

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°023

I

FMA

I

2021

MAG.P.N°023 FMA 20/21



LE PORT AUTONOME DE LOMÉ

TOTALEMENT DÉMATÉRIALISÉ !



EDITO.
CONTRE-AMIRAL
ADEGNON FOGAN
DIRECTEUR GÉNÉRAL
DU PAL

MADAME LE
PREMIER MINISTRE

A INAUGURÉ LES INFRASTRUC-
TURES COMPLÉMENTAIRES
AU PORT DE PÊCHE

LA
DIGITALISATION

VA RÉVOLUTIONNER LE
SECTEUR MARITIME ET
PORTUAIRE.



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 : Une Totale Dématérialisation du Port de Lomé, pour plus d'économie

P.05

Actualités :

Madame le Premier Ministre a inauguré les infrastructures complémentaires au Port de Pêche de Lomé
Le Port Autonome de Lomé (PAL) a officiellement lancé la Totale Dématérialisation...

P.06

P.08



Dossier :

INTERVIEW

Une pléiade d'associations au rendez-vous du 8 mars au Port Autonome de Lomé
La digitalisation va révolutionner le secteur maritime et portuaire.
Dans le transport maritime, le prix des conteneurs a quadruplé

P.12

P.16

P.20

P.22



Océans : En voici les cinq plus grands pollueurs plastiques
La COVID-19 met le fret maritime sous pression
Les missions d'un marin
Les passages en mer les plus redoutés des marins...
Quelle différence entre un océan et une mer?
Brèves

P.26

P.30

P.34

P.36

P.38

P.40



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



PORT AUTONOME DE LOMÉ : UNE TOTALE DÉMATÉRIALISATION DU PORT DE LOMÉ, POUR PLUS D'ÉCONOMIE

***« Permettre
aux clients du
Port Autonome
de Lomé de
recevoir et de
payer leurs
factures en
ligne depuis
leurs lieux
de travail ou
de résidence,
a toujours
été un rêve
qui se réalise
aujourd'hui.***

Acet effet, permettez-moi de ne pas retenir ma joie devant cette réussite car je demeure certain que ce processus de la Totale Dématérialisation réduira considérablement le temps de passage des marchandises, évitera le contact entre les clients, offrira l'occasion de devenir un Smart Port ; un véritable gage de compétitivité.

La nouvelle gouvernance sera l'occasion pour le Port de Lomé, d'engranger de nouvelles économies par la réduction de consommation de papiers.

La Totale Dématérialisation qui constitue un changement majeur dans les procédures opérationnelles et commerciales du Port de Lomé, s'inscrit à la fois, dans le cadre de la réalisation de l'axe 1 du Plan National de Développement (PND) et participe à l'amélioration du climat des affaires, prônée par le « Doing Business ».

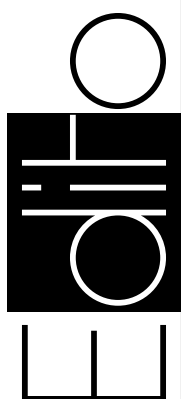
La Totale Dématérialisation des procédures sera ainsi l'occasion de garantir :

- L'amélioration de la qualité des services offerts aux usagers ;
- L'amélioration de la satisfaction du besoin d'informations des clients (la distribution et les relevés de factures en ligne) ;
- L'amélioration de l'image du Port de Lomé ;
- Les économies de papiers et de déplacements pour les échanges d'informations ;
- Les économies sur les frais de communication et de traitement des données ;
- La disponibilité des données numériques pour les statistiques et les prévisions.

Pour tous ces avantages, je vous exhorte à faire un effort pour vous conformer au nouveau dispositif mis en place et à l'utiliser au maximum de vos ressources pour être connecté en permanence ».

Le Directeur Général du PAL

**Contre-Amiral
ADEGNON Fogan**



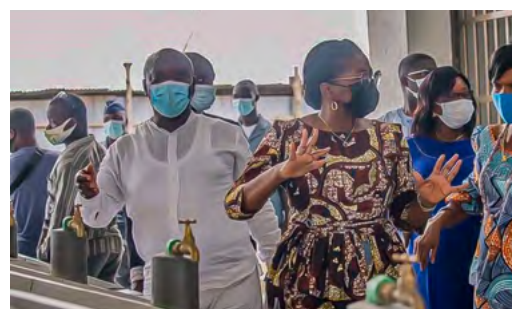


INAUGURATION

MADAME LE PREMIER MINISTRE A INAUGURÉ LES INFRASTRUCTURES COMPLÉMENTAIRES AU PORT DE PÊCHE DE LOMÉ

La cheffe du gouvernement, Madame Victoire TOMEGA-H-DOGBE a inauguré le Marché au Poisson du Port de Pêche de Lomé. Fruit de la coopération Togo-Japon, cette infrastructure, une première au Togo, élargit le champ de l'économie formelle tout en sécurisant les acteurs du secteur de la pêche au Togo. C'est une infrastructure qui emploie près de 22 000 personnes, dont plus de 55% de femmes.

ACTUALITÉS



inauguré par le Chef de l'Etat Faure Essozimna GNASSINGBE le 24 avril 2019, le nouveau Port de Pêche de Lomé est désormais au complet avec de nouveaux bâtiments. Il s'agit d'abord du Marché au Poisson, une structure moderne, qui a pour vocation première de conserver et vendre du poisson frais durant tous les douze mois de l'année.

Ensuite, les marchés extérieurs du Togo pourront s'y approvisionner puisque les poissons y seront désormais débarqués et traités dans un environnement adéquat, répondant aux normes sanitaires internationales.

Au Togo, le Port de Pêche de Lomé fournit annuellement 25 000 tonnes de poissons et contribue à 4,5% du Produit Intérieur Brut (PIB) primaire. Le secteur de la pêche emploie plus de 22 000 acteurs.

La santé du personnel dans ce traitement des produits halieutiques, est prise en compte par le gouvernement. Il a donc fait construire une infirmerie composée de deux salles de prise en charge pour les premiers soins. S'ajoutent aussi, les latrines publiques, un système d'éclairage public adéquat, et surtout, une voie moderne liant la Route Nationale Numéro 2 (la RN 2) au nouveau Port de Pêche.

Les boutiques de vente d'articles de pêche, les ateliers de réparation de moteurs hors-bord, les magasins d'entreposage des engins de pêche et les boxes pour les mareyeuses, complètent la liste des nouvelles installations. Ces ouvrages qui sont d'un coût total d'un milliard de FCFA, offrent un meilleur avenir à la pêche togolaise.

Les perspectives

Le Ministre de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière,

Monsieur Edem Kokou TENGUE a, au cours de l'inauguration, relevé les attentes liées à ces modernes infrastructures.

En effet, en adoptant le Plan National de Développement (PND) et la feuille de route gouvernementale 2025, le Togo ambitionne de moderniser et de développer ces installations en créant des emplois pour la jeunesse. La construction du Port de Pêche et les structures complémentaires s'inscrivent dans la droite ligne de l'axe 2 de la nouvelle stratégie de développement.

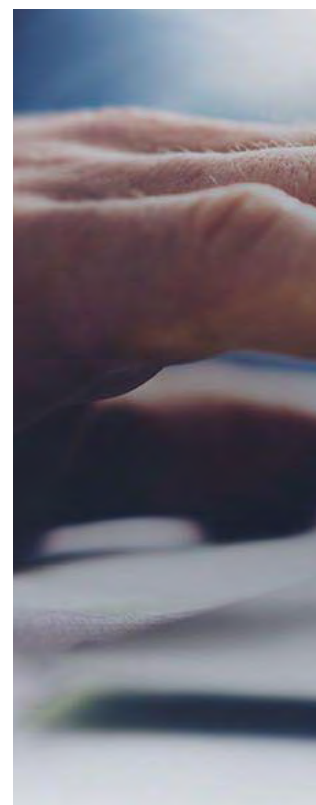
Théophile DANDAKOU

Autres infrastructures inaugurées par Madame la Cheffe du Gouvernement

LE PORT AUTONOME DE LOMÉ (PAL) A OFFICIELLEMENT LANCÉ LA TOTALE DÉMATÉRIALISATION DE SES PROCÉDURES D'ENLEVEMENT DES MARCHANDISES ET DE PAIEMENT EN LIGNE DES FACTURES.

Le 4 mars 2021 a marqué un tournant dans la prestation de services au PAL. Réunis dans la Grande Salle de Conférence, les Directeurs Opérationnels et Chefs de Services ont accueilli la nouvelle gouvernance.

Les explications techniques de Philippes BOCCO, Directeur Général de Africa Consulting Leader (ACL), l'allocution du Secrétaire Général du PAL K. Essonêya KABITCHADA et le discours de lancement officiel du Directeur Général du PAL, Le Contre-Amiral ADEGNON FOGAN, ont marqué l'évènement.



Des explications techniques ont d'abord été fournies aux participants. La Totale Dématérialisation est un processus qui implique plusieurs acteurs et expertises. Le Secrétaire Général du Port Autonome de Lomé K. Essonêya KABITCHADA a fait remarquer que la nouvelle gouvernance sera une aubaine pour les clients et les opérateurs qui accompagnent le PAL par rapport au gain lié au temps.

En outre, depuis le 7 juillet 2020, ces partenaires techniques œuvrent pour une parfaite réussite du processus de dématérialisation.

C'est donc un véritable changement qu'opèrent les dirigeants du PAL. Son Directeur Général, Fogan ADEGNON, en lançant officiellement la nouvelle gouvernance, a salué les efforts du gouvernement togolais qui ne cesse de moderniser la plateforme portuaire pour la rendre plus performante et concurrentielle. Pour lui, il s'agit de traduire

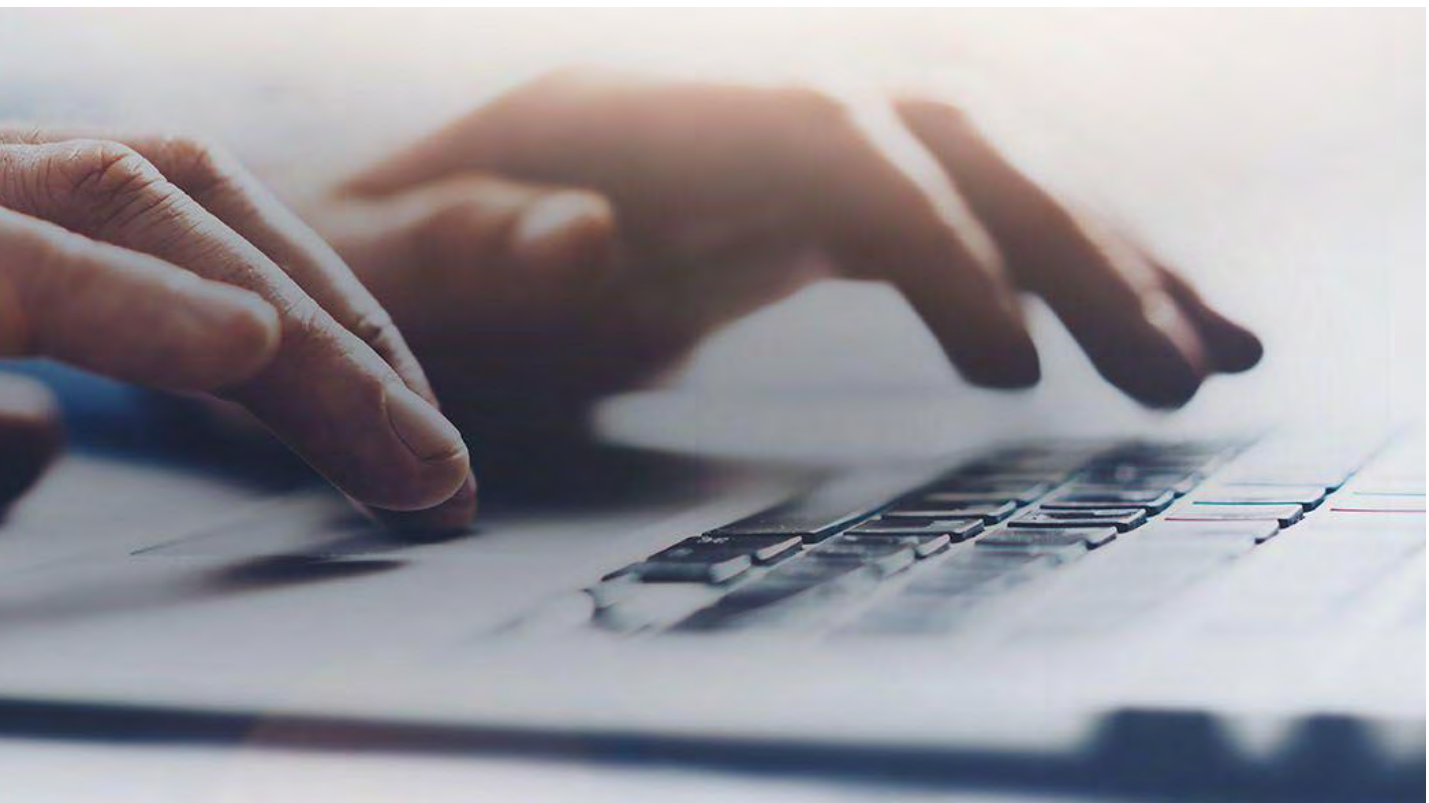
sur la plateforme de Lomé, la réalité de la dématérialisation des procédures d'importation, d'exportation et de transit des marchandises. C'est d'ailleurs l'un des points essentiels de l'Accord sur la Facilitation des Echanges (AFE), prôné par l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et ratifié par le Togo.

La nouvelle gouvernance est source d'énormes avantages pour les Directions Opérationnelles du PAL.

La Direction Commerciale, la Direction Financière et Comptable, la Direction de l'Exploitation et la Direction de la Capitainerie ont énuméré les retombées de ce processus de dématérialisation.

La Direction Financière et Comptable, la nouvelle donne permet d'éviter :

- Les rapprochements physiques entre les partenaires du PAL ;





- L'émission des chèques ou des virements physiques en faveur du PAL (le circuit étant plus ou moins lent, retardant leurs encaissements sans oublier les erreurs probables);
 - Le transport et la manipulation des espèces avec tous les risques possibles.
 - La réforme a aussi pour avantages :
 - L'encaissement et l'apurement des factures en une fraction de minutes;
 - Les mouvements des comptes bancaires du PAL crédités à date (ce qui diminue considérablement le niveau des agios des lignes de crédits) ;
 - Le recouvrement simplifié des créances;
 - La diminution sensible des risques d'erreurs et des fraudes probables.
- D'énormes bénéfices en termes sont également relevés par le service de sécurité. En outre, la Direction de la Capitainerie va collaborer étroitement avec Africa Consulting Leader et la Direction des Systèmes d'Information (DSI), sur l'ouverture d'une interface web SIPE aux agences consignataires. Elle leur permettra :
- D'annoncer directement les escales des navires en abri sécuritaire (tout navire n'ayant pas d'escale dans le SIPE ne sera donc pas accepté sur la rade, cela permettra de gérer et facturer efficacement les navires en transbordement sur rade et ceux cherchant uniquement un abri) ;
 - D'introduire des demandes de prestations nautiques et non nautiques (toute demande d'accostage, de déhalage, d'appareillage, de mise à disposition de coupée, de défenses Yokohama, de fourniture d'eau douce, se fera directement via l'interface dédiée);
 - D'introduire les demandes d'autorisation pour une prestation sur la rade ou à quai ;
 - D'envoyer avant même l'arrivée des navires, les documents obligatoires dans le cadre de l'arraisonnement (toutes les structures engagées



dans l'arraisonnement des navires pourront ainsi recevoir les documents dont elles ont besoin pour étude et validation avant même l'arrivée desdits navires. Cela facilitera le transport maritime en simplifiant les formalités et les procédures liées à l'arrivée, au séjour et au départ des navires effectuant des voyages internationaux tel que recommandé par la « Convention FAL »).

La Direction Commerciale insistera d'abord sur l'objectif « zéro papier ». L'enlèvement des marchandises permet d'effectuer des procédures de façon différente. Il nécessite des échanges de papiers entre le PAL et les clients

notamment la demande de facturation, réclamation ou de toute autre demande. Ces opérations étant dorénavant faites via le portail « epaltogo.com », le papier n'est imprimé par le client qu'en cas de nécessité).

Aussi, la facturation des prestations se fait-elle sur la base des échanges documentaires dématérialisés à savoir :

- La réalisation d'économie en termes de papier et de sauvegarde de l'environnement ;
- Un gain de temps : finies les files d'attente des clients au guichet du PAL ;
- L'amélioration des performances du port et de la satisfaction des clients à travers des courts délais de séjour

des navires et des marchandises, de même que leurs coûts.

La quatrième direction, celle de l'Exploitation compte décupler ses performances grâce à la réception à temps, des « dossiers sous palan » pour préparer l'escale. Elle énumère comme retombées, la rapidité dans le contrôle des dossiers d'enlèvement, l'économie en fournitures de bureau et de consommables informatiques, l'archivage électronique des dossiers, l'accès rapide à un dossier en cas de recherche.

Théophile DANDAKOU

INTERVIEW

Pour une plus large compréhension des démarches techniques à entreprendre dans le cadre de la Totale Dématérialisation des procédures d'enlèvement de marchandises et de paiement en ligne, le Directeur Général d'African Consulting Leaders (ACL), Monsieur Philippe BOCCO s'est confié à notre rédaction. Il dirige une société d'Expertise dans les Technologies de l'Information et des Communications (TIC) avec une spécialisation dans les Plateformes de Services en Ligne notamment la Plateforme de Services Portuaires (PSP) qu'utilise le Port Autonome de Lomé.

**LA PILOTINE :**

Monsieur Philippe BOCCO, Pouvez-vous décrire le Dispositif de la Totale Dématérialisation des opérations et procédures d'enlèvement des marchandises et de paiement en ligne des factures ?

Philippe BOCCO :

Je voudrais d'abord vous remercier pour l'occasion que vous me donnez d'intervenir dans le magazine « LA PILOTINE » dont l'audience ne cesse de grandir grâce au travail de communication que vous faites sur les activités maritimes et portuaires en général et celles concernant le Port Autonome de Lomé (PAL) en particulier.

La Totale Dématérialisation dont il est question au PAL est la suite normale du processus de digitalisation du Port engagé depuis 2014 avec l'instauration par le gouvernement du Système de Guichet Unique sur la Place Portuaire de Lomé. Ces options ont permis de dématérialiser la chaîne des opérations liées à l'enlèvement de la marchandise avec le paiement en banques des factures y relatives, avec l'interconnexion des plateformes informatiques des différents acteurs portuaires. Avec le dispositif de la Totale Dématérialisation, il est question d'étendre la digitalisation à l'ensemble des processus portuaires en embarquant dans le Système d'Information du Port, toutes les activités qui ne sont pas liées à la marchandise ou ne sont pas encore prises en compte dans le système de Guichet Unique.

En résumé, il s'agit d'un dispositif qui doit permettre à tous les clients et partenaires de travailler avec le Port en procédant aux échanges d'informations et documents en ligne, sans plus se déplacer, en recevant en ligne les factures à payer au Port. Ce dispositif leur offre l'occasion de procéder aux paiements des factures en ligne selon le canal choisi (Mobile Money ou en Banques), étant donné qu'avec la Totale Dématérialisation, la plateforme portuaire est connectée aux plateformes des deux opérateurs GSM du TOGO (TOGOCOM et MOOV AFRICA) et aux quatre banques choisies par le Port.

LA PILOTINE :

Pour un client qui veut exporter ou importer une marchandise par le PAL, quelles sont les différentes étapes à suivre avec la plateforme de la Totale Dématérialisation ?

Philippe BOCCO :

C'est selon le processus dans lequel se trouve le Client : échanges d'informations et documents avec le Port dans le cadre de l'enlèvement de la marchandise (import ou export), traitement d'une demande de prestations avec le Port, ou encore recherche de paiement d'une facture afférente à l'un ou l'autre processus. Dans tous les cas de figure, chaque client entre désormais en relation avec le Port en se connectant au Portail <https://epaltogo.com> dont il doit détenir au préalable l'autorisation d'accès. A partir de là, le client est orienté vers les opérations qu'il souhaite faire avec le Port, quel que soit son corps de métier, notamment agence maritime, concessionnaire, consignataire, transitaire, transporteur, administration publique etc. Le Client peut aussi recevoir sa facture qui lui est transmise en ligne par le PAL sur tout le terminal connecté à Internet : ordinateur de bureau, téléphone mobile (Androïde, Tablette) etc.

Pour le paiement, le client se connecte au site de paiement <https://osipaye.com> où il peut effectuer son paiement en ligne en choisissant l'un des différents canaux de paiement proposés par le PAL, par Mobile Money ou par Banque, et il suit les directives données par l'opérateur choisi pour payer la facture.

LA PILOTINE :

Monsieur Philippe BOCCO, la Totale Dématérialisation se fait donc en parfaite collaboration avec les banques. Quelles sont celles qui sont partenaires avec le PAL ?

Philippe BOCCO :

Vous parlez du volet paiement en ligne qui complète le processus de la Totale Dématérialisation. À ce stade également, il a été question de digitaliser les moyens de paiement en permettant aux clients de ne plus manipuler les espèces.

Les services ont été activés à cet effet avec la plateforme de la Totale Dématérialisation. Les clients font en ligne tout paiement dû au Port, que ce soit pour les factures reçues ou pour les tickets en vigueur dans le Port (par exemple le ticket d'accès aux parcs véhicules et aux parcs camions).

Pour le paiement des factures du Port, en plus du Mobile Money, les banques qui opéraient déjà avec le Guichet Unique sont celles qui sont actuellement connectées à la plateforme de Totale Dématérialisation.

LA PILOTINE :

Quelles sont les contributions de ces banques pour la réussite de ce processus de la Totale Dématérialisation ?

Philippe BOCCO :

Comme dans tout processus économique, le volet financier (qui couvre la maîtrise des flux d'argent liés aux opérations effectuées) se dénoue dans le réseau bancaire où toute transaction de paiement doit être traçable et donc sécurisé.

Une fois le compte client débité pour le montant de la facture payée et validée par la banque avec notification faite à toutes les parties (Port et Client), la suite des opérations peut se faire correctement (mise à jour du compte client dans les livres du Port, autorisation d'enlèvement de la marchandise etc.). Vous comprenez donc par ce bref descriptif combien important est le rôle de chaque banque dans ce processus de la Totale Dématérialisation. C'est pour cela que le travail qui se fait tous les jours avec les banques est d'une grande exigence technique au plan sécuritaire pour que les facilitations données aux clients se dénouent dans les règles de l'art, sans contestation ou répudiation des opérations et avec la réconciliation des comptes à bonne date en créant une relation de confiance entre les parties.

LA PILOTINE :

La Totale Dématérialisation des procédures d'enlèvement des marchandises au PAL est qualifiée par certains acteurs de « remarquable innovation ». Comment justifiez-vous ce profond changement ?

Philippe BOCCO :

Avec un regard dans le rétroviseur, quelques années ou encore jours en arrière, on peut dire que nous assistons à « une remarquable innovation » pour emprunter votre vocabulaire. Imaginez tout simplement, ou mettez-vous à la place du client dont l'opération d'enlèvement d'une seule marchandise pourrait prendre plus de dix jours parce que certains processus qui étaient encore manuels nécessitaient des allers et retours entre le Port et les protagonistes. Ensuite, quand le client se décide à payer la facture correspondant à la marchandise à enlever ou à la prestation reçue, il faut qu'il dispose de la somme due en espèces et, il faut qu'il se déplace aux guichets de la banque choisie, attendre parfois des heures dans les longues files avant de terminer son paiement si les heures de fermeture des guichets ne le rattrapent pas !

Avec la Totale Dématérialisation, le Port vous permet actuellement de faire toutes vos opérations en ligne, sans aucun besoin de vous déplacer, peu importe où vous vous trouvez à l'instant, (même depuis votre village !) si vous avez accès à l'Internet, et sans contrainte d'heure d'ouverture ou de fermeture, la plateforme étant disponible 24H/24



et 7J/7. Ce qui pourrait réduire le délai d'enlèvement de la marchandise de plusieurs jours. N'est-ce pas cela une innovation remarquable ?

LA PILOTINE :

Pour terminer, Monsieur le Directeur Général, avez-vous un message pour les différents acteurs intervenant dans la Totale Dématérialisation au PAL ?

Philippe BOCCO :

Notre message est simple : c'est celui d'encourager les clients et partenaires à saisir la facilité supplémentaire que le Port

leur donne en mettant à leur disposition cette plateforme de Totale Dématérialisation qui n'a que des avantages à savoir :

- Faire le travail à distance en limitant voire supprimant les déplacements inutiles pour contribuer à la lutte contre la COVID-19 et toutes les crises sanitaires du même genre ;
- Gagner du temps et donc de l'argent grâce à la célérité des processus qui permet de faire davantage d'opérations;
- Obtenir une plus grande satisfaction pour tous au bénéfice du développement de la plateforme portuaire de Lomé.



Tout cela exige une nécessaire adaptation aux nouvelles données technologiques : la maîtrise des nouveaux outils qui sont en place avec le développement du Web ; cela est à la portée de tous étant donné que le plus important est franchi avec la généralisation de l'Internet qui est maintenant partout, dans tous nos espaces de vie. Il suffit donc d'un peu d'effort pour y parvenir.

Et pour finir, un grand merci à l'Autorité Portuaire et à tous ses clients et partenaires pour nous avoir permis de collaborer durant ces longs mois de travaux intenses qui ont abouti à la mise en œuvre de ce dispositif de Totale Dématérialisation

des opérations et procédures d'enlèvement de marchandise au Port. Nous sommes entrés dans cette ère pour ne plus en sortir parce qu'on ne reviendra pas en arrière pour faire le travail manuellement. Bon Vent donc à tous ceux qui ont embarqué sur le navire « TOTALE DEMATERIALISATION » !

LA PILOTINE :

Merci Monsieur le Directeur Général pour votre disponibilité et la précision de vos réponses.



UNE PLÉIADE D'ASSOCIATIONS AU RENDEZ-VOUS DU 8 MARS AU PORT AUTONOME DE LOMÉ

Cette organisation, implantée dans les pays membres de l'Union Africaine, œuvre dans le but de renforcer la présence et la capacité des femmes africaines dans un monde maritime exclusivement masculin.

WIMAFRICA offre un leadership stratégique aux jeunes filles et femmes pour leur autonomisation. C'est ainsi que des actions diverses sont menées par cette organisation à l'endroit des jeunes filles et femmes notamment le coaching et le mentoring.

L'actuelle Présidente de WIMAFRICA est la Nigériane, Madame Jean Chiazor ANISHERE.

Son mandat prendra fin lors de la Conférence Continentale prévue les 15 et 16 novembre 2021 à Lomé au Togo au cours de laquelle la Présidence sera assurée par le Togo en la personne de Madame ADANLETE LAWSON Akuélé Yevona, actuelle Vice-Présidente de ladite Association et Directrice Commerciale du Port Autonome de Lomé.

Pour son mandat, Mme ADANLETE LAWSON Akuélé Yevona, encouragera les femmes maritimes et Portuaires à développer une stratégie pour la



ADANLETE LAWSON Akuélé Yevona, actuelle Vice-Présidente de ladite Association et Directrice Commerciale du Port Autonome de Lomé.

Créée en 2015 sous l'impulsion du Dr NKOSAZANA Dlamini Clarice ZUMA, ancienne Présidente de la Commission de l'Union Africaine, Women In Maritime in Africa (WIMAFRICA) offre un cadre institutionnel commun pour le renforcement des capacités, la coopération et le développement de l'entrepreneuriat des jeunes filles et femmes africaines du secteur maritime et portuaire.

création des WIMAS dans tous les pays membres de l'Union Africaine, le recrutement et la rétention des membres du secteur maritime. Elle visera le renforcement des capacités, l'entrepreneuriat et l'emploi des femmes dans tous les domaines du secteur maritime.

Différentes rencontres, séminaires et célébrations des journées internationales et nationales dans le domaine maritime, seront organisées pour une meilleure visibilité de WIMAFRICA et permettront la participation des femmes dans tous les aspects de l'économie bleue, à travers des plaidoyers pour une prise de conscience des enjeux maritimes.

Engagement personnel de WIMAFRICA

«La vie peut devenir beaucoup plus intéressante une fois que vous réalisez un fait très simple : Tout ce que vous appelez la vie autour de vous a été créé par des gens qui n'étaient pas plus intelligents que vous. Et vous pouvez le changer, vous pouvez l'influencer... Une fois que vous aurez compris cela, vous ne serez jamais plus le même.» Steve Jobs.

L'engagement associatif, quel qu'en soit le domaine, est surtout une question d'investissement personnel : non seulement en termes de connaissances et de compétences, mais essentiellement de qualités humaines. S'engager, c'est donner de soi, ou plutôt donner le meilleur de soi au service d'une cause que l'on défend. Par le passé, l'entraide et la solidarité étaient au cœur de nos vies. Actuellement, nous vivons dans un monde de plus en plus individualiste où le taux de pauvreté et des inégalités

de niveau de vie sont remarquables.

Toutefois, avec l'engagement de tous, entre 2015 et 2017, il y a eu un recul de l'indice de pauvreté au Togo, selon l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEED) dans un document dénommé «Cartographie de la pauvreté 2017», présenté mardi 26 juin 2018. Dans le détail, en 2015, le taux de pauvreté était de 55,1% tandis qu'en 2017, il est de 53,5%. Ce qui indique un recul de 1,6% de la pauvreté au Togo sur la période indiquée.

WIMA TOGO est une organisation de femmes pour les femmes avec l'ambition d'éradiquer la pauvreté et de voir émerger un véritable leadership féminin dans le domaine maritime et portuaire. Nous sommes insérées dans un secteur dense et extrêmement diversifiés, où la mondialisation est au centre des activités. Il va donc de soi que WIMA ait une forte vocation internationale. Nous aspirons à voir une amélioration de la condition de vie et de travail des femmes dans notre secteur à travers toute l'Afrique. Et parce que nous accordons une priorité à faire de la diversité un atout, nous faisons de la solidarité notre force et le cœur de nos relations.

Mon rôle en tant que coordinatrice pays est de garantir cette cohésion des femmes WIMA au niveau international afin d'assurer une meilleure mise en action de tous nos projets et de veiller à ce que les engagements et les principes de WIMAFRICA soient respectés au niveau national. S'engager, c'est ne pas perdre de vue la vision pour laquelle on milite.



Chantal AKATA, Coordinatrice pays (WIMAFRICA)

Depuis 2016, WIMA Togo a connu deux coordinatrices, Mme Chantal AKATA de 2016-2018 et Mme Anne Marie PASSOLI de 2018 à ce jour. En mai 2018, elle a contribué la construction du Centre ZUMA qui est un important atout aux femmes, notamment celles du secteur de la pêche à mieux s'organiser, compte



Mme Anne Marie PASSOLI, Présidente WIMA TOGO

Mme FAWME épse ANDIAO Eyalon Nadège, Coordinatrice SYFCAP



littoral au Togo.

L'Engagement de SYFCAP

Les membres de la synergie des femmes cadres du PAL sont résolument engagés aux côtés de l'Autorité Portuaire pour la réalisation de meilleures performances du port de Lomé à travers d'une part, un travail bien fait à tous les niveaux et d'autre part la bonne conduite des missions à elles confiées.

SYFCAP est aussi engagée pour non seulement la promotion de ses membres en milieu professionnel mais aussi de celle de la jeune fille en milieu scolaire à travers des actions de formation, de renforcement des capacités et aussi des prix d'excellence.

SYFCAP est par ailleurs, engagée pour des actions soutenues et plus visibles avec d'autres associations féminines du monde maritimo-portuaire aussi bien national,

régional que continental à savoir l'Amicale des Femmes du Port Autonome de Lomé (AFPAL), l'Association des Femmes du Conseil National des Chargeurs du Togo (AFCOT), le Réseau des Femmes Professionnelles et Maritimes Portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP-AOC), Women In Maritime in Africa (WIMA AFRICA).

Les engagements au sein de l'AFPAL

L'Amicale des Femmes du Port Autonome de Lomé a été créée en 1998, suite à une assemblée générale constitutionnelle organisée par quelques femmes afin de marquer leur présence dans un secteur d'activité largement dominé par des hommes. Les valeurs portées par l'amicale sont présente dès sa création. Elles reflètent l'esprit d'amitié, de partage et de solidarité. Au-delà de ces valeurs, nous avons pour vision de contribuer à l'épanouissement socio-professionnel de la femme portuaire par le leadership. L'amicale compte aujourd'hui 111 membres et regroupe le personnel féminin du Port Autonome de Lomé et des sociétés de la place portuaire de Lomé (Lomé Container Terminal, Togo Terminal Lomé, Lomé Multipurpose Terminal, Coopec Togoport).

Notre amicale est en relation avec des amicales sœurs qui interviennent dans le domaine maritime telles que les associations des femmes transformatrices de poissons et les revendeuses des articles de pêche. L'AFPAL est également partenaire des associations régionales et sous régionales telles que Women In Maritime Togo (WIMATogo) et le Réseau des Femmes Professionnelles Maritimes et Portuaires de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (RFPMP-AOC), qui partagent la même vision que la nôtre.

En tant que présidente de l'AFPAL depuis août 2019, nous nous sommes engagés à :

- Mener des actions pour la promotion des droits des femmes par des conférences débats, des formations



Mme BOUKARI-TRAORE Aïcha, Présidente AFPAL

et des renforcements de capacité afin d'améliorer les conditions des femmes dans le monde du travail et les amener à accéder aux postes de décisions ;

- Promouvoir le leadership féminin comme une solution fondamentale aux déséquilibres qui existent entre les hommes et les femmes, lorsqu'on sait que les femmes constituent aujourd'hui plus que jamais un maillon incontournable de tout approche de développement durable.
- Rechercher les opportunités qui peuvent permettre à la femme portuaire d'être présente dans les différents débats relatifs au développement de notre secteur d'activité.

Ces trois engagements nous guident chaque jour afin d'atteindre nos objectifs, car les actions que nous posons dans notre environnement professionnel peuvent créer des impacts importants dans l'avènement de notre vision.

Théophile DANDAKOU

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
OTR - COMMISSARIAT DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS
CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS TOGOLAIS (CNCT)
DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES (DAM)
CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO
SAZOF
SEGUCÉ TOGO (GUICHET UNIQUE)
DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES

MANUTENTIONNAIRES

TOGO TERMINAL
LOMÉ MULTIPURPOSE TERMINAL
TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOMÉ (TCL)
LOMÉ CONTAINER TERMINAL (LCT)

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

BOLLORÉ TRANSPORT & LOGISTICS TOGO
SAGA TOGO
MAERSK TOGO
MAERSK LOGISTICS AND SERVICES TOGO (Ex DAMCO)
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY (MSC)
CMA CGM TOGO
R-LOGISTIC TOGO
GRIMALDI TOGO
NAVITRANS AFRICA-TOGO
TOGOLAIS D'AFFRETEMENT ET D'AGENCE DE LOMÉ (TAAL)
INTER SEAS TOGO
ECOMARINE
COTOTRAC
LOGISTRANS
UNI-PORT TOGO

GROUPE GATO

UNION PROFESSIONNELLE DES AGREES EN DOUANES (UPRAD)
ASSOCIATION DES COMMISSIONNAIRES AGREES EN DOUANES (ACAD)
OTOCI

REPRESENTANTS DES PAYS DU SAHEL

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

TRANSPORTEURS

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU TOGO
(UNATROT)

AUTRES

ASSOCIATION DES GRANDES ENTREPRISES DU TOGO (AGET)
EXPO AUTO
SOCIÉTÉ TOGOLAISE DE STOCKAGE DE LOMÉ (STSL)
INROS LACKNER SE
ANTASER TOGO
BOLUDA LOMÉ

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

Siège de l'association
Zone Portuaire 01 BP : 1225 Lomé 01 Togo
Tél : +228 22 27 47 42
Fax : +228 22 27 08 18



LA DIGITALISATION VA RÉVOLUTIONNER LE SECTEUR MARITIME ET PORTUAIRE.

L'avenir est à la digitalisation des espaces portuaires ; un enjeu de taille pour, à terme, une logistique rapide, efficace et intelligente. Dans ce domaine, le port de Rotterdam, le plus grand d'Europe, fait office de figure de proue. En misant sur les nouvelles technologies, il préfigure déjà le port du futur, un port intelligent où accueil et trafic des navires seront optimisés. Rencontre avec Paul Smits, Directeur Administratif et Financier (DAF) du port de Rotterdam.



Le port de Rotterdam a décidé de digitaliser ses opérations pour devenir un port intelligent. Qu'est-ce que cela signifie ?

Paul Smits : Nous disposons déjà, depuis une quinzaine d'années, d'un système de gestion portuaire qui nous permet de collecter beaucoup d'informations concernant la profondeur et le tirant d'eau des bassins, le mouvement des courants et des vents, etc. Nous avons décidé de moderniser ce système pour qu'il soit capable de traiter encore plus d'informations, plus rapidement, comme le permettent aujourd'hui les derniers outils technologiques. Il s'agit, d'abord, de conserver nos fonctionnalités existantes, et de leur apporter plus de capacités grâce à une nouvelle plateforme technologique. Nos données disponibles seront plus nombreuses, nos observations plus précises. Ces informations apporteront une véritable valeur ajoutée au port et donc à ses utilisateurs, en faisant baisser les coûts ou augmenter les revenus. La mise en place d'un tel système, basé sur la technologie IoT (Internet des objets), nous permet également de réfléchir aux applications de demain, comme celle du « jumeau numérique ». Quand un navire entre au port par exemple,

il suit tel courant, il est remorqué depuis tel endroit pour être amarré à tel terminal. Toute cette opération peut être simulée numériquement par le système et devient donc plus facile à observer et à prévoir, dans ses moindres détails, en tenant compte d'un grand nombre de paramètres.

Pourquoi est-il si important pour le secteur maritime et portuaire de se digitaliser ?

Paul Smits : Le voyage d'un conteneur de marchandises, d'un point A à un point B, reste lent et compliqué, en fonction des modes de transport utilisés et des pays traversés. Une telle opération nécessite, aujourd'hui encore, de nombreux documents administratifs, une main-d'œuvre importante, sans parler des assurances, des possibles taux de change, etc. Autant de barrières qui ralentissent les mouvements de ce conteneur. Toutes ces informations existent et sont répertoriées, mais elles ne sont pas partagées de manière homogène entre les différents intervenants de la chaîne de transport. C'est justement ce que permettront ces nouvelles technologies. Blockchain, big data, intelligence artificielle, technologie du cloud vont drastiquement changer la

chaîne d'approvisionnement logistique telle que nous la connaissons aujourd'hui. Chaque opérateur portuaire et maritime disposera de son propre système d'information, nourri par les données apportées par les différents intervenants. Cette digitalisation a démarré il y a une dizaine d'années, mais son rythme va s'accélérer pour transformer l'ensemble du secteur logistique.

Est-ce une évolution aussi importante que la conteneurisation des marchandises dans les années 60 ?

Paul Smits : Tout à fait ! La digitalisation représente une révolution comparable à l'arrivée du conteneur pour le secteur. Le conteneur a permis de massifier les flux, de travailler sur le volume, la digitalisation doit nous permettre dorénavant de nous concentrer sur la valeur. Comme l'ont fait les autres secteurs économiques. Et pour apporter davantage de valeur à nos activités, il faut fournir un meilleur service, rationaliser nos coûts d'opération, être plus efficace. Et c'est exactement ce que doit nous apporter l'effort digital que nous sommes en train de réaliser. Pour que Rotterdam puisse justement devenir un « port intelligent ».



DOSSIERS

DANS LE TRANSPORT MARITIME, LE PRIX DES CONTENEURS A QUADRUPLÉ



Le prix des conteneurs dans le transport maritime explose et les chargeurs subissent de plein fouet une hausse qui fragilise les importations et exportations.

Les compagnies maritimes sont les grandes gagnantes de la crise.

Des conteneurs de 20 pieds à 4400 dollars pour relier la Chine à l'Europe, d'après le Shanghai Containerized Freight Index (SCFI). C'est le prix enregistré ces mois de mars, avril 2021. Ils étaient à 1000 euros en juillet 2020.

Les 40 pieds sont passés à plus de 9000 dollars. Depuis, les échanges ont repris, mais les conteneurs et les capacités maritimes ne sont pas au rendez-vous. Voici quelques facteurs qui expliquent cette situation :

D'abord, une diminution du parc de conteneurs, une augmentation brutale de la demande au second semestre et surtout l'axe trans-Pacifique qui a absorbé toutes les capacités, explique Camille Contamine, déléguée aux affaires maritimes chez TLF, Organisation Professionnelle du Transport et de la Logistique. Beaucoup de conteneurs sont bloqués aux Etats-Unis, mais aussi en Australie où il y a une grève des dockers. A la Réunion, 4500 conteneurs étaient coincés dans les champs de canne à sucre. Il y a un déséquilibre total.

Ensuite, quand la demande a accéléré en sortie de confinement, les conteneurs étaient mal positionnés, confirme Antoine Person, Secrétaire Général de Louis Dreyfus Armateurs. C'est un problème de disponibilité des boîtes.

Pendant le premier semestre et la période de confinement, les armateurs ont réduit leurs capacités de 30 %. Et il faut du temps pour remettre ces porte-conteneurs à la mer. Soudainement, la demande s'est envolée. Elle a créé un réel dérèglement du marché international par rapport aux services demandés.

Réserver 50 jours à l'avance

Il faut désormais réserver ses demandes de transport 50 jours à l'avance, au lieu de 10 jours précédemment. Les chargeurs dénoncent aussi le surbooking, qui engendre des annulations. Certaines entreprises doivent utiliser le train ou l'avion pour importer ou exporter. Les surcoûts ont atteint 3 millions d'euros pour certaines d'entre elles. Les retards de livraisons mettent à mal les entreprises au niveau

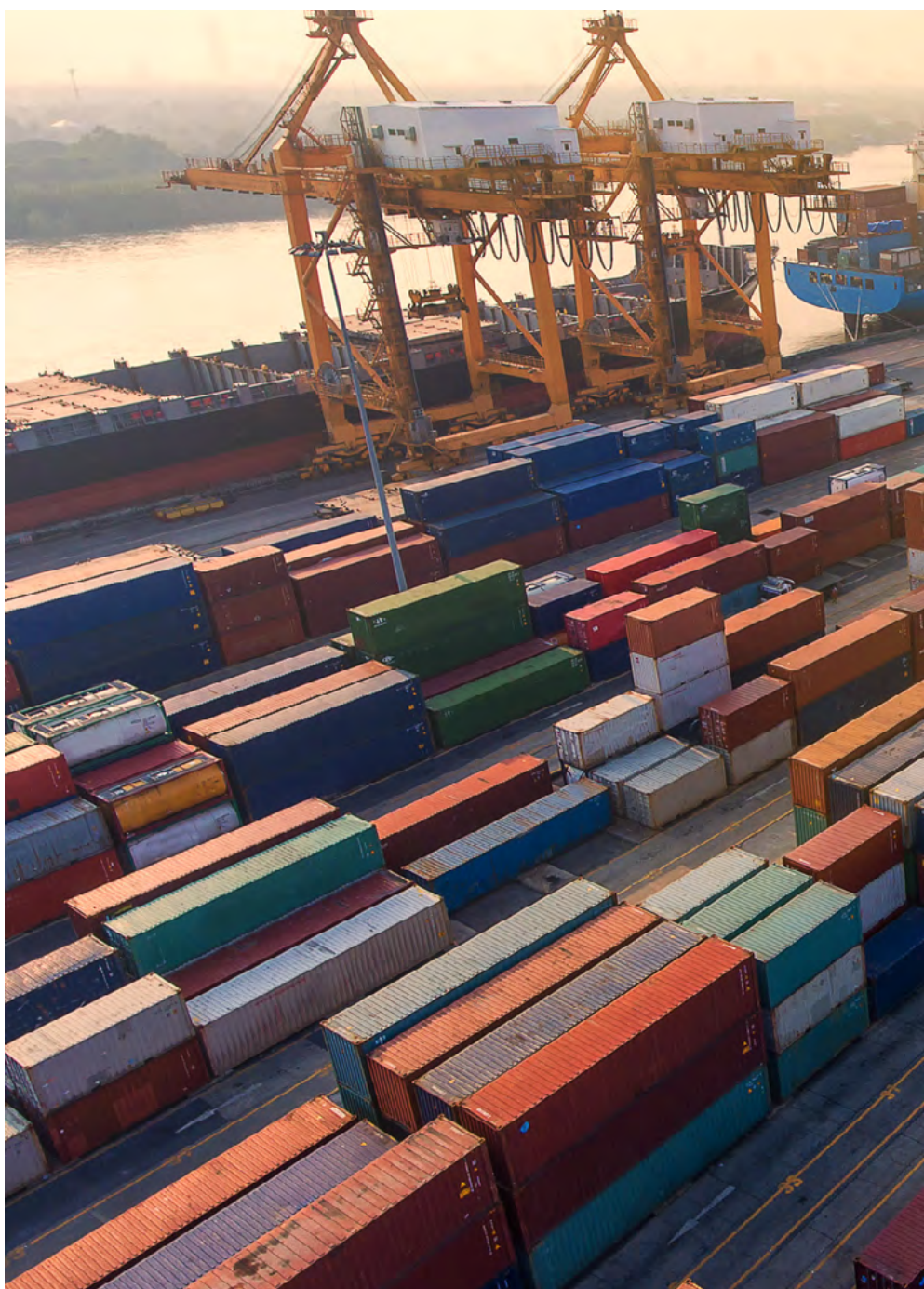
des chaînes de production, mais aussi pour approvisionner les commerces, notamment lors des promotions et maintenant pour les soldes. Et en Europe, ces dysfonctionnements ont un impact sur la relance.

Une enquête, menée dans le secteur de la chimie, montre que les conséquences de ces hausses menacent les exportations (83 % des entreprises interrogées), les importations (78 %), qu'elles engendrent des pertes de marchés (61 %) et ont un impact sur les capacités de production

(50 %).

Les chargeurs demandent à l'Europe de réagir.

Si la situation perdure avec le Nouvel an chinois et pourrait s'améliorer en avril, la colère monte du côté des associations de transitaires et de chargeurs en Chine. Ils ont rencontré le Ministère des Transports, qui va mener une enquête auprès des compagnies maritimes. Aux Etats-Unis, les bonnes pratiques sont analysées. Seules les autorités européennes restent



pour l'instant silencieuses, selon TLF. Dans cette crise, les compagnies maritimes tirent les marrons du feu. Selon les analystes du secteur, les marges des plus gros armateurs dans le conteneur ont atteint au troisième trimestre leur plus haut niveau depuis dix ans, à près de 15 %.

CMA-CGM augmente ses capacités
 "La crise sanitaire a confirmé la pertinence de la stratégie de CMA CGM, en ce qui concerne la complémentarité entre

les solutions logistiques et l'offre de transport", se félicite Olivier Nivoix, Directeur Central Exécutif des Ligne Maritimes du groupe dont "le chiffre d'affaires est en hausse de plus de 6% au 3e trimestre 2020, par rapport au 3e trimestre 2019." Alors que le marché mondial du transport maritime par conteneurs a connu une augmentation de 15,6% des volumes transportés au second semestre 2020 par rapport au premier, CMA CGM a enregistré une augmentation de ses volumes de 18,4%.

Aujourd'hui, CMA CGM poursuit la montée en puissance de sa capacité déployée. Entre "l'Asie et l'Europe, elle progresse de 10% au premier trimestre 2021, grâce notamment aux nouveaux navires propulsés au gaz naturel liquéfié de 23 000 EVP. La capacité déployée sur le trans-Pacifique a également augmenté, avec +38% entre le premier et le second semestre 2020.

Michel Cabaret



OCÉANS : EN VOICI LES CINQ PLUS GRANDS POLLUEURS PLASTIQUES

DOSSIERS

An underwater photograph showing a large amount of plastic waste floating in the water. A dark, irregular piece of plastic is prominent in the center. Other smaller pieces of plastic, including what looks like a white cup and some translucent fragments, are scattered around. The water is a deep blue color.

La pollution plastique est partout. On la retrouve dans nos cours d'eau et océans de l'Arctique à l'Antarctique et de l'estomac des baleines jusque dans l'organisme des insectes aquatiques. Malgré tout, l'industrie du plastique entend augmenter la production de 40% au cours de la prochaine décennie! Inutile de dire que la situation va aller en s'aggravant. À moins que nous prenions les mesures qui s'imposent.

Des milliers de déchets s'échouent sur le rivage de la baie de Manille aux Philippines suite au passage du typhon Yagi.

La ville de Manille est inondée par les déchets plastiques. Malgré tout, l'industrie du plastique entend augmenter sa production de 40% dans la prochaine décennie.

Au cours des derniers mois, Greenpeace et ses alliés du mouvement Break Free From Plastic ont mené 239 nettoyages et réalisé autant d'enquêtes approfondies sur les marques et les types de déchets les plus souvent collectés au Canada et à travers le monde. Cette enquête nous permet de dresser aujourd'hui un portrait mondial des plus grands pollueurs plastique.

Et c'est aujourd'hui que nous vous en dévoilons les résultats. Il est temps de mettre en lumière la responsabilité des multinationales et de leurs milliards d'emballages jetables dans la pollution plastique qui affecte les océans et l'environnement.

Selon nos constatations d'après les cinq enquêtes effectuées au Canada, Nestlé, Tim Hortons, PepsiCo, The Coca-Cola Company et McDonald's Corporation étaient les multinationales les plus fréquemment identifiées. À l'échelle mondiale, trois de ces compagnies ont aussi été classées dans le top 5, soit la Coca-Cola Company, citée en tant que premier pollueur mondial, suivie par PepsiCo., Nestlé, Danone et Mondelez International.

Les sociétés Coca-Cola, PepsiCo et Nestlé (dans cet ordre) représentaient à elles seules 64 % des déchets plastique de marque identifiés en Amérique du Nord. La contribution de leurs marques à la pollution par le plastique est alarmante, mais sans surprise compte tenu des

milliards de produits emballés en plastique à usage unique qu'elles commercialisent chaque année. Bouteilles d'eau Nestlé Pure Life, sacs de croustilles Lay's, emballages de barres Kit Kat et Coffee Crisp; il est probable que tout nettoyage effectué révélera une pollution plastique associée à ces entreprises.

Et puis il y a Tim Hortons avec ses fameuses tasses à café jetables. D'après ma propre expérience, il est impossible de compter le nombre de tasses et de couvercles de café de Tim que j'ai vu ou ramassé le long d'une route, dans un parc, sur une plage ou au bord d'une rivière. Il n'est donc pas étonnant que la prévalence de ces gobelets dans les sites que nous avons nettoyés ait placé cette compagnie au deuxième rang des principaux pollueurs au Canada. Je me demande ce que Sidney Crosby et les autres joueurs de hockey pensent d'avoir leur visage associé à cette pollution maintenant?

Les gobelets de café laminés de plastique constituaient le troisième type de déchet plastique le plus fréquemment retrouvé. Tim Hortons, McDonald's et Starbucks en étaient les principaux contributeurs.

Les bouteilles en plastique, avec Nestlé, Coca-Cola et PepsiCo, ont été le deuxième déchet le plus souvent collecté. Que trouve-t-on en première place? Les emballages alimentaires. Sacs de croustilles, emballages de barres chocolatée ou de céréales sont autant de produits offerts de nos jours. Nestlé et PepsiCo. ont grandement contribué à cette catégorie; cependant, les déchets de marque de nombreuses autres compagnies ont également été identifiés.

Les résultats ont été obtenus dans le monde entier suite à la tenue de 239 nettoyages et enquêtes de marques dans 42 pays et sur 6 continents. Au Canada,

nous avons effectué cinq enquêtes en partenariat avec Ecology Action Centre à Halifax; Surfrider Vancouver à Vancouver; Strawless Toronto, Don't mess with the Don et Stop Plastics à Toronto; et Mission 100 Tonnes à Montréal. Ces nettoyages ont permis de recueillir 2 231 déchets identifiables, et plus de 700 déchets de marque qu'il nous a été impossible d'identifier en raison de leur dégradation.

Outre les cinq principaux pollueurs, un grand nombre d'entreprises connues ont contribué aux déchets plastiques identifiables trouvés au Canada, notamment Starbucks, la compagnie Hershey (p. Ex., Jolly Ranchers, marques Reese), les Compagnies Loblaw Ltée (PC, no name), Danone (marques Danone, Evian, Naya Water), Costco Wholesale Corporation (Kirkland), Metro Inc. (Sélection) et bien d'autres.

Les cinq compagnies citées dans notre Top 5 des plus grands pollueurs plastiques sont nommées à travers cette prise de vue aérienne de la plage de Kitsilano Beach à Vancouver, B.-C., où l'une des enquêtes de marques de Greenpeace a eu lieu.

Cependant, même si toutes ces entreprises ont joué un rôle dans la pollution, 46% des 2231 déchets collectés sont attribuables aux cinq compagnies citées dans notre classement. C'est pourquoi nous avons lancé une pétition appelant les PDGS DE NESTLÉ, TIM HORTONS, PEPSICO., THE COCA-COLA COMPANY et MCDONALD'S à assumer la responsabilité de leur rôle dans la crise de la pollution plastique. Ces multinationales ont les moyens et les ressources d'innover. Compte tenu de l'état des océans, nous ne pouvons pas les laisser continuer à produire toujours plus de déchets plastiques.

Sarah Kong



Appui aux entreprises - Information - Formation - Appui à la création d'entreprises
Promotion - Représentation - Gestion d'Equipements - Opportunités d'affaires
Centre de Ressources AGOA - Transit Routier Inter-Etats de Marchandises
Facilitation du Commerce et du Transport
Centre de Formalités des Entreprises - Cour d'Arbitrage
Centre de Gestion Agréé



**Centre
de Formalités
des Entreprises**



Centre de Gestion Agréé



**Cour
d'Arbitrage
du Togo**

La CCIT, au service des Entreprises et du Développement



Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo - Angle Avenue de la Présidence - Avenue Georges Pompidou
01 B.P : 360 Lomé – TOGO - Tél : + 228 22 23 29 00 - Fax: +228 22 21 47 30
Email: ccit@ccit.tg - ccitogo@gmail.com Site Web : www.ccit.tg

LA COVID-19 MET LE FRET MARITIME SOUS PRESSION

DOSSIERS

L'essor de la demande de produits manufacturés en provenance d'Asie est le principal responsable de la flambée des coûts. Après avoir fortement secoué le transport de marchandises en 2020, la pandémie de Covid-19 continue de peser sur ce segment du fret maritime qui voit maintenant ses prix au départ d'Asie décoller, faute de conteneurs disponibles.



Le Freightos Baltic Index, un indice qui mesure le prix du transport par conteneurs a presque quadruplé en trois mois pour la route de la Chine vers l'Europe, passant de 2119 dollars le 1er novembre 2020 à 7827 en fin janvier 2021. Celui de la Chine vers la côte ouest des États-Unis est quant à lui passé de 1638 dollars le 31 mai 2020 à 4286 dollars en fin janvier 2021.

L'essor de la demande des produits manufacturés en provenance d'Asie est le principal responsable de la flambée des coûts, explique Andreas Ress. Cela s'est fait en matériel médical d'abord et en biens de consommation ensuite, encouragés par le pouvoir d'achat des ménages qui

«réoriente» fortement ses dépenses vers «des équipements électroniques, des meubles, etc.», faute de voyages ou de sorties au restaurant. En conséquence, «la demande en conteneurs a augmenté de façon exponentielle». Cette situation prend d'autant plus de court l'industrie qu'elle a été fortement perturbée en 2020 avec une baisse du commerce maritime mondial de 4,1 %, selon une estimation faite la même année en novembre par la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

Les mesures sanitaires plus strictes à l'intérieur des ports, des centres logistiques ou encore des dépôts de stockage de conteneurs





vides, à l'œuvre dès les débuts de la pandémie de Covid-19, ajoutent toujours leurs grains de sable à chaque étape de la chaîne logistique pour créer in fine de véritables goulets d'étranglement.

Le stock de conteneurs étant limité, la chaîne d'approvisionnement se retrouve parfois « rompue », pointent les analystes de Deutsche Bank. De plus, les conteneurs n'ayant pas été déplacés comme à l'habitude l'an dernier, ajoutent à la désorganisation puisque nombre d'entre eux se retrouvent désormais « aux mauvais endroits », resserrant davantage l'offre.

Le Brexit est lui aussi venu accélérer ce déséquilibre entre

offre et demande, complète un porte-parole de Bimco (la principale association mondiale de transporteurs maritimes). La hausse des coûts de transport pèse avant tout sur les entreprises. S'il est surveillé de près par les banques centrales à travers le monde, certains économistes alertent sur le risque d'inflation, pour le moment contenue, qui croît à mesure de l'injection massive de liquidité pour maintenir à flot l'économie mondiale.



LES MISSIONS D'UN MARIN

Le marin peut être un civil ou un militaire. Civil, il participe à l'opérationnalité d'un navire qui effectue, par exemple, le transport de marchandises ou de passagers. Il est responsable de la bonne expédition du fret transporté. Il rend compte à l'armateur de la qualité des relations qu'il entretient avec les différents services extérieurs (dockers, pilote de port). S'il est militaire, il a pour mission la dissuasion, la prévention, l'intervention et la sauvegarde maritime. A ce titre, il peut se spécialiser dans l'utilisation des outils de combat (navires, sous-marins, avions ou hélicoptères, commandos, plongeurs démineurs...) et des armes.



En tant que civil, il va s'occuper entre autres de la gestion du matériel, du suivi des tâches administratives, de l'exploitation commerciale du navire et de la sécurité à bord. Il participe aussi à la surveillance des travaux de maintenance et sécurité des machines, au suivi des grands travaux de remise en état et de réhabilitation lors d'interventions par les chantiers navals.

Il assure la liaison entre le bord et les stations côtières, s'occupe de la gestion des mouvements portuaires, du commandement de voiliers charters, des convois de bateaux de plaisance et apporte son soutien à la prise en main de ces derniers. Il peut également prendre les commandes des navires de plaisance ou ceux à utilisation collective (NUC, navire à voile de transport de passagers à titre onéreux).

Militaire, il s'adonne sur des connaissances transversales des métiers spécifiques au monde militaire et maritime. Il peut s'intéresser aux domaines tels que les opérations aériennes, l'informatique et les transmissions ou de la sécurité (lutte contre les incendies, prévention

des risques...), la surveillance. La protection des installations de la marine (navires, bases aéronautiques navales et de la force océanique stratégique), l'encadrement et l'instruction militaire du personnel le concerne. Il participe à la mise en œuvre des actions techniques et opérationnelles (application des réglementations internationales et nationales tendant à assurer la sécurité des navires et de la navigation maritime), collabore à la prévention et à la lutte contre la pollution des espaces marins, à l'application des règlements tendant à assurer la circulation maritime. Il apporte son appui au niveau de l'administration générale des personnels, à l'organisation de la vie sociale et économique.

Quel que soit son profil ou son domaine de compétence, le marin s'intéresse à divers domaines tels que la communication, les ressources humaines, le droit, le contrôle de gestion et les métiers ;=scientifiques.

Par ailleurs, il peut se spécialiser dans la maintenance des installations et des matériels mécaniques et électroniques. Ainsi, il s'occupera de l'entretien des moteurs des navires, des équipements

frigorifiques (conditionnement d'air et préservation des vivres) et hydrauliques. Une spécialisation dans les armes lui permet de faire des manipulations et vérifications des torpilles, des canons, des missiles, des mines, des conduites de tir, etc. Grâce à l'utilisation de matériels de pointe (radars, sonars, sondeurs...), il observe l'environnement maritime et identifie les potentiels dangers.

Enfin, le marin doit maîtriser une ou plusieurs langues étrangères, posséder le certificat de spécialiste du feu, se conformer rigoureusement aux règles de la marine, pouvoir prendre rapidement des décisions ayant des conséquences, néfastes ou positives, sur le matériel et les hommes. Il doit s'adapter aux contraintes de la vie en collectivité, entretenir des relations humaines et commerciales, assurer la direction et la bonne marche du navire (superviser un ou l'ensemble des services à bord), garantir la responsabilité technique du navire (opérations de manœuvres et de sécurité).



LES PASSAGES EN MER LES PLUS REDOUTÉS DES MARINS : BERMUDES, 40^E RUGISSANTS, 50^E HURLANTS...

Leur réputation est sinistre et leur nom fait frémir les plaisanciers. Quels sont ces endroits en mer synonyme de danger et pourquoi inspirent-ils la crainte ?

Le Triangle des Bermudes

Le Triangle des Bermudes est une zone de près de 700 000 km entre l'archipel des Bermudes, Miami et San Juan à Porto Rico. Sa réputation est tristement célèbre puisque des centaines de disparitions d'avions et de bateaux ont eu lieu à cet endroit.

Des disparitions d'autant plus mystérieuses, qu'inexpliquées. Mais il s'agit surtout d'une légende, puisqu'en soit, naviguer à cet endroit ne représente pas de danger.

Les 40° Rugissants

C'est le nom donné par les marins à cette zone située entre les 40e et 50e parallèles. Cette région située dans l'hémisphère sud tire son nom des vents violents provenant majoritairement de l'Ouest qu'elle héberge.

La mer aussi est particulièrement formée, notamment dans l'océan austral (sud de l'océan Indien). Ces conditions difficiles sont dues à l'absence de terres pour casser les vagues et ralentir le vent.



Les 50° hurlants

On parle ici des latitudes situées entre les 50° et 60° parallèles, au cœur de l'océan austral. Encore plus au sud et à proximité directe de l'Antarctique, les vents et la mer y sont d'autant plus violents. La différence de température entre la glace et l'eau génère de nombreuses dépressions. Sans oublier les icebergs dérivants qui peuvent être redoutables en navigation.

Le cap Horn

Le cap Horn est un cap situé à l'extrémité sud de l'île Horn de l'archipel de la Terre de Feu, au niveau du Chili. C'est le point le plus austral de l'Amérique du Sud. C'est également le plus sud des grands caps et il marque la frontière avec nord du passage de Drake (bras de mer qui sépare le sud de l'Amérique du Sud et l'Antarctique).

Le cap Horn est une falaise de 425 m de haut, situé sur une île longue de 6 km et large de 2 km. Y trône une sculpture d'albatros en hommage aux marins morts en tentant de franchir ce célèbre cap.

Pendant des années, il a été un point de passage des routes commerciales entre l'Europe et l'Asie et il est aujourd'hui un point de passage incontournable des grandes courses autour du monde à la voile (Vendée Globe, Trophée Jules Verne...). Aujourd'hui, les navires de commerces privilégient le Canal de Suez ou de Panama.

Pourtant, il figure parmi l'un des passages les plus dangereux au monde pour la navigation. Situé près de l'océan Austral (au cœur des 50e hurlants), il est soumis aux vents violents, aux fortes tempêtes, aux mers démontées. Les vents sont accélérés au niveau du cap par un effet entonnoir créé par

les Andes et la péninsule Antarctique. Si la limite des glaces commence plus au sud du cap Horn, le danger reste les icebergs. Si en hiver il ne remonte au-dessus du 50° sud dans l'Océan Pacifique, en été ils peuvent se trouver 40° sud.

Tous ces dangers qui rendent le franchissement du cap Horn particulièrement difficile lui ont donné sa réputation de cimetière à marin. On le surnomme aussi le "Cap dur", le "cap redouté" ou encore le "cap des tempêtes". Dans le monde de la voile, il est comparé à l'ascension de l'Everest. Le Golfe de Gascogne





QUELLE DIFFÉRENCE ENTRE UN OCÉAN ET UNE MER?

Grosso modo, on peut distinguer trois catégories :

a. Les mers totalement fermées sont en réalité des lacs, c'est-à-dire des étendues d'eau situées à l'intérieur d'un continent et qui ont un caractère endoréique. Ce dernier terme signifie que leur bilan hydrologique est en équilibre, les apports (précipitations et écoulements superficiels ou souterrains) sont compensés par les pertes (évaporation, infiltration, écoulement par débordement). Le caractère de lac est souligné par l'absence d'échanges directs avec d'autres grandes masses d'eau. Comme pour les grands lacs :

- la salinité varie selon l'environnement géologique ou climatique, et aussi selon les aménagements anthropiques. La salinité de la Mer Morte dépasse les 300 g/l, alors que la Mer Caspienne possède une salinité équivalente à la teneur moyenne des bassins exoréiques en communication avec l'océan. Un cas intéressant est la Mer Chiquita (Argentine) dont la salinité varie entre moins de 30

g/l et plus de 200 g/l en fonction des saisons et de son niveau de remplissage. Dans le cas de la Mer d'Aral, sa salinité était d'environ 35 g/l au début des années 1960, avant les aménagements hydrauliques soviétiques, alors qu'elle présente aujourd'hui dans sa partie ouzbek des teneurs qui peuvent atteindre 200 g/l.

- la profondeur varie beaucoup : de quelques mètres (Mer Chiquita) à quelques dizaines de mètres (Mer d'Aral), jusqu'à atteindre le millier de mètres dans le cas de la Mer Caspienne
- si elles ne sont pas sensibles aux marées, ces étendues d'eau peuvent présenter un phénomène de seiche qui correspond à des oscillations de la masse d'eau entraînant des différences de niveaux entre deux rives opposées dont l'ordre de grandeur peut dépasser le mètre. Le plus souvent dues aux vents dominants, elles peuvent aussi avoir des causes telluriques ou être



Les océans sont les très grandes étendues d'eau salée bordées par les continents. La «mer océane» est devenue l'Atlantique et le «grand océan» est devenu le Pacifique. En classant les océans par leur importance (volume et superficie), on distingue actuellement les océans Pacifique, Atlantique, Austral, Indien et Arctique. Parfois, l'Océan Austral est désigné par Océan Antarctique et l'Océan Arctique par «Bassin Polaire Nord». L'amplitude des marées y est en général très importante et l'onde de marées est continue en passant d'un bassin à un autre. Les mers sont moins vastes et généralement moins profondes.

liées à des variations de la pression atmosphérique. On peut enfin mentionner le projet "Red to Dead" de réapprovisionnement de la mer Morte, dont le bilan hydrologique actuel est déficitaire, au moyen d'une liaison hydraulique artificielle avec la Mer Rouge qui pourrait la transformer en mer «communicante» !

b. Les mers qui communiquent par un détroit avec un océan ou une autre mer (la Mer Méditerranée avec l'Océan Atlantique et la Mer Noire avec la Méditerranée). Ces mers ont pour caractéristiques d'influencer les eaux profondes des bassins adjacents. L'eau de la Mer Noire agit sur les caractéristiques de l'eau de fond méditerranéenne qui, à son tour, en plongeant à plus de 1200 m après son passage à Gibraltar, crée le fameux chenal sonore (DSC : Deep Sound Channel) dans l'Atlantique Nord. Ce DSC a permis à l'US Navy d'établir dans les années 1950 le SOSUS (Sound Ocean Surveillance System) pour surveiller les sous-marins nucléaires soviétiques équipés de missiles balistiques dans tout l'Atlantique Nord. Ce type de mer a des amplitudes

de hauteurs et de courants de marées très faibles, sauf dans les détroits.

c. Les mers ouvertes sur un océan ou une mer ayant une étendue plus importante. Ce sont en général des étendues bordées par une côte et limitées, au large, au niveau du plateau continental. Mais il y a des exceptions : la mer des Sargasses n'a pas de contact avec le littoral, elle se distingue par sa particularité biologique. Les études hydrologiques et marégraphiques de ces mers ne peuvent être conduites sans l'examen de l'ensemble du bassin océanique ou maritime dans lequel elles sont insérées.

Finalement, en raison des échanges (biologiques, hydriques, thermiques et halins) qui s'opèrent entre ces cinq océans et les mers adjacentes, les océanographes considèrent que dans une perspective climatologique il n'y a qu'un seul «Océan» : Pierre Chevallier



LA DÉMATÉRIALISATION DES OPÉRATIONS AU PORT DE LOMÉ A DÉMARRÉ LE 4 MAI

Après le lancement officiel de la plateforme le 04 mars dernier, la dématérialisation totale des opérations et procédures d'enlèvement des marchandises au Port Autonome de Lomé (PAL) a démarré le 03 mai 2021.

C'est une annonce faite par l'institution portuaire. L'innovation, qui s'inscrit dans le cadre de la modernisation du Port de Lomé, veut à la fois permettre de contribuer à

l'amélioration du climat des affaires et lutter efficacement contre la crise due à la pandémie de COVID-19. Le mode d'emploi a été dévoilé par l'administration du PAL.

Pour les échanges d'informations et de documents avec le Port, les opérateurs économiques et autres usagers sont invités à se connecter.



EXERCICES OBANGAME EXPRESS 2021

La Marine togolaise a participé du 22 au 25 mars 2021 à l'exercice naval multinational « OBANGAME EXPRESS ». Cet exercice dirigé par les forces navales américaines en Afrique (NAVAF), participe au renforcement de la coopération entre les pays d'Afrique de l'Ouest en matière de police maritime.

Ces manœuvres régulières sont destinées à améliorer la coopération entre les pays du Golfe de Guinée pour accroître la sécurité et la sûreté maritimes. Ils se concentrent sur des opérations maritimes d'une part et techniques de visite,

de recherche et de saisie d'autre part.

Le but de l'exercice est de s'entraîner conjointement sur les opérations de lutte contre les trafics illicites en mer, la prolifération des armes de destruction massive et la réglementation de la pêche maritime dans la région. Il porte aussi sur des opérations de recherche et de sauvetage en mer (Search and Rescue).

L'initiative s'inscrit dans le cadre du programme de l'Africa Partnership Station (APS).





QUELS SONT LES POISSONS LES PLUS PRODUITS EN AQUACULTURE DANS LE MONDE ? COMBIEN DE TONNES DE POISSONS SONT GASPILLÉES CHAQUE ANNÉE SUR LA PLANÈTE ? LA PÊCHE MONDIALE DÉCRYPTÉE EN CINQ CHIFFRES CLÉS.

90 millions de tonnes de poissons, crustacés, mollusques et autres animaux aquatiques sont pêchés, en moyenne chaque année sur la planète. L'Asie, qui possède 3,1 millions de navires (68 % de la flotte mondiale), en a capturé, en 2018, 41 millions de tonnes, en mer et en eau douce. Les espèces les plus ciblées sont les anchois du Pérou et le lieu de l'Alaska.

46 % des poissons vendus dans le monde sont issus de l'aquaculture (contre 25 % il y a vingt ans). Là encore, le marché est contrôlé par l'Asie, dont les fermes ont élevé 89 % des animaux aquatiques en vingt ans. La carpe, le saumon, la truite ou le tilapia sont les plus produits. L'aquaculture de thonidés et grands pélagiques apparentés reste anecdotique (46 848 t en 2018, 0,06 % du total).

22 millions de tonnes de poissons qui sont récoltés chaque année ne finissent pas dans une assiette. Certains ont des usages variés (pharmaceutiques,

ornementaux...), alors que la plupart (82 %) sont réduits en huile ou en farine, qui permettent notamment de nourrir... des poissons d'élevage ! Tel est le sort qui attend par exemple un maquereau, un anchois ou une sardine pêchés sur cinq.

34 % des différents stocks de poissons sont surexploités (contre à peine 10 % dans le milieu des années 1970) et, au contraire, 6 % sont sous-exploités, estime l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO). Pour les 60 % restants, le niveau des captures est à son maximum acceptable.

Au-delà, la pérennité des espèces est mise en péril, 20,5 kg de poisson sont consommés annuellement en moyenne par personne dans le monde. Deux fois plus que dans les années 1960, surtout grâce à l'essor de l'aquaculture. D'un continent à l'autre, ce chiffre varie grandement. Il tombe à 9,9 kilos en Afrique, contre 21,6 en Europe ou 24,1 en Asie.

GROUPE GATO

SHIPPING & LOGISTICS



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



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

GROUPE GATO SHIPPING & LOGISTICS (2G) SAU

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

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

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

AGILE MANAGEMENT :

Une nouvelle forme de management apparue avec la digitalisation. Le « management agile » repose sur une confiance mutuelle entre collaborateurs (poussant les « chefs » à abandonner certaines responsabilités), sur un partage continu de l'information, sur une hybridation des parcours et des points de vue, et sur une aptitude au changement encouragée par la hiérarchie.

L'INTERET DE LA DEMATERIALISATION POUR L'ENTREPRISE :

Outre la réduction des coûts de stockage, les avantages de la dématérialisation pour une entreprise sont nombreux. Elle permet en effet une automatisation complète du traitement des données, et génère donc d'importants gains de productivité. Par ailleurs, la dématérialisation se traduit par une homogénéisation des archives documentaires, et par une meilleure réponse aux contraintes légales des entreprises. Pour cela, il convient de faire valider chaque écrit électronique par son émetteur et de sécuriser les échanges, en veillant à ce que les documents puissent être diffusés sans modification.

BIG DATA :

En Français, « mégadonnées » ou données massives. Le Big Data désigne un ensemble de données obtenues avec les nouvelles technologies (réseaux sociaux, capteurs, objets connectés...), lesquelles deviennent tellement volumineuses qu'elles ne peuvent être traitées par les outils classiques de base de données ou de gestion de l'information.

QU'EST-CE QUE LA DÉMATÉRIALISATION ?

On distingue la « dématérialisation native », qui consiste à recevoir tous les nouveaux documents sous format numérique, de la « dématérialisation duplicative », qui consiste à copier en format numérique les documents reçus initialement en format papier. Les exemples les plus courants de documents dématérialisés concernent les courriers entrants, les factures, les flux monétaires et les démarches administratives. Le processus de dématérialisation consiste aussi à transférer des archives analogiques (papiers ou microfilms) sur des supports numériques. L'ensemble des documents de l'entreprise est ainsi mis à disposition des employés par intranet ou Internet.

CHARTÉ-PARTIE :

Document constatant un contrat d'affrètement et définissant les obligations des parties au contrat : armateur - frèteur et affréteur. Il existe différents types de chartes-parties, propres aux différents modes d'affrètements (voir ce mot). A l'origine c'est l'usage qui consistait à couper en deux l'acte rédigé en un seul exemplaire et à en remettre une partie à chacun des contractants, qui détermina le mot italien « carta partita ».

Source : Wikipédia



PORT AUTONOME DE LOMÉ**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
 E-mail : info@togo-terminal.com

LOMÉ CONTAINER TERMINAL

Tél.: +228 22 53 70 25/22 53 70 06

TERMINAUX CONVENTIONNELS DE LOMÉ

Tél : +228 22 71 04 66 Fax : +228 22 71 04 67
 E-mail : info.tcl@tcl-togo.com

LOMÉ MULTIPURPOSE TERMINAL

Tél : +228 22 23 73 50 Fax : +228 22 27 86 52
 E-mail : infos@lome-multipurposeterminal.com

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 (SEGUC)**

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 27/22 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



Solutions au jeu du N°22

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

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

n° 126625 - Niveau Facile

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

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

n° 120173 - Niveau Facile

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

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

n° 17706 - Niveau Facile

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

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

n° 13925 - Niveau Facile



DEMAIN EST UN AUTRE JOUR

La maîtresse dit à Toto :

«Tu es épicier. J'entre dans ton magasin et je choisis une salade à 1 euro, un kilo de carottes à 3 euros et trois litres de jus d'oranges à 4,50 euros. Combien je te dois ?

Toto réfléchit un moment et se met dans la peau de l'épicier,

- Ne vous en faites pas ma p'tite dame, vous me réglerez votre note demain !»

LA MÉMOIRE QUI FLANCHE

La maîtresse de Toto l'interroge sur la dernière leçon de géographie : «Peux-tu me dire quels sont les pays frontaliers de la France, Toto ?»

Toto reste muet, la maîtresse le sermonne,

- Tu n'as toujours pas revu le cours de géographie !

Toto répond :

- Si, mais à force de me creuser la tête, j'ai un trou de mémoire !

«UN FÊTU DE PAILLE S'IL VOUS PLAÎT !»

La maîtresse demande à la classe de Toto,

«Qui peut me dire pourquoi les trois petits cochons voulaient se faire construire une maison ?

Lulu, le copain de Toto lève la main et dit,

- Moi je sais ! Ils avaient trop mangé, étaient trop gros et ils ont dû reconstruire leurs maisons pour y rentrer !

- Mais non, reprend la maîtresse, c'est parce qu'il avaient peur de se faire manger par le loup ! Et toi Toto, tu sais bien que le premier petit cochon a rencontré un agriculteur et lui a demandé de la paille pour construire sa maison ? Peux-tu me dire ce que ce monsieur lui a répondu ?

Toto réfléchit un instant et annonce tout fier,

- Il a dit «Oh chouette, un cochon qui parle» !»

QUELLE HISTOIRE !

Toto rentre de l'école, pensif. Sa maman lui demande,

- «Par quoi es-tu préoccupé, Toto ?

- J'étais en train de me dire que j'aurais préféré vivre au Moyen-Âge.»

La maman de Toto est intriguée,

- «Pourquoi dis-tu ça ?

- Parce que j'aurais eu moins de leçons d'histoire à apprendre !»

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 !



LA TÊTE À
TOTO



LOME CONTAINER TERMINAL



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

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