

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°021

|

JAS

|

2020

TOTALE DEMATERIA- LISATION DES PROCEDURES...

MAG P. N°019 NDJ 19/20



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



**EDEM
KOKOU TENGUE**
MINISTRE DE L'ÉCONOMIE
MARITIME, DE LA PÊCHE ET DE
LA PROTECTION CÔTIÈRE.

LES MESURES
**FISCALES
ET DOUANIERES**
DE L'OTR

STOCKAGE DES
MARCHANDISES
DANGEREUSES
AU PAL



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



STOP COVID-19



**PROTÉGEZ-VOUS ET PROTÉGEZ LES
AUTRES CONTRE LE CORONA VIRUS
EN RESPECTANT LES GESTES
BARRIÈRES**



Porter
un masque
Chirurgical jetable



Se laver régulièrement
les mains ou utiliser une
solution hydro-alcoolique



Eviter
de se toucher
le visage



Saluer
sans serrer la main
et arrêter les embrassades



Tousser ou éternuer
dans son coude ou dans
un mouchoir jetable



Respecter une distance
d'au moins un mètre
avec les autres

NUMÉRO VERT



APPEL GRATUIT



SOMMAIRE

Edito : TOTALE dématérialisation DES PROCEDURES d'enlèvement des marchandises AU PORT AUTONOME DE LOMÉ : UNE PRIORITE.

P.05

Actualités :

EDEM KOKOU TENGUE, ministre de l'économie maritime, de la pêche et de la protection côtière

P.06

La totale dématérialisation des documents du port de Lomé pour plus de compétitivité

P.08

Historique du processus de la dématérialisation

P.10



Dossier :

Dématérialisation en France
Les atouts du nouveau port de pêche de Lomé
Stockage des marchandises dangereuses au PAL
Compétitivité au port de Lomé les réformes engagées à l'OTR
Les mesures fiscales et douanières de l'OTR
Frêt maritime : bilan au premier trimestre 2020

P.12

P.14

P.18

P.22

P.25

P.28



Vie Portuaire :

Étude sur les transports maritime 2020 : principaux faits et chiffres sur l'Afrique
Le port de Lomé dans le top 5 africain
les ports d'Afrique en concurrence
Les types de navires
Les différents types d'entrepôts frigorifiques

P.32

P.36

P.38

P.40

P.42

Glossaire P.45
Horoscopes P.46
Contacts utiles P.48
Jeux P.49
Humour P.50





TOTALE DÉMATÉRIALISATION DES PROCEDURES D'ENLÈVEMENT DES MARCHANDISES AU PORT AUTONOME DE LOMÉ : UNE PRIORITE.

Pour booster l'efficacité des flux physiques au sein du Port de Lomé, l'Etat togolais a placé la dématérialisation des documents parmi ses priorités. La réforme majeure observée dans ce secteur est la mise en place du Guichet Unique qui permet aujourd'hui de fédérer tous les paiements bancaires au sein d'un seul document appelé «DFU» (Document de Frais Unique).

Le Port Autonome de Lomé procède à la totale dématérialisation de ses documents pour deux principales raisons :

- Contribuer à la lutte contre la propagation de la pandémie du coronavirus ;

- Etre plus compétitif dans la sous-région. La dématérialisation lui confèrera ainsi un certain nombre d'avantages tels la facilité, la célérité, la transparence dans les opérations d'enlèvement des marchandises et dans le paiement en ligne des factures.

Tous les services sont concernés par la dématérialisation. Mais à l'étape actuelle, les plus concernés sont les services opérationnels des départements technique, commercial, financier, juridique et de l'Exploitation.

La dématérialisation va entraîner des changements au niveau des activités quotidiennes des différents services.



EDEM KOKOU TENGUE,

MINISTRE DE L'ÉCONOMIE MARITIME,
DE LA PECHE ET DE LA PROTECTION COTIERE.

C'est un portefeuille nouveau pour lequel un grand nombre de chantiers attend le premier occupant de ce poste. Concernant les défis relevons :

- la sûreté des eaux, en clair, la lutte contre la piraterie maritime dans les eaux ;
- la formation professionnelle locale ;
- la consolidation de la position régionale ;
- la contribution réelle de la plateforme portuaire au budget national ;
- la dématérialisation des documents du Port Autonome de Lomé.

La contribution du port de Lomé à l'atteinte des objectifs du Plan National de Développement (PND), est recherchée et très attendue.

Edem Kokou TENGUE

Le Diplômé de Sciences Po Paris, de l'Université de Birmingham, du prestigieux Impérial College de Londres ou encore de Harvard Business School, est un connaisseur de l'écosystème maritime. Formé de 2003 à 2005 à Copenhague par le Groupe Maersk, il devient assistant du directeur financier du Bureau régional du Groupe qui couvre toute la Scandinavie (le Danemark, la Norvège, la

Suède, la Finlande et l'Islande) et les Etats baltes (l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie).

Edem Kokou TENGUE arrive ensuite au Togo pour prendre les commandes de la direction financière des trois sociétés du Groupe que sont Maersk Togo S.A., Damco Togo S.A. et Lomé Terminal Service alors que la première compagnie maritime mondiale était dans le starting-block pour prendre les activités de manutention au Port de Lomé.

Élu député dans la circonscription électorale du HAHO lors des élections législatives du 20 décembre 2018, il préfère les affaires.

Un an plus tard, il est porté à la présidence de l'Association Professionnelle des Compagnies de Navigation et de Consignation de Navire au Togo (NAVI-TOGO).

A 40 ans, le ministre TENGUE aura pour mission principale de porter le Plan National de Développement dont l'ambition est de faire du PAL un hub logistique de premier rang de la sous-région, en misant sur les atouts de la plateforme portuaire de Lomé.





LA DEMATERIALISATION DES DOCUMENTS DU PORT DE LOME POUR PLUS DE COMPETITIVITE

Rendre compétitif le Port. Le gouvernement met en place une plateforme qui facilite les démarches aux usagers du Port Autonome de Lomé (PAL). C'est la totale dématérialisation des documents.

Le Togo, depuis quelques temps mène des réformes dans tous les secteurs d'activités. Ces réformes visent à assainir ses services et insuffler un nouvel élan de développement

au pays. Ainsi les réformes au Port Autonome de Lomé (PAL) se poursuivent. Désormais, les usagers du Port n'auront plus besoin de se présenter à la douane avec des documents. Pour faire de la

plateforme portuaire un hub logistique dans la sous-région, conformément à l'axe 1 du Plan National de Développement (PND 2018-2022), de nouvelles réformes sont enregistrées. Elles concernent la



division des opérations douanières du Port. Afin de mettre un terme à toutes les difficultés, une cellule du climat des affaires a été mise sur pied pour répondre aux attentes des opérateurs économiques et pour désormais permettre que le PAL puisse être davantage plus compétitif.

Au nombre des réformes, on peut citer la dématérialisation du certificat d'origine, une procédure qui devrait permettre aux opérateurs économiques de soumettre leurs demandes de certificat d'origine en ligne et l'obtenir en un temps record. Ce temps est de 5 minutes.

Au niveau de l'importation, les documents à joindre sont réduits pour soulager les opérateurs économiques. Cette réforme a permis de surmonter les difficultés de longues files d'attente, les tracasseries de collecte des papiers.

Le sens de la dématérialisation et du traitement dématérialisé Les services destinés au traitement des documents justificatifs par des

moyens électroniques constituent un aspect essentiel du guichet unique. La dématérialisation des documents justificatifs est essentielle pour un environnement de traitement dématérialisé (sans papier). Les évolutions technologiques et la réduction du coût de stockage et de mise en réseau ont rendu plus accessible le traitement électronique des documents justificatifs. Pour maintenir le coût des solutions au plus bas, il est préférable d'observer les normes internationales.

Les aspects juridiques de la dématérialisation La dématérialisation est une opération liée à une technologie consistant à remplacer un support matériel tangible par un procédé électronique. Par exemple le connaissance dématérialisé est détaché de son support matériel historique à savoir le papier. La dématérialisation implique la connaissance des notions de document original, de copie, de signature électronique, d'archivage, d'intégrité et d'authenticité, proposés par la « Loi Type sur le Commerce Electronique » et la « Loi Type sur la

Signature Electronique ». Le statut du document électronique est analysé en évaluant conjointement sa valeur probante et informationnelle. La qualification technique et juridique du document électronique et la copie numérique passe nécessairement par l'examen des notions de support et de langage informatique.

Si la dématérialisation a posé des difficultés par le passé (en Europe et dans certains pays en occident), c'est à cause du support de l'écrit et de la notion d'original électronique. Dans le contexte d'aujourd'hui, le support est inopérant face au concept d'équivalence fonctionnelle. L'original n'est pas une notion tribunaire du papier ou du support électronique : un original peut désormais être un écrit électronique revêtu d'une signature électronique, les notions classiques d'écrit et de signature ayant été adaptées en ce sens par le législateur.



HISTORIQUE DU PROCESSUS DE LA DEMATERIALISATION

L'un des enjeux de la dématérialisation des procédures est en effet de compresser chaque jour davantage les délais de passage des marchandises dans les ports. Ces vingt dernières années, dans le monde entier, les grands ports de commerce se sont dotés d'outils de traitement d'informations sans cesse plus performants, communément appelés Port Community Systems (PCS). Objectif: accélérer et fluidifier le passage des marchandises, dans un contexte de forte croissance des échanges conteneurisés.

Ces systèmes, basés sur des technologies développées par des grands groupes, constituent en quelque sorte des méga bases de données agrégeant en temps réel les informations en provenance des différents protagonistes de la chaîne portuaire. Les 4 acteurs clés associés dans ce système commun qui travaillent en réseau sont :

- Le Représentant de la Marchandise agissant pour le compte du chargeur c'est-à-dire dans 99% des cas un commissionnaire de transport ;
- La Compagnie Maritime auprès de qui la réservation a été effectuée ;
- Le manutentionnaire portuaire de la compagnie maritime
- L'Administration des Douanes.

Chacun de ces acteurs a des actions concrètes à mener dans une séquence de temps impartie, afin de garantir le chargement de la marchandise convenue sur le navire convenu dans les délais convenus. L'opération doit bien sûr s'accompagner d'une qualité totale en termes d'intégrité physique des marchandises, mais aussi sur le plan documentaire et sécuritaire. Les Port Community Systems plébiscités Ces Port Community Systems se sont imposés rapidement car ils évitent de multiples saisies manuelles et les risques d'erreurs associés, apportent

de la transparence et ont profondément contribué à accélérer les volumes traités par les places portuaires. Ces systèmes ont également eu pour effet bénéfique de servir à constituer des bases statistiques portuaires beaucoup plus fiables, notamment pour la segmentation des conteneurs en transbordements, grâce à la récupération des données en temps réel.

Sans entrer dans des considérations techniques trop complexes, qui ne sont pas l'objet de cet article, le point commun de tous ces systèmes est de s'appuyer sur le ou les numéros de conteneurs matérialisant l'expédition. Pour mémoire, un numéro de conteneur est constitué d'un préfixe de 4 lettres identifiant la compagnie maritime ou le propriétaire de l'équipement, suivi de 7 chiffres. Le 7^e chiffre, appelé « digit » ou « auto control », est une combinaison des 6 premiers afin d'éviter toute erreur de saisie.

Une gouvernance à revoir

L'enjeu actuel de la digitalisation et de la « blockchain » est d'aller plus loin. En ces temps d'appétit pour le « Big data » et son contrôle, la masse considérable et la qualité des données concentrées par les PCS intéressent les opérateurs internationaux et certains prédateurs. Se pose alors la question de la

gouvernance des PCS, qui constitue clairement aujourd'hui le maillon faible du système. Jusqu'à présent, la part du régalien, dans une très vaste majorité de pays, s'est cantonnée au contrôle documentaire et physique des



marchandises via les services douaniers et à des fins statistiques. Les États ne prennent pas toujours la mesure de la concentration des données présentes dans les PCS et de la porosité toujours possible des systèmes. Il existe pourtant un risque évident en matière d'intelligence économique publique ou privée.

Il pourrait être particulièrement facile aujourd'hui d'identifier des flux afin de les capter ou même de faire pression sur certains opérateurs pour en prendre le contrôle. La bataille de l'information et de son traitement fait partie intégrante de la guerre économique moderne, d'où l'intérêt grandissant pour les PCS manifesté par certains États, souvent via des sociétés informatiques spécialisées ou des sociétés commerciales surtout étatique.

La Chine ne s'y trompe pas, comme en témoigne l'implication d'Alibaba dans un projet de blockchain qui concerne le connaissance, porté par l'Association Internationale des Port Community Systems (IPCS). Autre exemple : les données relatives aux conteneurs qui transitent par le Port du Pirée sont désormais gérées par une nouvelle plate-forme lancée en 2019, le «

Hellenic Port Community System ». Cette plate-forme est pilotée et majoritairement détenue par le Chinois Cosco, qui avait pris le contrôle du Port grec en 2016. Des voix commencent à s'émouvoir, en Grèce, de la situation de monopole pour l'accès aux services portuaires.

On peut imaginer que cette situation pourrait se reproduire dans d'autres ports. Les compagnies maritimes enfin prêtes à bouger. Pour l'instant, les compagnies maritimes sont restées assez largement en marge du processus de dématérialisation et de digitalisation. Le connaissance n'est pas intégré aux PCS. Les compagnies ont campé fermement sur le contrôle total du contrat de transport avec leurs clients, opposant notamment des arguments juridiques liés à la qualité intrinsèque du connaissance comme titre représentatif de la marchandise.

Les compagnies maritimes ont bien évidemment l'obligation de garder confidentielles les informations relatives à la marchandise qu'elles transportent. Mais ce secret des affaires n'est pas incompatible avec l'échange d'informations et encore moins avec la standardisation, comme dans le fret aérien. Conscientes

des gains opérationnels qu'elles peuvent retirer de la digitalisation, les compagnies maritimes commencent d'ailleurs à évoluer sur le sujet, à condition que la sécurité des informations interfacées puisse être garantie. Les initiatives se sont multipliées les derniers mois. Les compagnies, individuellement, s'attellent au développement de plates-formes digitales permettant d'accéder à leurs services. Les leaders du secteur se sont aussi alliés pour créer en avril 2019 la « Digital Container Shipping Association », basée à Amsterdam.

Elle a pour vocation de travailler sur les questions de standardisation et d'interopérabilité, car les lacunes dans ce domaine constituent aujourd'hui un vrai frein à la digitalisation du transport maritime de conteneurs. La première étape, très attendue par l'ensemble de la profession, est la définition d'un format commun électronique de connaissance par les compagnies maritimes. Elle permettra dans un second temps de digitaliser de façon élargie et partagée.



DEMATERIALISATION EN FRANCE :

LE NOUVEAU RÔLE DES AUTORITÉS PORTUAIRES DANS
L'ADAPTATION DES CLUSTERS AUX ENJEUX DE LA
GLOBALISATION

À l'image de ce qui s'est passé dans la plupart des pays européens, les ports français sont entrés dans une phase de transition de leurs activités correspondant au passage du modèle du « Toolport » vers celui du « Landlord ».



Le mouvement, inscrit dans la loi par la réforme portuaire de 2008, devrait conduire les autorités portuaires à recentrer leurs missions sur des activités de coordination stratégique impliquant une grande diversité d'acteurs locaux mais également extérieurs à la circonscription portuaire.

Du côté des entreprises, la place portuaire est devenue un lieu de coexistence entre des groupes mondialisés à forte intensité capitaliste où la massification et la rationalisation des procès logistiques sont poussées au maximum. Des PME, souvent familiales, historiquement implantées dans le port, ont tissé un réseau de relations internes aux familles professionnelles, et externes qui leur permet de traiter des niches commerciales, de proposer des solutions logistiques sur mesure et de fournir aux clients une forte réactivité par rapports aux aléas du commerce mondial (grèves, conflits armés, piraterie, événements climatiques).

Il est question de savoir comment les deux termes de cette évolution pourraient se rejoindre : d'une part le maintien de la cohésion du cluster portuaire comme « système adaptatif » face aux aléas de la globalisation et d'autre part le nouveau rôle des autorités portuaires dans le domaine de la coordination stratégique, de la régulation, de la gouvernance territoriale et environnementale, du pilotage et de l'adoption des innovations par les entreprises.

Enfin l'hypothèse de l'intégration beaucoup plus effective d'une nouvelle catégorie d'acteurs dans la gouvernance des ports maritimes français n'est pas à exclure. Il s'agit des collectivités locales qui disposent des outils de maîtrise foncière ; une ressource de plus en plus essentielle pour le développement des activités portuaires et logistiques.



LES ATOUTS DU NOUVEAU PORT DE PECHE DE LOME



Les différents services opérationnels au Port de pêche de Lomé y mènent leurs activités de manière sereines et grandissante. Mis à part les installations mises en services à l'ouverture de ce nouveau port de pêche, de nombreuses infrastructures complémentaires y sont en construction. Notre équipe de rédaction a fait un tour dans cette nouvelle structure dont les acteurs sont en formation initiée par la Marine Nationale. Pour une meilleure présentation des lieux relevons d'abord les différents services qui font la force du domaine.

D'abord le service de production de glace.

Deux machines fabriquent la glace pour les besoins des pêcheurs. C'est indispensable pour une meilleure conservation du poisson quand on sait que les piroguiers font deux à trois jours sur mer avant de rentrer avec leurs cargaisons.

D'une capacité de cinq tonnes par jour, les deux machines de dernière génération sont au quotidien, entretenues par des techniciens formés à cet effet.

D'autres techniciens présents au port de pêche, relèvent du domaine médical

encadrement adéquat.

Le service comptable et administratif La vente des tickets au port de pêche et les différentes opérations bancaires relèvent de ce service. Le chef comptable et administratif a sous lui, les caissiers et les vendeurs de tickets. Ensemble, ils veillent au respect des règles prescrites par la direction générale du Port de Lomé pour une gestion rigoureuse des lieux. Pour compléter ce tableau, de nombreux autres secteurs sont en cours de construction.

De nombreuses infrastructures en cours de construction

C'est le cas des infrastructures complémentaires. Elles concernent :

- Le marché pour la vente de poisson ;
- Les magasins pour les engins de pêche notamment les moteurs hors-bords ;
- Les boxes des mareyeuses qui jouent un rôle important dans la consignment ;
- La route principale d'accès en construction jusqu'à la route nationale n°2 (Lomé-Aného) ;
- L'électrification du site en cours.

C'est de l'électricité photo voltaïque

Le service de contrôle sanitaire

La santé des poissons capturés incombe ce secteur. Pour la sécurité sanitaire, il revient en outre au personnel de ce service de contrôler la qualité du poisson ramené par les pêcheurs. La mission consiste à analyser le poisson. S'il s'avère qu'il est avarié et impropre à la consommation, les contrôleurs retirent ce type de poisson et ne le mettent pas sur le marché.

Cette opération intéresse aussi les statisticiens.

Le service des statistiques

Au quotidien le personnel de ce service établit les statistiques. Cette opération journalière consiste à établir les tendances des pêches de capture, y compris leurs aspects socio-économiques. Ce service établit en fin d'année, les statistiques nationales ; une démarche clé pour une saine politique de développement, une meilleure prise de décision et une gestion responsable des pêches. Tous les services précités utilisent des matériels qui nécessitent l'entretien au quotidien.

Le service de maintenance

Chargé de vérifier la bonne fonctionnalité des machines de pêche, le service maintenance répare aussi les pannes éventuelles du matériel utilisé par les piroguiers. Il surveille surtout les machines de production de glace.

Comme dans toute structure responsable, le personnel présent dans tous ces différents services bénéficie d'un



qui va éclairer le bassin et le chenal d'accès. Généralement, c'est la nuit que les pêcheurs se rendent à leurs services. Si le chenal est mal éclairé, les manœuvres à l'entrée et à la sortie ne seront pas faciles.

Les espoirs que tous ces travaux prennent fin d'ici la fin d'année 2020 sont permis car les pourcentages de parties déjà réalisées sont importants. Tous les acteurs auront alors à vaquer librement à leurs occupations 24 heures sur 24, concernant surtout les piroguiers. Ces derniers ont en outre, reçu un don de la part de l'Agence Japonaise de la

Coopération (JCA). C'est un total de mille six cent cinquante (1650) filets qui ont été remis pour renforcer les équipements des pêcheurs. D'autres gestes dans ce sens sont espérés car le ministère de l'agriculture, de la production animale et halieutique a envoyé une demande pour solliciter davantage de filets.

De plus, le port de pêche a bénéficié de la Préfecture Maritime, la formation des pêcheurs. La Marine Nationale a initié ce stage qui, à terme, permettra aux pêcheurs de maîtriser les manœuvres à l'entrée et à la sortie du chenal.

L'apport du port de pêche à l'économie nationale est donc sans cesse grandissant.

Le Ministre TENGUE en visite
Le mardi 20 octobre 2020, le Ministre était au Port de Pêche. Il s'agit d'une visite de prise de contact avec les responsables et acteurs de ce domaine qui fournit des tonnes de produits halieutiques aux Togolais. Le Ministre Edem Kokou TENGUE de l'Economie Maritime, de la pêche et de la Protection Côtière a, à cette occasion, prodigué d'utiles conseils aux membres de la Fédération Nationale des Unions Coopératives de Pêche du Togo (FENUCCOOPETO).



STOCKAGE DES MARCHANDISES

DANGEREUSES AU PAL

Il faut dire que cette catastrophe aurait pu être évitée. En effet, c'est en 2013, que le Rhosus, bateau battant pavillon moldave et venant de Géorgie, avait fait escale à Beyrouth, avec à son bord 2 750 tonnes de nitrate d'ammonium. Le Rhosus a fait escale dans le port de Beyrouth, pour prendre d'autres cargaisons afin de collecter des fonds. Mais lorsque la cargaison (de lourds rouleaux pour la construction des routes) a été chargée, les panneaux du pont du navire ont commencé à se déformer, ce qui a causé un retard. Pendant ce retard, les autorités libanaises sont intervenues et le navire a finalement été saisi le 4 février 2014, en raison de factures impayées totalisant 100 000 dollars. Quelques temps plus tard, la cargaison a été placée dans un hangar du port de Beyrouth et le bateau, endommagé, a fini par couler. C'est cette cargaison entreposée depuis 2014 qui a causé l'explosion du 4 août 2020.

Et c'est justement pour éviter cette fâcheuse situation que les autorités togolaises et portuaires ont décidé d'anticiper. En effet, le 11 août 2020, les ministres togolais de la sécurité et de l'environnement ont rencontré les acteurs de la plateforme portuaire de Lomé sur les dispositifs de sûreté maritime et les mesures liées aux directives de l'International Maritime Dangerous Good Code (IMDC). Cette rencontre avait pour but de réfléchir et d'échanger sur les stratégies à adopter pour renforcer la sécurité de la population et des biens matériels autour de la zone portuaire afin d'éviter de tel drame au Togo.

Mais déjà, au niveau du PAL, des mesures sécuritaires sont en vigueur pour gérer les produits chimiques et autres marchandises dangereuses. Ceci en vue de protéger les installations portuaires et les populations. Afin de renforcer ces dispositions et prenant la mesure de la situation et également vu l'urgence, il a été expressément demandé à toutes les installations portuaires, entre autres, le Port Autonome de Lomé (PAL); Togo Terminal (TT); Lomé Container Terminal (LCT) et la Société Nouvelle des Phosphates du Togo (SNPT) et les consignataires à soumettre à l'Organisme National



Le 04 août 2020, le monde entier suivait avec stupéfaction, la double explosion qui a secoué Beyrouth, la capitale libanaise. Explosions qui ont fait plus de 200 morts et plus de 6 000 autres blessés. Plusieurs quartiers de la capitale libanaise ont été dévastés après cette explosion et plus de 300 000 personnes se sont retrouvées sans domicile. A l'origine de ces explosions, l'entreposage de stock de plus de 2700 tonnes de nitrate d'ammonium, matière explosive en plein cœur de Beyrouth. Même si les autorités du Port Autonome de Lomé (PAL) n'ont pas attendu cette catastrophe pour prendre des mesures de sécurité en ce qui concerne le stockage et la gestion des marchandises dangereuses, les autorités au plus haut niveau du pays décident d'anticiper et de les renforcer davantage.



chargé de l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM), en fin septembre 2020, les mesures prises pour se conformer au code IMDG (International Maritime Dangerous Good). Ainsi donc ces structures sont exhortées à soumettre dans un délai d'un mois au directeur général du PAL et à l'ONAEM, des propositions concrètes concernant les aires spécialement aménagées pour le stockage des marchandises dangereuses. Ces structures doivent également se conformer au Dispositif de Sûreté Maritime et Portuaire (DSMP) et transmettre systématiquement les documents de sûreté requis pour le traitement et l'archivage.

En outre, au nombre des recommandations, celle, relative, à l'établissement le plus tôt possible, de la liste des substances autorisées à entrer sur le territoire togolais et sensibiliser les consignataires afin de transmettre régulièrement les manifestes numériques, devant permettre la prise de décisions d'autorisation ou de refus d'accostage des navires. Liste devant être établie par le ministère en charge de l'Environnement et l'Autorité Nationale pour l'Interdiction des Armes Chimiques (ANIAC). Toutes ces recommandations permettront de prendre à terme des décisions idoines, pour encadrer la gestion des produits chimiques dangereux aussi bien dans l'enceinte portuaire qu'au-delà. Ceci pour venir en appoint aux mesures déjà prises par l'autorité portuaire dans ce sens.

Rochereau AVIDOUTE



GROUPE GATO INTERNATIONAL **SHIPPING & LOGISTICS**

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



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

GROUPE GATO SHIPPING & LOGISTICS (2G) SAU

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

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

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



COMPETITIVITE AU PORT DE LOME

LES RÉFORMES
ENGAGÉES À L'OTR



Les autorités togolaises dans le but d'améliorer le climat des affaires et la compétitivité du Port Autonome de Lomé (PAL) ont entrepris diverses réformes aussi bien au niveau de la plateforme portuaire qu'au niveau des régies financières du pays. C'est ainsi que des changements sont intervenus sur la chaîne douanière à l'importation et à l'exportation.

Toutes ces réformes s'inscrivent dans le cadre de la mise en œuvre du Plan National de Développement (PND), notamment en son axe 1 qui ambitionne de faire du Togo un Hub logistique et un centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région ouest africaine. En effet, toutes ces initiatives ont permis au Togo de gagner 40 places lors du dernier classement de Doing business de la Banque mondiale faisant de lui le 1^{er} pays réformateur en Afrique et 3^{ème} dans le monde.

Pour ce qui est des réformes engagées par l'Office Togolais des recettes (OTR) au PAL, elles ont été conçues pour favoriser le renforcement de la transparence, la modernisation et la simplification des procédures administratives au niveau de la douane. Ces réformes visent principalement trois objectifs à savoir, la célérité et la fluidité dans les opérations, la réduction de leur coût et enfin la sécurité et la sûreté des échanges.

Ainsi au niveau de l'importation, la première réforme a été la dématérialisation du certificat d'origine. Ceci a consisté en la mise en place d'une plateforme par la Chambre de commerce et d'industrie du Togo pour permettre aux opérateurs économiques d'effectuer gratuitement leur demande et de recevoir leur certificat d'origine uniquement en ligne. Ladite plateforme est hébergée par le site Internet de la CCIT. Cette réforme a permis de réduire de manière significative

la durée d'obtention de ce document important en moins de 5 heures en moyenne contre deux jours auparavant. Les réformes ont également touché les documents requis pour les opérations d'exportation au PAL. En effet, dorénavant, ne sont demandés que la Facture commerciale, l'Attestation d'exportation (Demandée au cordon douanier pour des envois dont la valeur est supérieure à 10 millions de francs CFA) et le Certificat d'origine qui est d'ailleurs disponible en ligne. Il en est de même pour la dématérialisation des procédures de dédouanement dans Sydonia World.

C'est grâce à cette réforme que depuis le 30 janvier 2019, les commissionnaires en douanes agréés, les consignataires, les importateurs et les exportateurs sont tenus d'envoyer électroniquement à la Douane via Sydonia World la déclaration en détails ainsi que les originaux des documents de dédouanement contre



un dépôt physique précédemment. L'envoi électronique dans le Sydonia World de la déclaration et les originaux des documents y afférents est une condition de recevabilité de la Douane. Les différentes demandes de documents sont envoyées dans Sydonia World qui, grâce à l'activation de certains modules, permet la transmission par courrier électronique desdits documents aux différentes sections de la Douane pour traitement. Tous les documents sollicités par l'opérateur lui sont désormais transmis en ligne.

D'autres documents sont délivrés en ligne par la Douane togolaise grâce à la dématérialisation. On peut citer, entre autres, le Bon à conduire, le Bon à embarquer, le Bon à enlever, le Bon à entreposer, le Bon à expédier, le Bon à sortir de MAD, le Bon à sortir d'entrepôt, le Bon pour AT, le Certificat de visite et le Bulletin de liquidation. Il faut dire que la dématérialisation dans les opérations au Port de Lomé a également touché les marchandises à l'importation. En effet, la réforme a aussi facilité la tâche à l'opérateur économique et au transitaire. La procédure est là aussi dématérialisée et le nombre de documents requis réduit. Désormais ne sont exigés que l'Attestation de valeur (ADV), la Facture commerciale, le Connaissance et le BESC.

On ne peut passer sous silence un autre aspect majeur de la réforme de l'OTR au Port de Lomé, à savoir l'interconnexion entre Sydonia World et le système du manutentionnaire Bolloré et LCT. Ainsi, depuis la fin Février 2020, Togo Terminal a mis à la disposition de sa clientèle une solution web permettant de générer les factures et d'effectuer le paiement en ligne via Ecobank. De même, Lomé Conteneur Terminal a dématérialisé sa facturation et offre à sa clientèle la possibilité d'effectuer le paiement en ligne via NSIA banque.

Comme si cela ne suffisait pas, toujours dans le but de rendre compétitif le PAL, il a été procédé la réduction des délais à l'importation notamment les délais de dépôt du manifeste. L'avis aux opérateurs économiques N°002/2020/

OTR/CG/CDDI du 09 janvier 2020 stipule qu'il est désormais possible aux consignataires de déposer le manifeste 24 heures avant l'arrivée du navire. A ceci s'ajoute la réduction des délais d'attente pour le passage au scanner de LCT qui fonctionne désormais 24h/24. Ceci a limité les contrôles physiques non intrusifs et raccourci les délais d'attente de passage au scanner.

Il faut dire que toutes ces réformes entreprises par l'OTR, inscrites dans le cadre du PND et de l'amélioration du climat des affaires ont permis de faire du PAL une plateforme portuaire de premier plan dans la sous-région ouest africaine.

Rochereau AVIDOUTE



LES MESURES FISCALES ET DOUANIERES DE L'OTR

Au Togo, d'importantes réformes sont introduites en matière de paiement des impôts et taxes et des procédures douanières pour non seulement améliorer le climat des affaires mais aussi mobiliser plus de ressources pour la réalisation du Programme National de Développement (PND).

Les réformes fiscales à l'OTR

Première mesure fiscale visant le gain de temps pour les contribuables togolais et la sécurisation de la collecte des recettes est la déclaration en ligne et le télépaiement des impôts et taxes pour les grandes et moyennes entreprises. Cette réforme salubre, évite au contribuable les longues queues interminables surtout en période d'affluence, permet de réduire les risques d'erreur de la part des agents dans la saisie des fiches de déclaration de paiement, de connaître la situation fiscale du contribuable en temps réel.

Autre avantage de cette mesure, la latitude d'effectuer sa déclaration et son paiement depuis n'importe quel endroit et à n'importe quel moment de la journée. Deuxième réforme de l'OTR en ce qui concerne la fiscalité, c'est la simplification du système fiscal par l'élaboration d'un

nouveau Code Général des impôts et son adoption par le gouvernement en février 2018. En effet, ce nouveau Code Général des impôts répond aux normes d'une administration moderne, lequel code est scindé en Code Général des Impôts et Livre de Procédures Fiscales. Ces initiatives fiscales profitent aux cabinets de fiscalité, aux experts comptables, aux contribuables des grandes entreprises mais aussi aux PME et PMI. Ce Code simplifié est accessible à tous a permis de réduire le nombre des impôts en passant de 29 en 2018 à 17 en 2019. Il a également pris en compte la problématique de l'amélioration du climat des affaires.

Quant à la troisième mesure, il s'agit du relèvement du seuil d'assujettissement de la TVA à 60 millions de francs CFA. Cette réforme consiste à l'assouplissement du recouvrement de

la TVA pour les moyennes entreprises. La quatrième réforme au niveau de l'OTR est l'adoption et l'introduction du Système Automatisé de Marquage (SAM).

Pour les autorités, il était impérieux de suivre la production des produits concernés pour simplifier la collecte des taxes, d'améliorer dans l'intérêt du consommateur, la sécurité et l'authenticité des produits concernés. Autres intérêts de cette mesure, c'est assurer la traçabilité des produits ; supprimer la production illicite, les importations illégales et l'importation de produits contrefaits ; promouvoir l'économie légitime et s'aligner sur les standards internationaux à travers les "best practices".

Pour ce qui est de la cinquième réforme fiscale engagée par l'OTR dans l'intérêt des contribuables et de l'Etat togolais, on peut citer la création et l'ouverture d'un



compte séquestre pour les remboursements de crédit TVA. Cette initiative vise le soutien à la liquidité des entreprises, le remboursement des trop perçus et assurer la neutralité de la fiscalité indirecte. Dernière réforme entrant dans le cadre de l'amélioration du climat des affaires : la réalisation d'une étude de faisabilité d'interconnexion entre l'OTR et les diverses institutions qui interagissent avec des contribuables potentiels notamment le Ministère de l'Economie et des Finances à travers le système intégré de gestion des finances publiques SIGFIP, le CFE et l'INSEED. La finalité de cette initiative est d'avoir une base de données fiable pour concilier les informations déclarées par les contribuables.

Des mesures fiscales liées à la Covid-19 Outre ces réformes, la pandémie de la Covid-19 a conduit les autorités au plus haut niveau de l'Etat à prendre certaines dispositions en vue de faciliter la tâche aux contribuables. C'est ainsi qu'à travers l'Ordonnance 2020-005 du 30 juillet 2020 portant loi de finances rectificative pour la gestion 2020 et relative aux mesures d'accompagnement liées à la pandémie de la Covid-19, des mesures suivantes ont été prises. Il s'agit de : la suspension des sanctions fiscales (pénalités et majorations et intérêts de retard) en cas des redressements fiscaux ; le défaut ou le retard de dépôt de déclarations fiscales, de paiement des impôts et taxes; la réduction spéciale de 25% sur l'acompte de la patente de l'exercice 2020 accordée aux entreprises de transport, les hôtels et restaurants ainsi que les organisateurs de circuit touristiques agréés; la Réduction de 50% sur le deuxième acompte de la TPU des entreprises individuelles, les transporteurs routiers, les artisans et assimilés relevant de la TPU; la Déductibilité au titre des charges, de la totalité du montant des dons dûment justifiés effectués au profit du Fonds de solidarité nationale et de relance économique.

A toutes ces mesures, il faut y ajouter: la suspension des procédures de contrôles fiscaux externes (sur place) dans les entreprises. Seuls les contrôles de bureau (contrôles sur pièces) sont

effectués ; les missions de recherches, investigations et enquêtes fiscales. Toutefois, la lutte contre la fraude et l'évasion fiscales se poursuit normalement. Au nombre des mesures de facilitation, la suspension du délai de prescription du droit de contrôle de l'administration qui arrive à terme le 31 décembre 2020 pour une période égale à celle qui court entre le 1er avril et l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la cessation de l'état d'urgence; la suspension de toutes les procédures de recouvrement forcé des impôts et les poursuites fiscales durant la période de l'état d'urgence.

Le recouvrement ordinaire se poursuit normalement et la suspension du

délai de réponse de l'administration en matière de contentieux fiscal. Les réformes douanières de l'OTR Pour ce qui est des réformes douanières, elles sont au nombre de huit sans compter les mesures relatives à la pandémie du Coronavirus. Promo : l'élaboration d'un nouveau code des douanes. Ce code répond désormais aux exigences de modernisation de l'administration et met l'accent sur la célérité des opérations. Il est également fluide, transparent et équitable pour les usagers. Secundo : la dématérialisation du certificat d'origine. Réforme qui a entraîné la réduction du délai de 48 heures à moins de 5 en moyenne. Les transitaires, les opérateurs économiques et les autres



usagers en sont très ravis du moment où il y a un gain considérable de temps.

Tertio : la réduction du nombre de document exigible pour le contrôle de déclaration en douane et la dématérialisation des procédures dans le système Sydonia world. Cette réforme permet de réduire les documents de contrôle, mieux, tous les documents sollicités par l'opérateur lui sont désormais transmis en ligne sans oublier la célérité et la rapidité dans le traitement des dossiers. Toute chose qui réduit le risque de corruption. Quarto : la dématérialisation des procédures d'enlèvement des marchandises à la brigade. En effet, le but de cette réforme est non seulement de réduire le contact

physique entre les opérateurs économiques privés et les agents de douane mais aussi d'accélérer le traitement des dossiers. Quinto : l'interconnexion entre Sydonia world et le système du manutentionnaire Bolloré et LCT. Cette réforme est très appréciée des transitaires dans la mesure où elle entraîne la célérité et la rapidité dans le traitement des dossiers. Ce qui induit un gain de temps. Sexto : la création de l'Unité Spéciale d'Intervention Douanière (USID). Cette initiative a pour but d'intervenir rapidement sur les opérations en cas d'alerte informant du déroulement d'une activité illicite. Septimo : le dédouanement en ligne dans le système informatique de la douane et l'automatisation des procédures.

Comme les autres réformes, celle-ci vise le gain de temps pour les usagers, une procédure simplifiée, la dématérialisation des formalités douanières et la réduction du risque de corruption. Et enfin Octavo : l'amélioration des critères de sélectivité des déclarations avec près de 50% de circuits hors contrôle. Dans l'intérêt des transitaires, cette mesure permet la liquidation rapide des dossiers et la célérité dans la procédure de dédouanement des marchandises.

Des mesures douanières relatives au Coronavirus

Soucieux de l'étendue des conséquences économiques et financières pour l'Etat togolais et les citoyens, suite aux restrictions prises par les autorités togolaises pour lutter contre la propagation du Coronavirus (Covid-19) dans le cadre de l'Etat d'urgence sanitaire décrété le 16 mars 2020, le Chef de l'Etat togolais a instruit le gouvernement, d'adopter des mesures douanières efficaces pour accompagner les opérateurs économiques.

L'ordonnance n° 2020-005 du 30 juillet 2020 portant loi de finances rectificative pour la gestion 2020 et relative aux mesures d'accompagnement liées à la pandémie du Covid-19 s'inscrit dans le cadre légal de la loi n°2020-005 du 30 mars 2020 portant habilitation du gouvernement à prendre par ordonnances les mesures relevant du domaine de la loi. A cet effet, cette ordonnance a pour objet : de préciser les dérogations au Code des Douanes National. Ainsi à l'importation, on a l'exonération des droits de douanes et taxes (à l'exception des prélèvements communautaires) sur : Le matériel agricole et le matériel médical et produits exclusivement utilisés dans le cadre de la lutte contre la pandémie du Covid-19. Il s'agit d'une loi de finances rectificative, ce qui a induit la modification des articles 180, 195, 275, 276, 292 et 443 du CGI et l'article 100 du LPF.

Rochereau AVIDOUTE

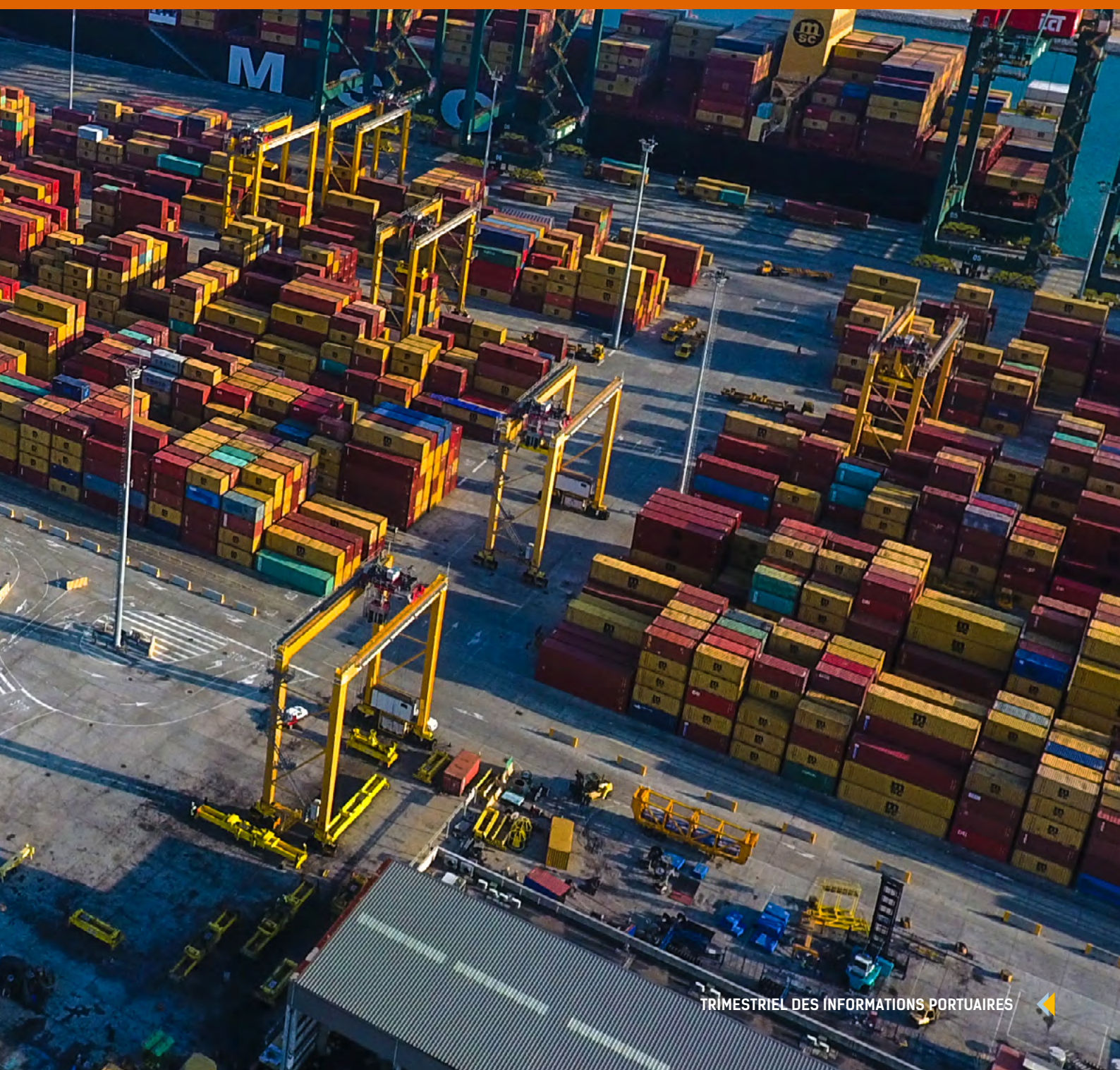


FRET MARITIME :

BILAN AU PREMIER TRIMESTRE 2020



Voilà un début d'année qui aura fait mentir plus d'une prévision ! Si celle de la fin de l'année dernière s'était révélée exactes, une grande partie de la flotte des reefers serait aujourd'hui recyclée en casseroles, bouilloires et autres pièces automobiles. L'application au 1er janvier du règlement IMO2020 sur les carburants LSFO, conjuguée aux pratiques de tarifs agressifs des transporteurs, présageait alors de la perte de compétitivité du mode, et donc de son échouage inéluctable. C'était sans compter l'apparition du coronavirus qui a brutalement inversé la situation.



Le prix du pétrole a perdu plus de la moitié de sa valeur, et les reefers ont prospéré, à l'instar des services de livraison à domicile, des fabricants de papier toilette et des producteurs d'équipement de protection individuelle. Les restaurateurs ont eu moins de chance. De même que les transporteurs qui ont été confrontés à des volumes faibles et ont dû mettre en place des stratégies de « blank sailings », ou suppression d'escales, tout en bataillant pour positionner leur équipement.

Les reefers ont su tirer leur épingle du jeu car, par ailleurs, la demande en capacité reefer, conteneur et spécialisé, est toujours restée constante. Au mois de janvier déjà, la Chine absorbait, puis déplaçait, un nombre gigantesque de conteneurs reefers pour compenser ses pertes en viande de porc dues à la peste porcine africaine. L'Équateur, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique du Sud anticipent respectivement des volumes historiques de banane, kiwi et agrumes, ce qui est de bon augure pour les reefers qui traversent habituellement une période creuse de mai à septembre. Les prises de calamar dans l'Atlantique Sud ne sont peut-être pas à la hauteur des prévisions, mais elles continuent de détourner suffisamment de tonnage des autres négoce pour soutenir les tarifs du petit segment. À l'exception du Chili, qui exporte de moins en moins de raisin à destination des États-Unis, les reefers ont tout de même réussi à récupérer une partie non négligeable des exportations. Durant tout le premier semestre, la flotte reefer n'était pas si loin d'une activité à pleine capacité, et si l'avenir ne semble pas radieux dans l'immédiat, certains signes indiquent que l'activité reprendrait en août, dès l'arrivée de l'excédent de bananes à l'est des Andes.

Les reefers spécialisés continueront de jouer un rôle dans le commerce des produits périssables si le jeu complexe de l'ensemble des variables, ou facteurs, des chaînes d'approvisionnement, leur est favorable. Plus important encore, si les reefers ne sont pas en mesure de rivaliser sur le prix, ils doivent se montrer compétitifs sur le coût. Puisque c'est le coût du carburant qui constitue la plus grosse part des frais d'exploitation d'un reefer, ce sont plus les facteurs

qui influencent les marchés du pétrole, et non le nombre de slots d'un porte-conteneurs, qui détermineront la pérennité du mode. Compte tenu des circonstances actuelles, pour le moment, l'avenir du mode semble plutôt assuré. La raison tient à la demande en pétrole, et donc son prix, qui lui-même repose sur une économie mondiale pleinement opérationnelle, ce qui est loin d'avoir été le cas ces quatre à cinq derniers mois. La confiance reviendra lorsque la plus grande économie du monde, les États-Unis, aura maîtrisé la pandémie. Mais nous sommes au début du mois de juillet et cette option paraît actuellement hors de portée.

En dehors de l'évolution globale de la demande, les six premiers mois de l'année ont également été marqués par des mouvements dans la structure

commerciale des reefers spécialisés qui, si la tendance se confirme, entraîneront une rationalisation du mode sur les 18 prochains mois. Baltic Shipping semble avoir perçu une opportunité pour augmenter sa part de marchandises : non seulement l'armateur-opérateur s'est-il chargé des expéditions de Maestro, la ligne équatorienne, et de Star Reefers, mais il a également amorcé un processus de reprise des 12 navires Star First Class ; reste à savoir s'ils seront effectivement retournés à l'armateur, et quand. Baltic serait également le destinataire, plus tard dans l'année, du premier bâtiment d'une série de quatre navires de 800 cbft flambant neufs, d'une capacité d'arrimage de 300 conteneurs. Seatrade, qui profite aussi d'une année prospère jusqu'à maintenant, a en revanche adopté une approche plus prudente. Si l'entreprise



a été contrainte d'affréter pour assurer ses services, ses cargaisons n'ont rien à voir avec celles de Baltic, qui compte une solide clientèle en Russie. Mis à part une saison du calamar meilleure que la moyenne, mais pas spectaculaire non plus, le marché du petit segment n'a pas créé la surprise. Néanmoins, la flotte a travaillé à plein temps durant cette période et, grâce à un prix du carburant faible, a pu générer un TCE moyen à peine inférieur à celui de l'année dernière. Toutefois, le temps de planche moyen étant également plus court sur la même période, le rendement des armateurs s'améliore d'une année à l'autre.

Une information retient particulièrement l'attention sur la dernière estimation de production de conteneurs reefers : sur les trois premiers mois de l'année, 70 % environ des nouveaux équipements

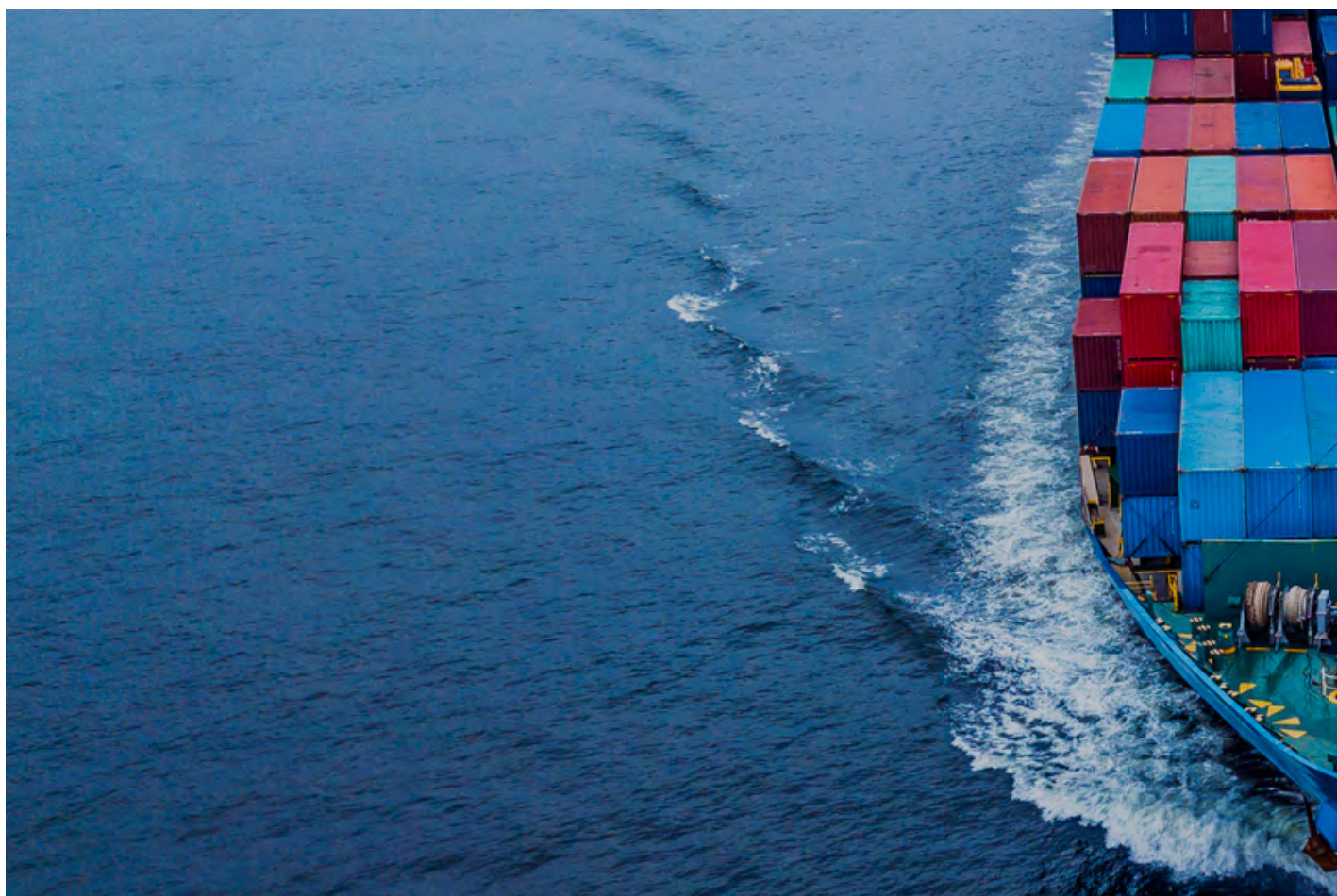
appartiennent aux bailleurs. De récentes difficultés financières ont contraint les transporteurs à réduire leurs dépenses en équipement, laissant le champ libre aux bailleurs pour développer leur part de marché. Ces derniers seront-ils en mesure de tirer parti de la pénurie mondiale d'équipement en cours ? La réponse se trouve dans la possibilité d'augmenter ou non leurs tarifs journaliers, et si oui, de combien. Le nombre d'unités produites au premier trimestre se monte à 51 000 EVP, un chiffre légèrement en retrait par rapport à celui de l'année dernière à la même période, et qui s'explique assez logiquement par l'absence d'activité au mois de février en Chine, pays qui concentre l'ensemble des fabricants de conteneurs.

Il est encore trop tôt pour dire si la crise du Coronavirus affectera les capacités des transporteurs à assurer

leurs services auprès de leur clientèle reefer, ou si elle aura un impact sur leurs investissements en équipement.

Quelques difficultés ponctuelles ont été relevées dernièrement en termes de disponibilité des équipements, mais rien d'insurmontable encore : les lignes services ont été maintenues et des mesures ont été prises pour repositionner les équipements là où ils étaient attendus. Mais si les bailleurs continuent d'investir lourdement dans la production d'équipements, les effets à plus long terme sur la logistique des marchandises devraient être réduits au minimum. Mais là encore, si les retombées du virus sur le commerce mondial se révèlent plus funestes que prévu, les présentes prévisions apparaîtront comme bien optimistes, et un transporteur majeur pourrait courir à sa perte.





ETUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIME 2020 : PRINCIPAUX FAITS ET CHIFFRES SUR L'AFRIQUE

Ci-dessous les principaux faits et chiffres sur l'Afrique extraits de l'étude sur les transports maritimes 2020 de la CNUCED. Cette étude a été publiée le 16 novembre 2020.



Impact de la COVID-19

La COVID-19 a eu un impact négatif sur l'Afrique. Au deuxième trimestre 2020, la CNUCED a estimé la baisse des exportations de l'Afrique à -35% et la baisse de ses importations à -25%. Malgré les quelques améliorations observées en juillet 2020, les chiffres indiquent toujours des baisses significatives estimées à -17% pour les importations et -21% pour les exportations.

Fin juin 2020, la baisse du nombre d'escales de navires en Afrique subsaharienne s'établissait à -9,7% tandis que la baisse des escales des navires porte-conteneurs s'établissait à -12,7%. L'impact sur l'expédition en vrac a été moins prononcé. Les escales portuaires des vraquiers secs ont diminué de 7,7%, tandis que les escales des vraquiers humides ont été moins touchées, en baisse de 1,4% seulement.

Les tendances en termes d'impact sur la connectivité des ports africains étaient mitigées. Dans trois ports africains (Lagos, Durban, TangerMed), par exemple, les niveaux de connectivité ont bien résisté à la pandémie par rapport aux autres ports de la région, malgré les « blank sailings » (ou annulation d'escale ou de navire) ayant un impact négatif sur la fréquence de service.

Les restrictions affectant le transport terrestre ont posé quelques problèmes affectant les passages transfrontaliers. Par exemple, dans certains pays africains, le temps de ramassage des marchandises après dédouanement a augmenté en 2020 par rapport à la même période en 2019. Les camions ont mis plus de temps à regagner leurs points de départ en raison des restrictions imposées pour contenir la pandémie. De telles perturbations ont également entraîné des retards dans le retour des conteneurs

vers les ports (par exemple le port de Mombasa), ce qui a souvent conduit à des frais supplémentaires imposés par les compagnies maritimes. Comme dans d'autres régions, la numérisation est reconnue comme un instrument clé pour traverser la crise de la COVID-19, soulignant la nécessité de renforcer les capacités dans ce domaine. Cependant, il reste des lacunes importantes en matière d'automatisation et de technologie dans le secteur maritime qui pénalisent les pays africains. Le transport maritime en Afrique doit relever les défis dans les domaines suivants : innovation et technologie, qualité des infrastructures, réglementation et gouvernance, ressources humaines et compétences, et dans le domaine des affaires et l'investissement.

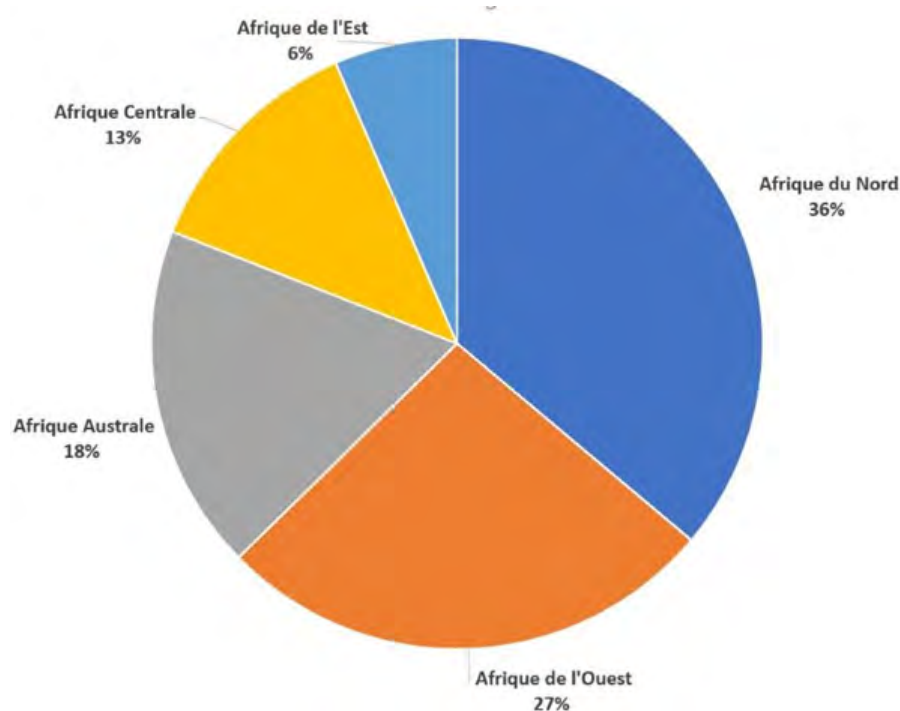
Relever le défi de la durabilité est un point important de l'ordre du jour international. Pour ce faire, le secteur



maritime africain devrait améliorer sa capacité à aligner ses activités sur les objectifs et principes de durabilité et à renforcer la résilience de ses infrastructures, services et opérations. Réaliser les objectifs d'émissions de gaz à effet de serre pour 2050 tels que fixés par l'Organisation maritime internationale (OMI) est essentiel, et les pays, y compris en Afrique, ont un rôle important à jouer dans l'application de ces règles afin de minimiser les impacts du changement climatique sur le secteur. Du côté de la demande (commerce de marchandises, fret maritime) : principales tendances du commerce maritime et du trafic portuaire de fret. Alors qu'environ un tiers des pays africains n'ont pas de littoral, le transport maritime reste la principale porte d'entrée du continent sur le marché mondial. Le commerce international de l'Afrique dépend fortement de la navigation et des ports.

L'Afrique ne représente qu'une petite part du commerce international de marchandises en valeur : environ 2,5% des exportations et 3% des importations en 2019. En termes de volumes, cependant, et sur la base des estimations de la CNUCED, l'Afrique contribue pour une part relativement plus importante au commerce maritime international. En 2019, les ports africains ont chargé près de 7% du commerce maritime mondial (exporté) et déchargé 4,6% de ce commerce (importé). Ces pourcentages restent cependant inférieurs à ceux relevés dans les régions en développement d'Asie et d'Amérique. La participation sous-régionale au commerce maritime de l'Afrique en 2019 est illustrée dans la figure 1 ci-dessous.

Figure 1 – Participation des sous-régions au commerce maritime



africain, 2019 La contribution marginale relative de l'Afrique au commerce maritime est également observable dans sa participation au commerce maritime des pays en développement.

En 2019, l'Afrique représentait environ 12% des volumes chargés dans les pays en développement et 7% des volumes déchargés. Les plus fortes contributions sont détenues par l'Asie en développement, suivie par l'Amérique latine et les Caraïbes. La contribution de l'Afrique aux flux commerciaux maritimes est marginale, contrairement à l'Asie qui a bénéficié d'une plus grande intégration dans les réseaux mondiaux de fabrication et de commerce, favorisant le commerce intrarégional.

Le profil du commerce maritime en Afrique continue d'être façonné par la concentration commerciale du continent et par sa faible diversification. Ainsi, environ la moitié des marchandises exportées par voie maritime en 2019 étaient constituées de produits pétroliers, tandis que plus des deux tiers des importations étaient des cargaisons sèches (vracs secs et marchandises conteneurisées). Pour cette même année, les ports à conteneurs d'Afrique représentent une part modeste d'environ 4% du volume du commerce mondial conteneurisé, dont une grande partie comprenait des importations de produits manufacturés.

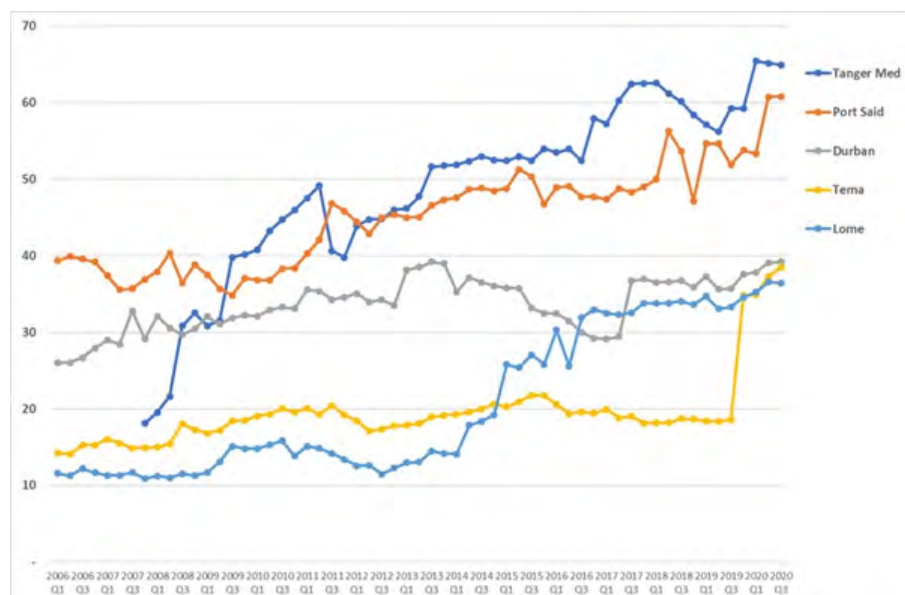
Les politiques commerciales et industrielles ciblées et les initiatives d'intégration régionale telles que l'Accord de libre-échange continental africain (ZLECAf) ont le potentiel d'améliorer les flux commerciaux conteneurisés en Afrique. Développement de la flotte maritime, connectivité et performance portuaire. La participation à l'offre de services de transport maritime reste un objectif que vise depuis longtemps l'Afrique : le continent ne possède qu'une faible part de la flotte mondiale. Seul le Nigeria figure parmi les 35 premiers pays propriétaires de navires, avec une part de 0,31 % du tonnage en port en lourd au 1er janvier 2020. Seul le Liberia figure dans la liste des principaux États pavillon, se classant au deuxième rang mondial après le Panama en termes de capacité de port en lourd et au troisième rang après le Panama et les îles Marshall en termes de valeur de la flotte.

Au 1er janvier 2020, le Liberia avait augmenté de 13 % la capacité de transport des navires enregistrés sous son pavillon et représentait 13 % du port en lourd total dans le monde. La connectivité maritime des pays africains est fortement influencée par la géographie du continent. Les pays les mieux connectés sont ceux qui se trouvent aux points cardinaux extrêmes (Est, Ouest, Sud) du continent, où les routes maritimes internationales sont reliées à de grandes

plateformes portuaires (Hubs) notamment au Maroc, en Égypte et en Afrique du Sud. Après viennent les centres de transbordement sous-régionaux, notamment à Djibouti,

au Togo et à Maurice. L'évolution des cinq premiers ports africains en termes d'indice de connectivité des navires de ligne (LSCI) du premier trimestre 2006 au troisième trimestre 2020, est présentée dans le graphique 2 ci-dessous.

Figure 2 - Indice de connectivité des transports maritimes



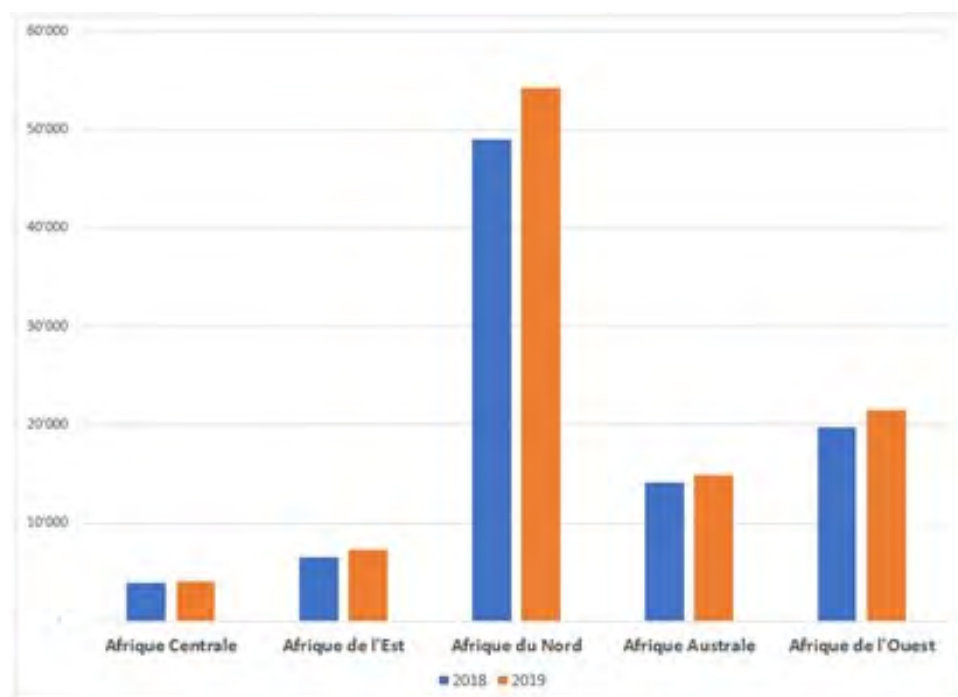
voisins, mais leur forte connectivité est le résultat d'une connexion aux mêmes routes internationales, en combinaison avec des services de navires collecteurs (feeder) et de transbordement. Par exemple, 12 opérateurs maritimes relient Durban et Le Cap en Afrique du Sud. En Angola, Luanda est la plus connectée au Cap, en Afrique du Sud, avec sept opérateurs, tandis que Mombasa, au Kenya, est la plus connectée à Dar es Salaam, en Tanzanie, par des services directs fournis par dix compagnies maritimes. En comparaison, seules six entreprises relient Mombasa, au Kenya, à Ningbo, en Chine. Tanger Med, au Maroc, est surtout connecté avec Algeiras et Valence en Espagne, grâce aux services fournis par neuf opérateurs.

Cinq des dix derniers pays classés en fonction de leur performance portuaire (mesurée par le nombre moyen d'heures de port pondéré par la taille des navires) sont situés en Afrique. Le continent a besoin d'améliorer ses infrastructures et de mettre en œuvre les réformes nécessaires en matière de facilitation des ports et du commerce. Ces

mesures peuvent aider les ports de la région à répondre efficacement à la demande qui ne cesse de croître. Les ports d'escale (arrivées) dans les sous-régions africaines, pour 2018 et 2019, sont présentées dans la figure 3 ci-dessous.

mesures peuvent aider les ports de la région à répondre efficacement à la demande qui ne cesse de croître. Les ports d'escale (arrivées) dans les sous-régions africaines, pour 2018 et 2019, sont présentées dans la figure 3 ci-dessous.

Figure 3 – Ports d'escale (arrivées) dans les sous-régions africaines, 2018 and 2019



Source: CNUCED, sur la base des données fournies par MarineTraffic.



LE PORT DE LOMÉ DANS LE TOP 5 AFRICAIN

DOSSIERS



Selon le rapport Lloyd's List de l'Agence Ecofin, le Port de Lomé avec 1.500.611 de conteneurs traités en 2019, est classé 5^e port africain devant les ports de Mombasa au Kenya (6^e) et de Lagos au Nigeria (7^e) en matière de transbordement c'est-à-dire le volume de conteneurs chargés d'un navire à un autre pendant une année. Les deux premières marches du podium sont occupées par le port de Tanger Med au Maroc (1^{er}) et le Port-Saïd en Égypte (2^{ème}).

CLASSEMENT 2019 DES PORTS A CONTENEURS EN AFRIQUE:

1- TANGER MED AU MAROC.....	4,8 millions de conteneurs traités
2- PORT SAÏD EN ÉGYPTÉ.....	3,86 millions de conteneurs traités
3- DURBAN EN AFRIQUE DU SUD.....	2,76 millions de conteneurs traités
4- ALEXANDRIE EN ÉGYPTÉ.....	1,81 millions de conteneurs traités
5- PORT DE LOMÉ AU TOGO	1.500.611 de conteneurs traités
6- MOMBASA AU KENYA	
7- LAGOS AU NIGERIA.	



BREVE

LES PORTS D'AFRIQUE EN CONCURRENCE

Le Port de Lomé est devenu l'une des principales plateformes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Favorisé par un partage de rôle clair entre les différentes parties prenantes, cette plateforme accueille de grands navires et permet le dispatching des conteneurs tout le long du Golfe de Guinée, de Douala à Abidjan.

Ce dernier port, conserve toujours son rang de numéro un en matière de tonnage manutentionné. Tanger Med qui a intégré le top 50 des ports mondiaux grâce à des investissements colossaux dans l'extension portuaire (Tanger Med II) file à plusieurs nœuds devant son concurrent sud-africain. Au-delà du gigantisme, les armateurs et les courtiers d'affrètement maritimes mesurent les performances portuaires par leur connectivité et le transit time, c'est à dire le temps mis par la marchandise à effectuer les formalités portuaires.

Ce temps est fonction de l'efficacité des services et de l'intelligence de l'organisation de l'espace portuaire. Mais aussi de la longueur des quais. Par exemple, Durban peut accoster 59 navires de commerce (y compris des navires de 230 000 PLT) en même temps, ce qui en fait l'un des tous premiers du continent. Le Port de Mombassa est relié à 80 ports majeurs dans le monde, ce qui en fait un des préférés sur la partie Est du continent. Mais ce port Kenyan, défavorisé par une congestion permanente, génère beaucoup de surestaries (pénalités de retard) pour les affréteurs de navires. Dans l'ensemble, les 38 ports africains ne traitent que 3% du trafic à conteneur et 6% du trafic mondial de marchandises. Il y a donc de la marge et de la concurrence pour des positionnements de hub exigeants en investissements et en veille stratégique.



BREVE



LES TYPES DE NAVIRES

Des navires de toutes sortes sont observés en permanence dans les eaux du port, le long des terminaux. Voici quelques types de navires que vous pouvez voir circuler dans un port :

Les navires porte-conteneurs transportent les conteneurs utilisés pour le transport des biens de consommation importés, des pièces de machinerie et des ressources exportées, telles que les grains de spécialité et la pâte de bois.

Les navires de croisière, qualifiés de « villes flottantes », sont des visiteurs habituels du Port.

Les vraquiers assurent le transport des marchandises sèches ou liquides, y compris le charbon et les céréales,

qui peuvent être versées directement dans le conteneur d'un navire.

Les navires porte-auto mobiles contiennent les voitures asiatiques destinées au marché canadien. Ils sont surnommés « ro/ro », pour navires rouliers.

Les transporteurs de marchandises diverses contiennent notamment des produits forestiers et des tuyaux en acier.

Les pétroliers assurent le transport du pétrole, de l'essence, de l'huile de colza et de produits similaires. Ces navires sont dotés d'une double coque et nécessitent l'assistance de remorqueurs ainsi que d'autres mesures de sécurité.





BREVE

LES DIFFERENTS TYPES D'ENTREPOTS FRIGORIFIQUES

Il existe plusieurs types d'entrepôts frigorifiques, à savoir :

- L'entrepôt traditionnel, qui est équipé de : palettiers mobiles ou non (certains sont munis de contenants gerbables avec 4 ou 5 niveaux de stockage) ; systèmes d'empilage de palettes (stockage dit de masse).
- L'entrepôt d'un seul plateau, en plate-forme : Il est plus particulièrement adapté aux opérations de groupage et de dégroupage. Il intègre un grand nombre de quais de chargement et de déchargement en plus d'une chambre froide.
- L'entrepôt frigorifique à mezzanine : Il est principalement utilisé pour le stockage et la préparation de commandes. Le déplacement des palettes se fait verticalement à l'aide d'un monte-charge ou d'un chariot à fourche.
- L'entrepôt frigorifique à grande hauteur : Il s'agit de locaux d'une hauteur de plus de 12 mètres nécessitant un trans-stocker. Il est prévu pour l'acheminement des marchandises.

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

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)

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

Président
Contre - Amiral Fogan Kodjo ADEGNON
Secrétaire Général
Abdoul Razak DERMAN

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

CAPITAINE

Service dépendant de l'autorité portuaire et chargé de coordonner les mouvements de navires dans le port et de la police.

CHAÎNE DE TRANSPORT MULTIMODALE

Organisation d'un transport de marchandises utilisant plusieurs modes de transports différents : par exemple, le transport routier, puis le transport maritime, de nouveau le transport routier.

E.V.P (EVP) ÉQUIVALENT VINGT PIEDS

En anglais TEU ou Twenty Equivalent Unit. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

JAUGE

Volume du navire servant à son enregistrement et au calcul des taxes diverses qui lui sont applicables, ainsi que des primes d'assurance. L'unité de mesure est le tonneau de jauge, égal à 2,831 m³ (100 pieds cubes anglais). On distingue :

- la jauge brute, volume intérieur du navire augmenté du volume des espaces clos situés sur le pont (déduction faite du volume du double fond et de certains espaces au-dessus du pont supérieur et du volume des appareils divers pouvant exister sur un navire : cuisines, appareils auxiliaires, etc.)
- la jauge nette qui correspond à la jauge brute, déduction faite des espaces réservés aux machines, cabines, locaux de l'état-major et de l'équipage, soutes à combustible, etc. tout ce qui n'a pas une destination commerciale directe.

TRANSITAIRE

Le transitaire est un auxiliaire très important du commerce extérieur. Il intervient dans la chaîne du transport, soit comme mandataire, soit comme commissionnaire de transport :

- En tant que mandataire, il agit soit pour le compte du chargeur à l'embarquement, soit pour le compte du réceptionnaire au débarquement. Il a pour rôle de suppléer le chargeur ou le réceptionnaire, desquels il a reçu une mission bien précise. En tant que mandataire, il est assujéti au régime juridique du mandat, et à ce titre, sa responsabilité ne peut être recherchée que s'il a commis une faute dans l'exercice de sa mission. Il a une obligation de moyens.
- En tant que commissionnaire de transport, la mission du transitaire est d'organiser le transport de bout en bout. Il a la maîtrise totale des opérations et peut prendre dès lors les initiatives les plus larges. En tant que commissionnaire de transport, une obligation de résultat pèse sur lui. Il en résulte que sa responsabilité pourra être recherchée, même en cas d'absence de faute de sa part.

Source : Wikipédia





HOROSCOPE DU MOIS

DÉCEMBRE 2020

BÉLIER DÉCEMBRE 2020

Idéal de vie à l'honneur et projets ami Bélier ! Fin d'année toujours axée sur cette envie de vous élever vers votre idéal. Le Soleil et Mercure en Sagittaire, jusqu'au 21, insufflent ses désirs et pensées optimistes ! Mars, votre planète, chez vous, vous dote d'une énergie sans pareille.

Vénus en bel aspect dès le 16, vous apporte idéalisme et joie de vivre ! Avant, la belle accentue vos désirs charnels. Votre destinée socioprofessionnelle termine les enseignements de Jupiter et Saturne qui dès le 19 déboulent en Verseau, dans votre secteur projets, amis. Excellent ! En revanche, Pluton toujours en Capricorne, poursuit sa régénération de ce même secteur, troisième décan. Uranus vous invite à prendre soin de votre avoir, premier décan. Du 22 au 31, faites un bilan de cette année, moment idéal !

GÉMEAUX DÉCEMBRE 2020

Projets, amis et axe intime ami Gémeaux ! Jusqu'au 21, place à autrui, Soleil et Mercure en Sagittaire animent votre secteur conjugal ou associatif. Mars en Bélier, en bel aspect à votre signe, dynamise vos projets, active votre cercle amical ! Vénus jusqu'au 15, profite à votre travail, à votre santé puis du 16 au 31, adoucit votre vie intime.

Jupiter et Saturne achèvent un cycle, dernier décan, et rentrent en Verseau le 19, annonçant une ouverture vers un ailleurs, premier décan. Pluton secoue encore le dernier décan, restez positif ! Votre destinée socioprofessionnelle demande une concentration particulière, deuxième décan. Du 22 au 31, le Soleil et Mercure en Capricorne peuvent annoncer une affaire financière importante, beaucoup de réflexions intérieures ainsi qu'une augmentation de vos besoins sensuels. Joyeuses fêtes !

LION DÉCEMBRE 2020

Amour, expansion ami Lion ! Votre secteur affectif reçoit le bel éclairage du Sagittaire, Soleil, jusqu'au 21, Mercure jusqu'au 20. Que vous soyez ou non parent, amoureux ou non, votre cœur va battre plus fort. Vénus déboule aussi en Sagittaire du 16 au 31, de belles énergies sentimentales ! Avant, c'est à votre foyer que la belle distille ses bienfaits.

Mars en Bélier, harmonique à votre signe, vous donne l'envie de voyager, d'épandre votre conscience, de vous ouvrir à des enseignements. Le dernier décan voit partir Jupiter et Saturne dès le 18, votre secteur professionnel s'en allège pour démarrer, en Verseau, une nouvelle page de votre livre relationnel, premier décan. Uranus en carré agite votre destinée générale, premier décan, opportunité ou virage : adaptez-vous ! Du 22 au 31, le quotidien vous accapare totalement.

BALANCE DÉCEMBRE 2020

Optimisme et relationnel important ami Balance ! Jusqu'au 21, Soleil et Mercure en Sagittaire renforcent votre mental, soutiennent votre optimisme ! Face à vous, Mars en Bélier fait la part belle à l'autre, intime ou associé. Vous achevez un cycle familial ou résidentiel, troisième décan tandis que le premier décan entame une nouvelle page affective, structurante, épanouissante.

Vénus jusqu'au 15 peut embellir votre avoir, permettre une augmentation salariale puis du 16 au 21, favoriser à nouveau votre relationnel et vos déplacements. Dès le 22, le Soleil et Mercure déboulent en Capricorne, au carré de votre signe, votre foyer ou vos relations familiales focalisent votre attention. Ne vous agacez pas vous des peccadilles, votre diplomatie légendaire devrait vous aider, en cette fin d'année, à calmer le jeu. Joyeuses fêtes !

SAGITTAIRE DÉCEMBRE 2020

Amour et amitié en focus ami Sagittaire ! Jusqu'au 21, le Soleil et Mercure sont dans votre signe, Vénus du 16 au 31 : agréable trio ! Vous êtes inspiré, charismatique, communicant ! D'autant que Mars en bel aspect vient secouer votre secteur affectif harmonieusement et vous insuffle une énergie débordante ! Au foyer, Neptune apporte son lot de doutes, deuxième décan, restez zen.

Une belle évolution de votre relationnel et de votre moral voit le jour dès le 18, lorsque Jupiter et Saturne entreront dans le Verseau, premier décan. Pluton toujours en Capricorne cherche à modifier votre source de revenu, dernier décan. Du 22 au 31, le Soleil et Mercure en Capricorne vous invitent à réfléchir à ce domaine ainsi qu'à l'expression de vos talents intérieurs. Joyeux Noël !

VERSEAU DÉCEMBRE 2020

Moult interactions entre les autres et vous ami Verseau ! Tout feu tout flamme jusqu'au 21, le Soleil et Mercure en Sagittaire, boostent votre creuset amical, vos projets.

Vous bénéficiez en prime du soutien de Mars en Bélier, moral et relationnel au top ! Dès le 18, Saturne et Jupiter s'installent dans votre constellation, votre dernier décan retrouve un nouveau souffle tandis que le premier amorce un nouveau cycle prometteur ! Un changement subtil pourrait survenir concernant votre résidence ou votre famille, premier décan. Vénus adoucit votre destinée socioprofessionnelle jusqu'au 15, au-delà, l'harmonie est au rendez-vous. Dès le 21, Mercure et le Soleil entrent en Capricorne créant chez vous un besoin de réfléchir ou un temps de pause en guise de bilan. Vivez cela sereinement. Joyeuses fêtes !



HOROSCOPE DU MOIS

DÉCEMBRE 2020

TAUREAU DÉCEMBRE 2020

Introspection et épicurisme renforcés ami Taureau ! Jusqu'au 21, Soleil et Mercure en Sagittaire, imposent à votre nature spontanée une plongée en vous-même, accentuée par Mars en Bélier, éclairant tout le mois, votre secteur de vie rattaché à la vie intérieure. Vénus face à votre signe jusqu'au 15, facilite l'expression de votre vie intime ou associative.

Dès le 16, vos besoins charnels augmentent, votre rapport à l'argent est plus net. Premier décan, Uranus distille son pouvoir libérateur. Dernier décan, Jupiter et Saturne quittent votre signe : qu'avez-vous changé en vous ? Dès le 19, ces planètes entrent en Verseau et activent votre destinée socioprofessionnelle, premier décan. Pluton poursuit sa régénération bénéfique, dernier décan. Du 22 au 31, Soleil et Mercure en Capricorne élèvent votre conscience spirituelle, appuient vos démarches de fin d'année.

CANCER DÉCEMBRE 2020

Affaires quotidiennes et relationnelles ami Cancer ! Votre secteur du travail s'anime sous les rayons du Soleil en Sagittaire jusqu'au 21 et de Mercure jusqu'au 20. Soyez pratique ! Mars en Bélier active votre destinée socioprofessionnelle. Soyez pragmatique ! Votre axe relationnel intime réagit encore aux changements imposés par les planètes lourdes, dernier décan.

Cependant, Jupiter et Saturne arrivent en Verseau dès le 19, dernier décan bye bye la pression ! En revanche, ces énergies secouent votre rapport à l'argent, à la sexualité, au mystère de la vie, premier décan. Vénus intensifie vos amours jusqu'au 15, puis adoucit votre quotidien. Votre cercle amical se renouvelle, premier décan, votre ouverture spirituelle progresse, deuxième décan. Du 22 au 31, les influx du Capricorne redonnent à votre vie intime une place de choix !

VIERGE DÉCEMBRE 2020

Votre cœur balance entre votre foyer et vos amours ami Vierge ! Jusqu'au 21, Soleil et Mercure en Sagittaire, au carré de votre signe, animent votre foyer, moult discussions en perspective ! Du 16 au 31, Vénus adoucit ce secteur, les tensions éventuelles disparaissent. Vous bénéficiez d'une énergie intense, Mars active vos sens et votre rapport à l'argent des autres.

Les planètes en Capricorne modifient l'expression de votre créativité, jusqu'au 19, dernier décan. Au-delà, Jupiter et Saturne inaugurent un nouveau chapitre de votre vie professionnelle, quotidienne, premier décan. Neptune face à votre signe permet à autrui de vous ouvrir à l'invisible, deuxième décan. Du 22 au 31, le Soleil et Mercure en Capricorne clôturent cette année en vous recentrant sur vos amours, vos enfants, si vous êtes parent. Joyeuses fêtes !

SCORPION DÉCEMBRE 2020

Charisme et belle énergie ami Scorpion ! Mise en lumière de votre avoir, Soleil et Mercure en Sagittaire jusqu'au 21 ainsi que Vénus à partir du 16, festivités favorisées ! Jusqu'au 15, Vénus dans votre signe illumine votre personnalité magnétique. Votre énergie importante reçoit l'appui de Mars en Bélier.

Le premier décan accueille, dès le 19, Saturne et Jupiter, insufflant désormais leurs enseignements au secteur résidentiel ou familial. Tandis que pour le dernier décan, Pluton poursuit sa mue intellectuelle bénéfique. Uranus modifie votre relationnel intime, début de signe. Votre manière d'aimer s'ouvre au merveilleux, deuxième décan, romantisme ? Du 22 au 31, les énergies du Capricorne annoncent de jolis contacts, des déplacements agréables, festifs ? Votre moral est bon, fort, faites plaisir autour de vous. Joyeuses fêtes !

CAPRICORNE DÉCEMBRE 2020

Introspection et structuration financière ami Capricorne ! Vos pensées sont secrètes, votre personnalité sociale en retrait, jusqu'au 21, sous les effets du Sagittaire, comme une préparation avant votre mise en lumière le 21.

Pluton régénère encore votre signe, troisième décan, tandis que Jupiter et Saturne, votre maître, s'apprentent à le quitter le 19, pour entrer en Verseau, dynamisant votre premier décan. Vos affaires pécuniaires prennent ampleur, structure, le collectif vous attire voire le militantisme. Mars en Bélier, au carré de votre signe, vous invite à calmer le jeu au foyer, en famille, à moins qu'un déménagement ne soit dans les tuyaux ? L'amour vous éveille, premier décan, vous êtes inspiré, deuxième décan. Le 22, Soleil et Mercure chez vous, renforcent votre aura. Goûtez la sagesse qu'incarne votre signe. Joyeuses fêtes !

POISSONS DÉCEMBRE 2020

Introspection et mouvement professionnel ami Poissons ! Secousse professionnelle possible jusqu'au 21, Soleil et Mercure en Sagittaire, au carré de votre signe, on vous sollicite davantage au travail. Votre secteur pécuniaire se voit dynamisé un poil en excès par Mars, respectez votre budget.

Toujours sous l'influence réformatrice de Pluton, votre signe élague, trie, fait des choix, en matière amicale et concernant des projets, troisième décan. Jupiter et Saturne déboulent en Verseau dès le 18, à vous une belle introspection, premier décan. Pas de panique, c'est un beau voyage qui vous attend, le plus beau des voyages, la rencontre avec vous-même ! L'amour vous évade jusqu'au 16, puis facilite vos rapports avec une hiérarchie éventuelle. Du 22 au 31, vous choyez vos amis, réfléchissez assidûment, établissez des plans d'avenir.

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 25 35 61 00 - Mob : +226 70 29 01 10
 Togo : +228 90 12 96 99
 Mail : lassané1@hotmail.com

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
 Mail : beidouib@yahoo.fr

REPRESENTATION DU PAL AU MALI

Tél.: +223 20 23 76 47 / 79 01 62 37 / 66 74 04 03
 Mail: bouba@matrans.org

COMMUNAUTE PORTUAIRE

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

MANUTENTIONNAIRES**TOGO TERMINAL**

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

LOME CONTAINER TERMINAL

Tél.: +228 22 53 70 25/22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOME

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

LOME MULTIPURPOSE TERMINAL

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

BOLUDA

Tél. : +228 22 71 75 36

NECOTRANS

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

OTOCI

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

UNIPOINT

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

EXPO AUTO

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

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

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

HAUT CONSEIL POUR LA MER(HCM)

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

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

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

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

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

CONSEIL NIGERIEEN DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)

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

LA NIGERIEENNE DE TRANSIT (NITRA)

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

ENTREPOTS MALIENS AU TOGO (EMATO)

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

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

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

CABINET INROS LACKNER AG

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

COTECNA (SOCIETE D'ADMINISTRATION DU SCANNER)

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

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

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

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

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

GENDARMERIE DU PORT

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

BRIGADE MARITIME

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

COMMISSARIAT DE POLICE DU PORT

Tél.: +228 22 27 31 89

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO (UNATROT)

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

OYSTER COMMUNICATION

Tél.: +228 22 35 10 10 / 98 70 71 89



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

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

n° 220395 - Niveau Moyen

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

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

n° 226713 - Niveau Moyen

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

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

n° 23834 - Niveau Moyen

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

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

n° 217357 - Niveau Moyen



BLAGUES

de Toto

et histoires drôles

TOTO ET LA MAÎTRESSE

La maîtresse dit :
A lire aussi : Grand prix de
l'humour en politique : les
meilleures blagues de François
Hollande

- Que celui qui se sent bête se
lève.

Et Toto se lève.

- Tu te trouves bête Toto,
demande la maîtresse ?

- Non madame, répondit Toto
sûr de lui, mais ça me faisait de
la peine de vous voir toute seule
debout...

TOTO ET LA GÉOGRAPHIE

La maîtresse demande à Toto :

- Où se trouve l'Everest ?

- Heu... page 45 du livre de
géographie !
Toto et le mouchoir

Dans le bus, Toto est assis à coté
d'une vieille dame. Enrhumé, il
n'arrête pas de renifler. Agacée, la
vieille dame finit par lui dire :

- Dis-moi, tu n'as pas de mouchoir
?

- Si, mais je ne le prête pas !
La B.A. de Toto

TOTO AUX TOILETTES

Toto se rend aux toilettes mais
laisse la porte ouverte. Sa maman
arrive alors :

- Toto, pourquoi laisses-tu la porte
ouverte ?

- Parce que j'ai peur que
quelqu'un regarde par le trou de
la serrure !
Toto au cinéma

Toto va au cinéma et demande
un ticket à la caissière. Après être
rentré dans la salle, il revient voir
la caissière et lui redemande un
ticket. Deux minutes plus tard, il
vient en acheter encore un autre.
La caissière lui dit :

- Dis donc, toi, c'est le 3ème ticket
que tu achètes ! - C'est pas de ma
faute, le monsieur là-bas n'arrête
pas de me le déchirer !
Toto chez le pharmacien

Toto entre dans une pharmacie
et achète une brosse à dents. Le
pharmacien lui dit alors :

- Et avec ça ?

- Bah avec ça, je me brosse les
dents !

TOTO ET L'ORTHOGRAPHE

La maîtresse demande :

- Toto, dans ta rédaction, tu as
écrit trois fois le mot savon avec
un S majuscule. Pourquoi ?

- Ben, je pensais que c'était
forcément un nom propre !
La maman de Toto

C'est Toto et un copain à lui qui
discutent de la valeur intrinsèque
de leurs parents respectifs. Le
copain dit :

- Ouais, eh ben ma maman, elle
est meilleure que ta maman !

Toto réfléchit deux secondes et
répond :

- Ouais, j pense que t'as raison,
mon père dit la même chose que
toi !

TOTO RENTRE DE L'ÉCOLE :

- Papa ! Aujourd'hui j'ai fait une
super bonne action !

- Ah bon ? Et laquelle ?

- Un élève avait mis une punaise
sur la chaise du maître et, quand
il a voulu s'asseoir, j'ai enlevé la
chaise !
Toto et sa voisine

TOTO RACONTE À UN COPAIN :

- Mon prof est bizarre. L'autre jour,
alors que je bavardais avec ma
voisine, il a dit : «séparez-vous ou
je vous colle» !





LCT

LOME CONTAINER TERMINAL



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

LE PND

UNE PERSPECTIVE COMMUNE AVEC LE SECTEUR PRIVÉ

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

GOUVERNEMENT TOGOLAIS SECTEUR PRIVÉ

Rendez-vous des opportunités

CRÉER 500 000 EMPLOIS

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