémie : le transport maritime, la pêche et les marines de guerre le sont aussi à des degrés divers. Cette note propose une rapide synthèse de la situation dans ces différents domaines d'activités.

## Le transport maritime

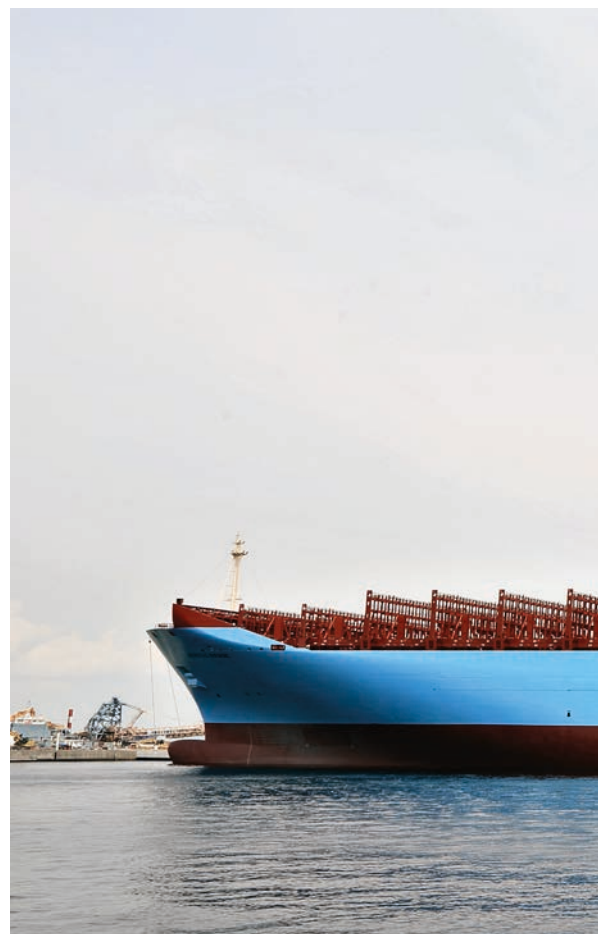
Vecteur indispensable de la mondialisation, le transport maritime subit les effets de la pandémie en raison du ralentissement de l'économie, mais aussi des mesures de confinement décidées par la plupart des pays.

Début mars, la situation pouvait paraître critique. Le cabinet Kearney signalait que 50 % des départs de navires avaient été annulés dans les ports chinois. Le taux de remplissage de ceux qui appareillaient variait de 10 à 30 %, provoquant la

rupture des chaînes d'approvisionnement dans de nombreuses entreprises. La diminution drastique du transport aérien et les mesures de confinement ont eu un impact important sur les approvisionnements en carburant. Les cours du pétrole se sont effondrés sous le double effet de la chute de la demande et des désaccords entre les pays producteurs pour limiter leur production. Au résultat, un grand nombre de pétroliers sont à l'arrêt et servent de stockage pour une production devenue surabondante.

Les mesures prises dans certains pays obligeaient les navires à respecter une quarantaine de 14 jours avant d'être autorisés à accoster quand d'autres ports étaient tout simplement fermés. Les relèves des équipages étaient également interdites, plaçant les personnels dans des situations très difficiles. Quant au transport de passagers, il a été pratiquement arrêté dans de nombreux endroits.

Cette baisse d'activité se traduit par un arrêt des commandes de navires par les armateurs et une réduction d'activités dans les chantiers navals. Très affectés en début d'année, les



chantiers chinois et sud-coréens commencent à recevoir de nouvelles commandes de vraquiers et de méthaniers.

Aux Etats-Unis, les chantiers subissent de plein fouet l'explosion de la pandémie et vont faire l'objet de commandes anticipées de la part du gouvernement.

Le 19 mars 2020, Kitack Lim, le Secrétaire général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), a alerté les gouvernements sur les risques liés à la chute du transport maritime : « En ces temps difficiles, la capacité du secteur à livrer des biens vitaux, notamment des fournitures médicales et des denrées alimentaires, sera essentielle pour répondre à cette pandémie et, à terme, la surmonter... J'appelle à une approche pratique et pragmatique, en cette période inhabituelle, sur des questions telles que la relève des équipages, le ravitaillement, les réparations, le contrôle et la certification des marins ».

Cinq jours plus tard, la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et l'Association internationale Villes et Ports adressaient une lettre ouverte

aux gouvernements des pays du G20 appelant à une protection accrue de la chaîne logistique pour lui permettre d'assurer sa mission essentielle pour les populations et les entreprises.

Le lendemain, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) appelait, elle aussi, au maintien et à la protection du trafic maritime et des chaînes logistiques, y compris vers l'hinterland, « dont le rôle est vital pour les populations en ces temps de crise globale ».

#### La pêche

Le secteur de la pêche est, lui aussi, affecté par l'extension de la pandémie. Avec le confinement et la fermeture des frontières, des écoles et des restaurants, la demande en produits de la mer, poissons et coquillages, s'est brutalement effondrée, faisant chuter les cours. En raison de cette perte de rentabilité, les principaux armements restent à quai; seule continue de naviguer la pêche côtière pour alimenter les habitants des bords de mer. Le mareyage et les poissonneries sont aussi au ralenti.

#### Les Marines de guerre

La pandémie n'a pas épargné les Marines militaires. Les premiers cas sont apparus sur le porte-avions américain USS Théodore Roosevelt, en mission dans le Pacifique, provoquant le débarquement d'une partie de l'équipage sur l'île de Guam. Au 12 avril 2020, 550 marins étaient affectés. Le commandement de la Marine américaine tire les leçons de cet événement, mais s'attend à de nouveaux cas sur ses navires. Certains marins du porte-avions USS Nimitz ayant été testés positifs, l'équipage, qui doit appareiller pour une longue mission, a été maintenu à bord pendant 15 jours avant le départ du bâtiment. Deux autres porte-avions, l'USS Ronald Reagan et l'USS Carl Vinson ont signalé également des cas de la Covid-19 parmi leur équipage. Plusieurs destroyers ont également été touchés. Seul porte-avions disponible sur la côte Est des Etats-Unis, l'USS Harry S. Truman, de retour de mission dans le Golfe, est maintenu à la mer pour éviter toute prolifération à son bord. Comme les autres armées, les Marines poursuivent leurs missions.





# COVID-19

## GESTION DES RISQUES ET DES PERTURBATIONS LIES A LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

*La COVID-19 pourrait-il constituer l'évènement extrême qui obligera finalement de nombreuses entreprises et l'ensemble des secteurs à repenser et à transformer leur modèle de chaîne d'approvisionnement mondiale? La COVID-19 a pris le monde complètement par surprise.*

Étant donné les caractéristiques du virus et le grand nombre de gens qui voyagent partout dans le monde, son endiguement s'avère exceptionnellement difficile.

Tous les effets de la COVID-19 sur les chaînes d'approvisionnement demeurent inconnus. Ce virus aura des répercussions économiques et financières mondiales qui se feront sentir dans l'ensemble des chaînes d'approvisionnement du monde, des matières premières aux produits finis. Lorsque la Chine, usine du monde, est touchée, les chaînes d'approvisionnement mondiales sont touchées.

Le rôle et l'importance de la Chine sur le plan du commerce mondial ont augmenté considérablement, que ce soit en tant que principal producteur de produits et de composantes de grande valeur, comme grand client de matières premières et de produits industriels mondiaux, et comme un marché de consommation de premier plan. La ville de Wuhan, plus particulièrement, est très importante pour bon nombre de chaînes d'approvisionnement mondiales. Alors qu'elle a été une base traditionnelle pour la fabrication remontant à des

décennies, elle est devenue aussi une région marquée par les progrès industriels. Parmi ses principaux secteurs, citons ceux des hautes technologies (optoélectronique, pharmaceutique, génie biologique et protection de l'environnement) et de la fabrication moderne (automobile, acier et fer). À preuve, plus de 200 des sociétés du palmarès Fortune Global 500 sont directement présentes dans la ville de Wuhan. Selon une nouvelle étude de Dun & Bradstreet, 163 des sociétés figurant au palmarès Fortune 1000 ont des fournisseurs de premier niveau (ceux avec lesquels elles font affaire directement) dans la région touchée, et 938 d'entre elles comptent un ou plusieurs fournisseurs de deuxième niveau (qui approvisionnent les fournisseurs de premier niveau) dans cette même région touchée. Et même si vous n'avez pas de fournisseurs directs dans les régions touchées de la Chine, vous n'êtes pas pour autant à l'abri des perturbations.

La seule visibilité des fournisseurs de premier niveau se révélera probablement insuffisante pour la plupart des organisations qui cherchent à gérer les risques d'interruption







de l'approvisionnement. Cela dit, très peu d'organisations peuvent remonter leur chaîne d'approvisionnement plus loin que leurs fournisseurs de premier rang; en général, il faut faire appel à des solutions numériques avancées pour retracer les réseaux d'approvisionnement en toute fiabilité à tous les niveaux pour bien comprendre les risques du côté de l'offre. L'effet domino des fermetures d'usine et des pénuries de produits de base au sein du réseau d'approvisionnement étendu peut rapidement mener à des perturbations marquées de la chaîne d'approvisionnement. Même lorsqu'elles ne dépendent pas directement de la production ou des

fournisseurs à Wuhan et dans les régions avoisinantes touchées, les entreprises subissent les conséquences des problèmes logistiques qui se manifestent partout en Chine. Plaque tournante du transport pour de nombreux secteurs, Wuhan abrite le plus grand port fluvial au pays et possède une infrastructure bien développée de transport maritime, terrestre et aérien. De grandes métropoles de la Chine, dont Beijing, Shanghai, Guangzhou, Chengdu et Xi'an, se situent également dans un rayon de 1 200 km de Wuhan.

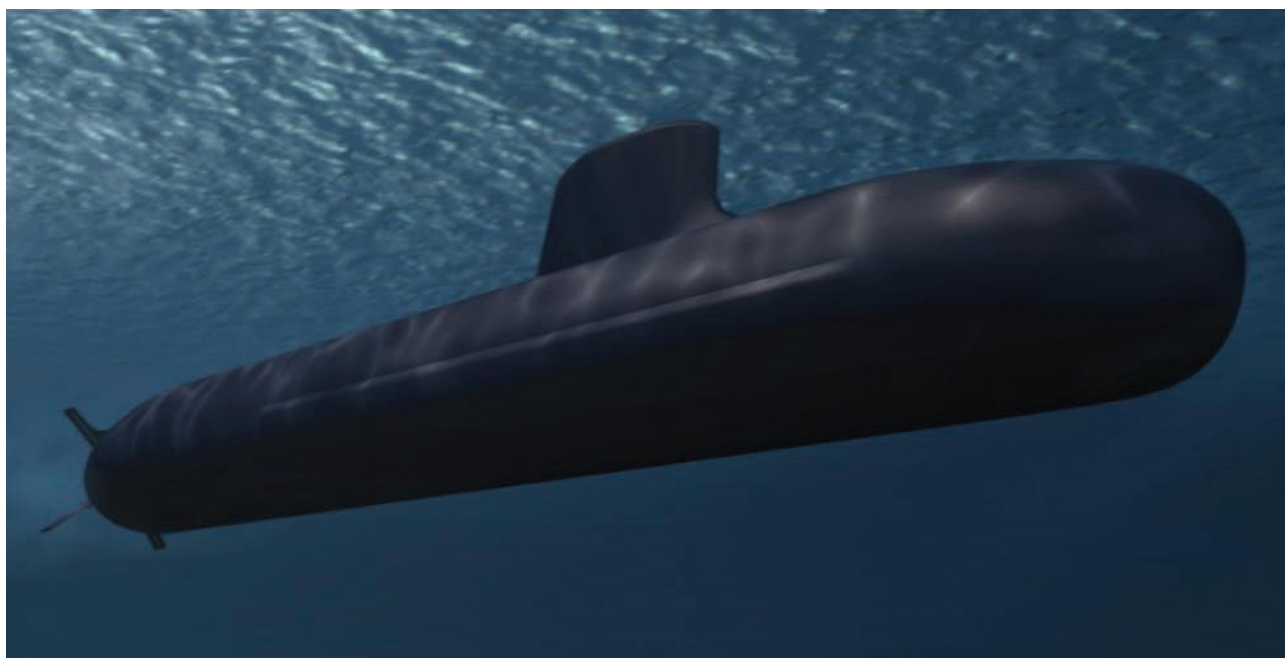




# CORONAVIRUS

## DIFFERENCE ENTRE LA MISSION D'UN SOUS-MARIN ET LE CONFINEMENT

---



Jean Edouard Nicolas est un ex-sous-marinier. Ce Cherbourgeois a servi dans les bâtiments de la Force océanique stratégique. L'une des principales différences entre le confinement lié au coronavirus et celui dans un sous-marin, c'est que le sous-marinier, lui, connaît la durée de son confinement.

Jean Edouard Nicolas est un ancien sous-marinier cherbourgeois. Il a servi sur trois submersibles de la marine nationale. Il vit assez bien la période de confinement :

"Personnellement, habitant à la campagne, je n'ai pas vraiment l'impression d'être confiné. J'ai un grand jardin, je peux sortir quand je veux profiter du soleil et m'aérer. Je parlerai plutôt d'une restriction de liberté de circulation, peut-être sévère mais plus que nécessaire."

Relevant les différences entre le confinement que l'on connaît en raison de la Pandémie du coronavirus et celle qu'il a vécu dans les sous-marins, il confie ceci :

« Une fois que le bateau a plongé, il n'y a pas d'échappatoire. Il n'y a même pas de feuille de dérogation. On est enfermé

». Avec la vie en sous-marin, on peut vraiment parler de confinement puisqu'on est dans un espace vraiment clos. Par contre c'était un confinement librement consenti puisque pour être sous-marinier il faut d'abord être volontaire. Lorsque les sous-marins lance-engins (SNLE) plongent, on sait qu'on part pour environ 70 jours sans voir le soleil, sans voir la lune, sans voir ni le jour ni la nuit. C'est complètement clos." Point commun du confinement en sous-marin et dans celui imposé par la Pandémie de coronavirus, Jean Edouard Nicolas a tendance à perdre la notion du temps.

La principale différence réside dans le fait que, contrairement à une mission en sous-marin, on ne connaît pas la durée du confinement lié à la pandémie du coronavirus. Cela change beaucoup de chose psychologiquement.

De plus, à bord du sous-marin, les mauvaises nouvelles ne sont pas souhaitées ne serait-ce que pour le moral de l'équipage. Quelles que soit les informations, c'est le commandant qui juge s'il y a lieu de transmettre ou pas

# COMMUNAUTE PORTUAIRE DE LOME

ALLIANCE POUR LA PROMOTION DU PORT DE LOME



## Liste des Sociétés 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 NIGERIE 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



# 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](mailto:gato@groupegato.com) / [operations@groupegato.com](mailto:operations@groupegato.com)

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





## RÉOUVERTURE DES FRONTIÈRES DE LA CEDEAO

*La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a pris une décision harmonisée lors de sa réunion par visioconférence du 18 juin 2020.*

Une réunion du Comité Ministériel de Coordination des Transports, de la Logistique et du Commerce de la CEDEAO s'est déroulée sur quatre jours par visioconférence. Elle visait à apporter une réponse coordonnée à la lutte contre le coronavirus et à examiner la possibilité de réouverture des frontières. Plusieurs options ont été avancées avec une ouverture des frontières terrestres et aériennes selon un calendrier précis.

La première phase appelée 'interne' consiste à rouvrir les aéroports domestiques et à lever les restrictions relatives aux transports terrestres au sein des Etats membres de la CEDEAO. La deuxième phase repose sur l'élargissement de l'ouverture entre les Etats membres pour permettre la libre

circulation des biens et des personnes. La date proposée est la première quinzaine du mois de juillet (15 juillet au plus tard). Enfin, la CEDEAO propose l'ouverture des frontières aériennes et terrestres aux autres pays (hors CEDEAO) ne présentant pas de niveau très élevé de taux de contamination au Covid-19, à partir de la deuxième quinzaine de juillet (31 juillet 2020 au plus tard).

Cette ouverture, précise l'organisation, sera fonction de l'évolution de la pandémie au sein des pays membres de la CEDEAO et des autres pays, et fera l'objet d'une évaluation périodique. Il s'agit là, de recommandations qui devront être avalisées par les chefs d'Etat. Plusieurs options ont été à cet effet, envisagées :

- le 1er juillet : frontières terrestres ;

- le 15 juillet : frontières aériennes (vols UEMOA /CEDEAO uniquement) ;
- le 22 juillet : tous les vols africains ;
- le 1er août : tous les vols intercontinentaux.
- Les ports comme celui de Lomé jouent un rôle crucial dans cet espace.

Au total onze des quinze Etats membres de la CEDEAO partagent un littoral maritime de 2868 nautiques. L'ensemble des Etats membres a accès aux ressources maritimes de la région. Les trois pays sans littoral (Burkina Faso, Mali et Niger) ont droit d'accès à la mer pour leurs échanges commerciaux conformément aux conventions internationales. Le Port Autonome de Lomé au Togo constitue une porte maritime pour ces Etats de l'Hinterland.







# CORONAVIRUS EN MER :

## LES MARINS D'UNE OPERATION MILITAIRE EUROPEENNE SONT EGALEMENT SOUMIS A UNE FORME DE CONFINEMENT

---

L'opération militaire navale, baptisée Foch, doit mettre en place un nouveau protocole pour éviter la contamination des 2.700 marins postés sur les navires

Et pendant ce temps-là, en pleine mer, une opération maritime européenne d'envergure est déployée. L'opération Foch est le premier exercice du groupe aéronaval (GAN) en Atlantique et en mer du Nord, depuis dix ans. Mais avec la propagation du coronavirus en Europe, la mission a subi quelques modifications.

En tout, 2.700 marins de différents pays sont ainsi mobilisés pour cette opération consistant à « sécuriser » une zone stratégique.

Même au sein des navires, les militaires sont donc soumis à des mesures sanitaires strictes avec « une zone permettant l'isolement et le suivi de personnes dont l'état le nécessiterait ». Les mêmes règles des gestes barrières s'imposent, tout comme la limitation du nombre de réunions et de personnes présentes, mais aussi des rassemblements dans les espaces de vie commune.

Depuis le 11 mars 2020, aucun contact physique n'a été établi entre les différents équipages des bâtiments. Les échanges se font par visioconférence », assure l'Etat-major.





---

# CORONAVIRUS

## PLUS DE 1 700 PERSONNES CONFINÉES SUR UN BATEAU DE CROISIÈRE EN AFRIQUE DU SUD

---

Plus de 1 700 personnes sont bloquées sur un bateau de croisière dans le port du Cap, en Afrique du Sud, de crainte que certaines soient porteuses du coronavirus. Six passagers de l'Aidamira, un bateau battant pavillon italien, ont récemment voyagé dans le même avion qu'une personne qui présente des symptômes de la Covid-19, selon un communiqué du gouvernement.

L'individu en question, parti le 9 mars 2020 de Turquie pour l'Afrique du Sud, a quitté Le Cap le 11 mars à bord d'un bateau cargo, le MV Corona. Mais il a rapidement présenté des symptômes caractéristiques de la Covid-19 et le cargo sur lequel il travaillait comme membre d'équipage est rentré précipitamment au Cap. La personne en question a été placée à

l'isolement avec un autre membre d'équipage qui ne présente pas de symptôme mais a voyagé avec elle depuis la Turquie.

Après enquête, il a également été établi que l'individu souffrant a voyagé depuis la Turquie avec six personnes qui avaient, quant à elles, embarqué à bord de l'Aidamira pour une croisière qui les a conduites du Cap à Walvis Bay, en Namibie. Les six passagers ne présentent aucun symptôme, mais ils ont subi des tests. Dans l'attente de ces résultats, le bateau, qui transporte plus de 1 700 personnes, reste bloqué à quai au Cap et l'ensemble de ses occupants sont confinés à l'intérieur.





# LE CORONAVIRUS FAIT TANGUER LE TRANSPORT MARITIME MONDIAL

**L**e transport de fret maritime, très dépendant de l'activité commerciale chinoise, est frappé depuis le début de l'année par la pandémie de coronavirus qui plombe l'activité des ports et la demande de matières premières en Chine.

Témoin de cette mauvaise passe, l'indice qui reflète chaque jour les tarifs pratiqués sur les vingt routes de transport en vrac de matières sèches jugées "représentatives" du marché - le Baltic Dry Index (BDI) a touché un plus bas depuis le début de l'année 2016. Celui de la catégorie "capesize", composée des navires les plus gros transportant principalement du charbon et du minerai de fer, n'a quant à lui jamais été aussi bas depuis sa création.

"L'effondrement récent est directement lié à l'épidémie de coronavirus en Chine et aux restrictions d'activité qui en ont

découlé", résument les analystes de Capital Economics. L'armateur Louis Dreyfus Armateurs a par exemple suspendu les relèves d'équipages en Chine et n'autorise plus ses marins à descendre à terre, ce qui perturbe considérablement les escales.

Aux problèmes logistiques immédiats s'ajoute le ralentissement de la demande chinoise à court et peut-être moyen terme car le pays représente à lui seul environ 35% des importations de vrac sec par voie maritime dans le monde.

Ce ralentissement touche la production d'électricité, gourmande en charbon, et les aciéries qui engloutissent du minerai de fer venu du Brésil ou d'Australie, deux denrées qui remplissent les navires capesize, observent les analystes de Capital Economics.





# L'AS TOGO PORT POURSUIT SON AVENTURE EN PREMIERE DIVISION

La Fédération Togolaise de Football (FTF) a décidé d'arrêter les championnats nationaux de première et de deuxième divisions. Par conséquent, tous les clubs conservent leur classement à l'issue des journées déjà disputées.

Les membres du bureau exécutif de la FTF et l'ensemble des acteurs de première et deuxième divisions ont, dans une large majorité, décidé de reconnaître le titre au club leader de la première division après les 20 journées disputées. Ce club, aura donc à jouer pour la prochaine ligue africaine des champions. Selon les principes de la Confédération Africaine de Football (CAF), tous les clubs champions sont retenus pour cette compétition continentale.

Le club ayant occupé la deuxième place Unisport de Sokodé jouera la coupe de la Confédération Africaine de Football (la coupe CAF), selon les mêmes principes. Autre décision concernant la première division ; aucun des 14 clubs n'est relégué en deuxième division. Sur les 26 journées qu'il fallait disputer au total, 20 ont été effectivement jouées. Voici le classement officiel à l'issue

de la 20<sup>ème</sup> journée.  
Le club AS TOGO PORT pouvait-il être champion ?

Classé 8ème sur les 14 clubs de première division, le club portuaire a totalisé 27 points. En 20 matches, il a gagné 6 fois contre 9 défaites et 6 matches nuls. Il a marqué 21 buts en encaissant 18. Puisqu'il y avait encore 6 matches à négocier soit 18 points possibles à prendre, l'AS TOGO PORT pouvait mathématiquement être champion si la saison était allée à son terme. L'une des preuves concerne l'attaque. Les portuaires sont deuxième au classement des buts marqués, juste derrière le leader. Les réponses à chercher pour améliorer concernaient la défense du club.



|    | Equipe               | Pts | J  | G  | N  | P  | BP | BC | Diff |
|----|----------------------|-----|----|----|----|----|----|----|------|
| 1  | ASKO de Kara         | 39  | 20 | 11 | 6  | 3  | 22 | 11 | 11   |
| 2  | Unisport             | 33  | 20 | 9  | 6  | 5  | 19 | 19 | 0    |
| 3  | Kara                 | 30  | 20 | 8  | 6  | 6  | 22 | 16 | 6    |
| 4  | OTR                  | 29  | 20 | 8  | 5  | 7  | 15 | 12 | 3    |
| 5  | Dynamic Togolais     | 29  | 20 | 8  | 5  | 7  | 21 | 17 | 4    |
| 6  | Gbohloé-su des Lacs  | 28  | 20 | 7  | 7  | 6  | 18 | 16 | 2    |
| 7  | Sara Sport           | 27  | 20 | 7  | 6  | 7  | 16 | 16 | 0    |
| 8  | AS Togo Port         | 27  | 20 | 6  | 9  | 5  | 21 | 18 | 3    |
| 9  | Gomido FC de Kpalimé | 26  | 20 | 7  | 5  | 8  | 12 | 13 | -1   |
| 10 | AC Sémassi de Sokodé | 25  | 20 | 5  | 10 | 5  | 19 | 14 | 5    |
| 11 | Ifodjè               | 24  | 20 | 6  | 6  | 8  | 15 | 15 | 0    |
| 12 | Anges Notsè          | 23  | 20 | 5  | 8  | 7  | 12 | 16 | -4   |
| 13 | US Koroki Metete     | 18  | 20 | 4  | 6  | 10 | 10 | 24 | -14  |
| 14 | Maranatha Fiokpo     | 16  | 20 | 3  | 7  | 10 | 9  | 24 | -15  |

**ALLOTISSEMENT : (ALLOTMENT)**

Type de préparation de commandes à la référence dans lequel l'ensemble des articles d'une même référence sont prélevés puis répartis entre les différentes commandes à traiter.

**ARMEMENT**

Ensemble du personnel et du matériel nécessaires pour qu'un navire puisse naviguer en conformité avec les règles internationales. Armement dans le milieu maritime se dit aussi d'une société qui exploite des navires. Delmas est donc armateur et armement. Chez Delmas, l'Armement est le service qui est en charge du personnel navigant, des approvisionnements, et du suivi technique et de la sécurité des navires.

**ARRIMAGE**

Opération consistant à placer les marchandises en fonction, de leur poids et de leur destination, sur un navire. Pour les navires porte-conteneurs ou les Rouliers, le plan d'arrimage est communiqué au manutentionnaire par les shiplanners et les subrécargues. Pour les navires conventionnels le plan d'arrimage est fait par le commandant et le second capitaine en accord avec le manutentionnaire en fonction de la disponibilité des marchandises.

**BORD**

Condition de transport en ligne régulière fixant la répartition des coûts de chargement ou de déchargement de la marchandise depuis quai à bord ou vice versa. La condition bord veut dire que le chargeur ou le destinataire paye l'intégralité des frais du chargement ou du déchargement.

**CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT (SUPPLY CHAIN)**

Flux des produits et de l'information le long des processus logistiques à partir de l'achat des matières premières jusqu'à la livraison des produits finis au consommateur. La chaîne d'approvisionnement inclut tous les fournisseurs de service et les clients.

**CONNAISSEMENT MARITIME (BILL OF LADING-B/L)**

Document matérialisant le contrat de transport maritime qui lie le chargeur et la compagnie maritime. Il est un titre représentatif des marchandises et un titre de propriété endossable. La livraison de la marchandise au port de destination prévu ne s'effectue que sur présentation et remise d'un original du connaissance par le destinataire.

**TRANSIT**

Régime douanier qui permet, sous certaines conditions, de transporter des marchandises en suspension de tous droits, taxes et mesures de prohibition, au sein du territoire douanier de la Communauté européenne ou, dans un cadre conventionnel, entre celui-ci et les territoires douaniers de pays partenaires.

Le transit communautaire s'applique actuellement à tout mode de transport terrestre, aérien, ferroviaire, maritime, fluvial et par canalisation.



**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**

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**

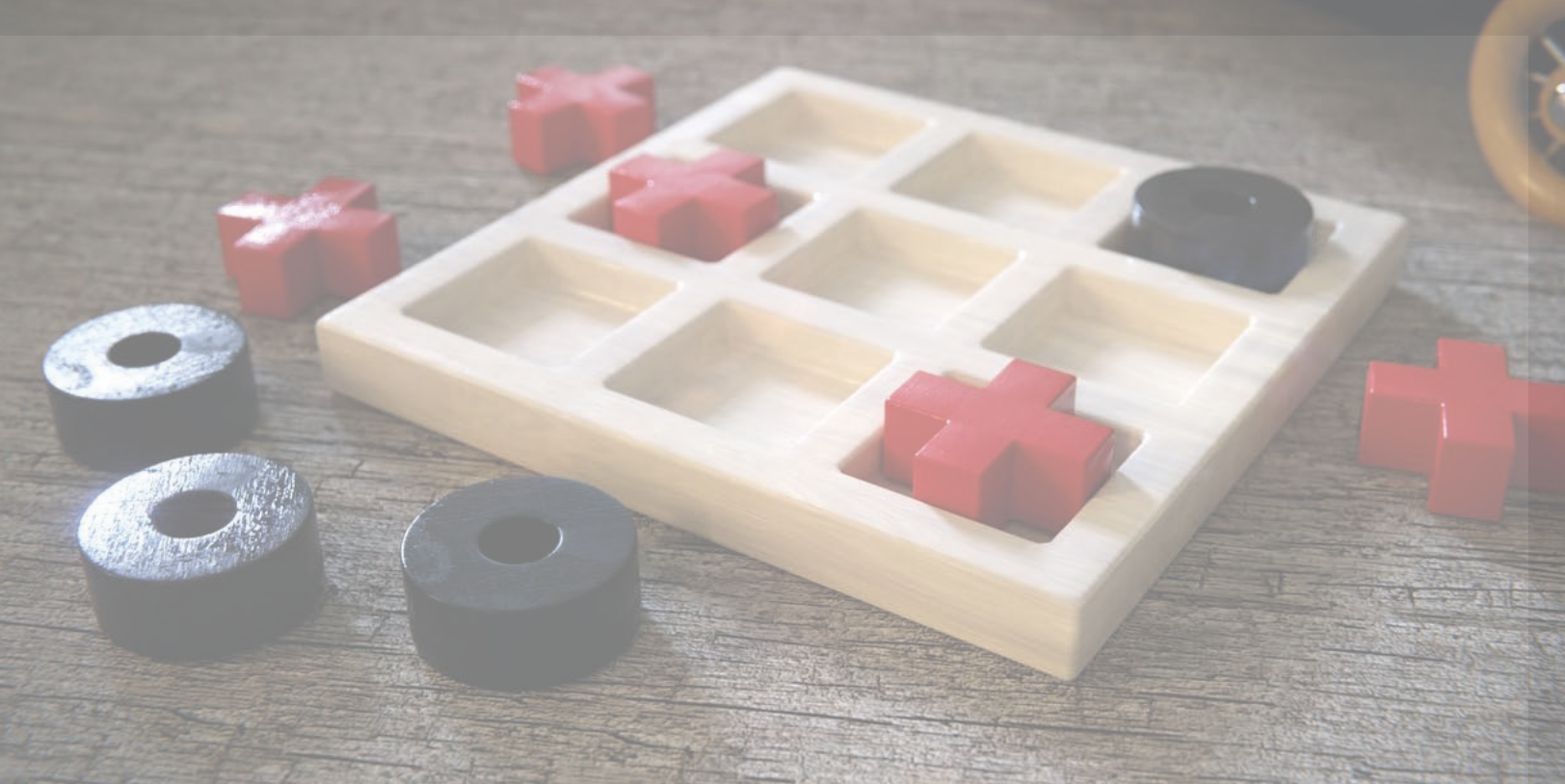
Tél.: +228 22 27 31 89

**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



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

<http://www.e-sudoku.fr>

n° 112803 - Niveau Facile

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

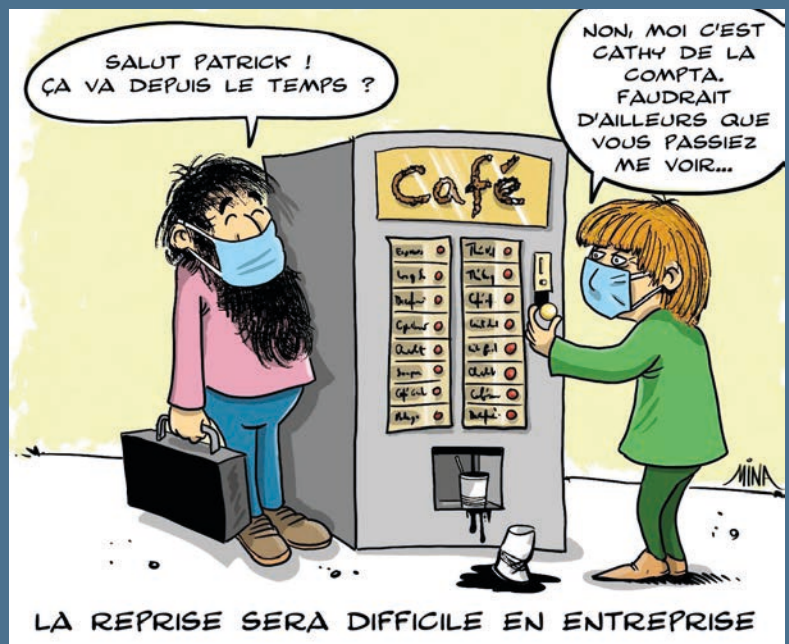
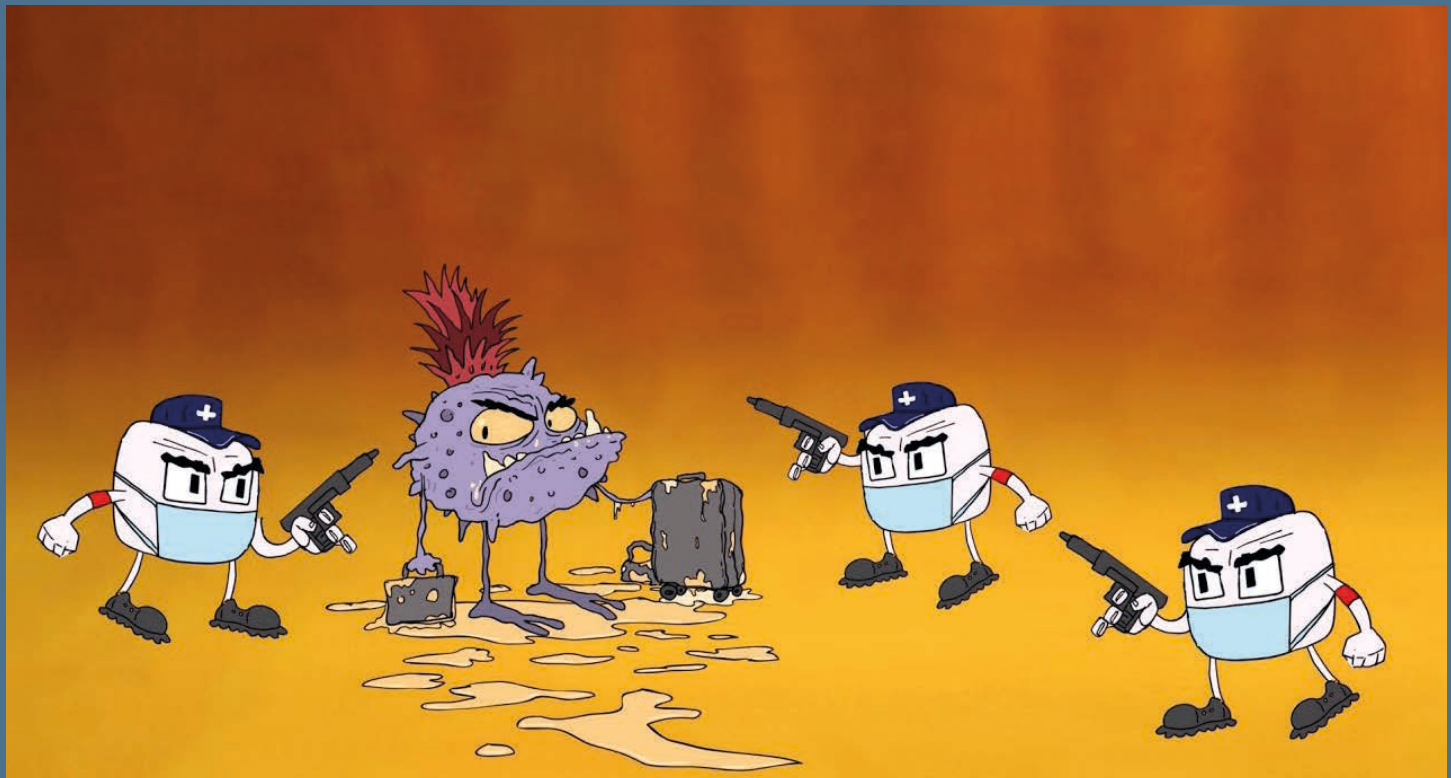
<http://www.e-sudoku.fr>

n° 110314 - Niveau Facile

Jouez sur votre mobile ces grilles de sudoku et retrouvez leur solutions en flashant les codes ci-dessous :











# LOME CONTAINER TERMINAL







# 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](mailto: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*