

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°024

I

MAM

I

2021



MAG P. N°024 MAM 2021



PORT DE LOMÉ

UN PORT PAR EXCELLENCE

AU SERVICE DES PAYS OUEST AFRICAINS

LES ATOUTS
D'UN PORT EN EAU
PROFONDE AU TOGO

LE TOGO
DÉLIMITE SES EAUX
TERRITORIALES

LE TRANSPORT
MARITIME
EN 2021

PORT AUTONOME DE LOME



Moteur du développement économique du Togo, le Port de Lomé possède des atouts indiscutables. Avec une profondeur de 16,60 mètres inégalée sur toute la côte de l'Afrique de l'Ouest, le Port de Lomé a l'avantage d'accueillir les navires à fort tonnage.

Le Port de Lomé représente non seulement le principal canal des échanges du pays avec l'extérieur, mais il contribue également au développement des économies des pays sans littoral tels que le Burkina Faso, le Niger et le Mali, confirmant ainsi sa vocation historique d'outil d'intégration sous-régionale. Il offre des capacités d'accueil variées dont, deux quais offrant 6 postes d'accostage, un quai minéralier, un appontement pétrolier, deux terminaux à conteneurs très performants et un port de pêche.

Un troisième quai de 450 mètres de long et de 15 mètres de profondeur nouvellement réalisé permet au Port de Lomé d'accueillir des navires à fort tonnage. Ce terminal à conteneurs dispose d'une surface d'entreposage de plus de 36 hectares et est équipé d'une dizaine de portiques modernes et de grues RTG pour une manutention de qualité.

Une darse, Lomé Container Terminal (LCT), de 1050 m de quai linéaire avec une profondeur de 16,60 m et une superficie de 53 hectares de stockage des conteneurs. Elle dispose de modernes équipements de manutention, dont 9 portiques de quai et 27 portiques de parc.



PORT AUTONOME DE LOME

01 BP 1225 Lomé 01 Togo

Tél. : (228) 22 23 77 00 / 22 23 77 77

(228) 22 23 78 00 / 22 27 47 42

Fax : (228) 22 27 26 27 / 22 27 02 48

togoport@togoport.tg / www.togoport.tg



NOS PROJETS DE DEVELOPPEMENT

Dans sa quête permanente de la qualité de service, le Port Autonome de Lomé s'est investi dans un programme de développement de ses infrastructures afin d'offrir de meilleures conditions de traitement de navires et de marchandises. Les nouvelles infrastructures à réaliser comprennent :

- L'aménagement d'un nouveau site dans la banlieue nord de Lomé pour la commercialisation des véhicules d'occasion;
- L'agrandissement du quai minéralier par le prolongement de 200 mètres du quai actuel afin de disposer d'un deuxième poste à quai. Ce nouveau quai permettra d'optimiser le temps d'attente des navires minéraliers tout en offrant la possibilité d'immobiliser un navire à quai pour des entretiens et/ou des réparations;
- L'aménagement d'un port sec à l'intérieur du pays avec réhabilitation des rails pour l'acheminement des marchandises en transit par voie ferroviaire ;



La passion de l'efficacité

BUREAUX DE REPRESENTATION

Burkina Faso
Tél. : (226) 70 29 01 10
(228) 90 12 96 99
Fax : (228) 22 27 02 96

Mali
Tél.: (223)20 23 29 10
(223)66 74 33 66
Fax : (223)20 22 85 23

Niger
Tél. : (227)20 74 03 26
(227)96 96 48 73
Fax : (227)20 74 03 27



SOMMAIRE

Edito : Un port en eau profonde par excellence !

P.05

Actualités :

Les atouts d'un port en eau profonde au Togo
Le Conseil National des Chargeurs du Togo ;
un passage obligé pour une destination sûre et sécurisée.
Stationnement en rade sur la côte Togolaise
Le Togo délimite ses eaux territoriales

P.06

P.10

P.14

P.17

Bermudes



Dossier :

Stratégie maritime pour la délimitation de la frontière maritime ?
Journée mondiale des océans : les bons réflexes au quotidien pour protéger la mer au togo
Changement climatique et hausse du niveau de la mer
Le transport maritime en 2021
Nouvelle perturbation du transport maritime international

P.18

P.24

P.28

P.32

P.34

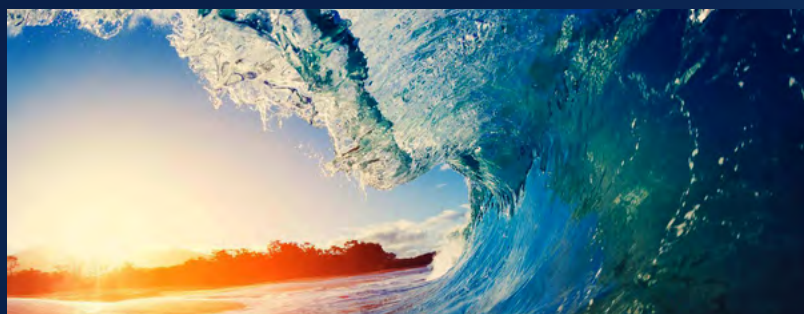


Près de mille cours d'eau déversent du plastique dans les océans
Brèves

P.36

P.40

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





PORT AUTONOME DE LOMÉ :

UN PORT EN EAU PROFONDE PAR EXCELLENCE !

Avec une façade maritime de cinquante kilomètres environ, le Togo fait partie des pays dont la position géographique offre des atouts favorables au développement socio-économique. Le Port Autonome de Lomé gagne ainsi en concurrence et demeure le meilleur en Afrique occidentale.

Le Directeur Général du PAL
**Contre-Amiral
ADEGNON Fogan**

EDITO





INTERVIEW

LES ATOUTS D'UN PORT EN EAU PROFONDE AU TOGO



Le positionnement géographique du Togo, bénéficiant de la façade maritime et surtout d'un port en eau profonde, font de lui, une destination de premier choix des bateaux qui approvisionnent la plupart des pays de la CEDEAO. Pour mieux comprendre les raisons de cette destination privilégiée, la rédaction de LA PILOTINE a bénéficié des explications du Directeur Général du Port Autonome de Lomé, le Contre-Amiral ADEGNON Fogan.



LA PILOTINE : Monsieur le Directeur Général, les Togolais entendent dire très souvent que le pays dispose d'un port en eau profonde et d'un excellent tirant d'eau. Qu'est-ce qu'un port en eau profonde ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL : Un port en eau profonde est un port qui, de manière naturelle ou artificielle, dispose d'une profondeur importante.

LA PILOTINE : Quels sont les avantages d'un port en eau profonde ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL : Dans le domaine du transport maritime, la profondeur d'un port joue un rôle très important et, est un facteur de compétitivité. Un navire qui charge beaucoup, a tendance à s'enfoncer et la partie du navire qui se trouve dans l'eau est son tirant d'eau. Or de nos jours, pour des raisons économiques, les navires sont de plus en plus volumineux, de plus en plus grands ; certains peuvent prendre jusqu'à 20 000 conteneurs. Ainsi, pour accueillir de tels types de navires, les ports doivent disposer d'une grande profondeur, sinon le navire ne pourra pas passer, au risque de s'enliser ou d'échouer.

Au Port de Lomé nous avons une profondeur de 16,60 mètres qui nous permet d'accueillir des navires transportant jusqu'à quatorze mille cinq cent conteneurs. Ce qui classe le port de Lomé comme le plus profond en Afrique de l'ouest.

LA PILOTINE : Les installations actuelles au Port de Lomé permettent-elles de desservir les pays ouest africains ? Pouvez-vous nous donner des précisions en termes de pourcentages ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL : Avec une profondeur de 16,60 m, le Port de Lomé est le seul port en eau profonde de la sous-région capable d'accueillir des navires à fort tirant d'eau pouvant transporter 14.500 EVP. Ainsi, les ports voisins n'ayant pas la capacité d'accueillir ces navires, font déposer leurs cargaisons à Lomé et envoient à leur tour des petits navires les chercher, d'où l'expression « Transbordement ».

Sur le trafic de 1.725.270 EVP pour l'année 2020, le transbordement fait à lui seul 1.342.546 EVP (soit 78%). Aussi le trafic transit du PAL est de 3.840.870 sur un tonnage global de 25.974.211. Ce qui représente 14,78%.

Le Port de Lomé dessert essentiellement les pays enclavés tels que le Burkina Faso, le Niger et le Mali. Par transbordement, il approvisionne également le Ghana, la Côte d'Ivoire, le Bénin et le Nigeria.

LA PILOTINE : Le PAL est félicité pour les chiffres record obtenus. Pouvez-vous relever et commenter ces chiffres ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL : Depuis quelques années, le Port de Lomé est en progression constante en termes de trafic global annuel. Ainsi il est de 25.974.211 tonnes en 2020 contre 22.690.562 en 2019, soit une progression de 14,47%. Le trafic transit est de 3.840.870 tonnes en 2020 contre 3.038 061 en 2019, soit une progression de 26,43%. Quant à la desserte maritime (le nombre de navires accueilli en 2020), elle est de 1510 contre 1449 en 2019, soit une progression de 4,21%.

Ces performances sont dues à la politique de modernisation du Port de Lomé entreprise par le gouvernement togolais depuis 2014 et le Plan National de Développement (PND) de 2018 à 2022, qui prévoit faire du Port de Lomé un Hub logistique de la sous-région.

LA PILOTINE : Par rapport à cette réussite spectaculaire, avez-vous un message aux différents acteurs portuaires.

DIRECTEUR GÉNÉRAL : C'est encore une occasion pour nous de remercier tous les acteurs de la plateforme portuaire notamment, la communauté portuaire, les partenaires et les opérateurs économiques pour leur confiance sans cesse renouvelée chaque année. Cette confiance nous donne le tonus nécessaire et la détermination de continuer toujours par travailler pour maintenir ce cap.

Théophile DANDAKOU

LE TOGO DÉLIMITE SES EAUX TERRITORIALES

ACTUALITÉS

A la fois espaces nationaux et internationaux, les surfaces maritimes notamment à proximité des côtes, disposent d'un statut particulier entremêlant droit interne et droit international. Les lignes de côtes ne constituent pas des frontières. Le droit international dispose en effet que la bande de mer d'une largeur de 12 milles marins appelée 'mer territoriale' fait aussi partie de l'espace (surface et profondeur) sur lequel s'étend la souveraineté exclusive de l'Etat qui la borde.

Au-delà de la 'mer territoriale' débute un espace intermédiaire de 200 milles marins appelé 'Zone Economique Exclusive' (ZEE). L'Etat y possède des droits exclusifs en matière d'exploration et d'usage des ressources à des fins énergétiques, économiques ou scientifiques. Dans les douze premiers milles de la ZEE, l'Etat conserve ses droits en matière de fiscalité et de politique d'immigration.

En début d'année 2021, le Togo a entrepris de délimiter ses eaux territoriales. Comment opère-t-on et pour quelles causes ? La rédaction de LA PILOTINE a interrogé à cet effet, Monsieur Stanislas BABA, Ministre, Conseiller du Chef de l'Etat, Président du Haut Conseil sur la Mer (HCM).

LA PILOTINE :

Monsieur le Ministre, Conseiller du Chef de l'Etat, la rédaction de LA PILOTINE voudrait savoir en quoi il est nécessaire de délimiter les eaux territoriales du Togo ?

Ministre BABA :

L'époque coloniale a délimité les frontières terrestres sans celles de la mer. La convention de Montego Bay de 1982, recommande que les pays dont les côtes sont adjacentes, négocient et délimitent leurs frontières maritimes.

En effet, les dispositions de l'article 15 concernent la délimitation de la mer territoriale ; celles de l'article 74 sont relatives à la Zone Economique Exclusive tandis que l'article 83 porte sur le Plateau Etendu. Le Togo a ratifié la convention de Montego Bay et doit se conformer aux dispositions de ladite convention.

LA PILOTINE :

Où s'arrêtent les eaux territoriales et quelles méthodes utilisez-vous pour les délimiter ?

Ministre BABA :

Les eaux territoriales s'arrêtent à 12 milles marins de la plus basse mer. L'article 15 de Montego Bay stipule que c'est l'équidistance. Les résultats sont appelés « équidistance provisoire » car cette ligne doit être redressée suivant les titres historiques... Donc il n'y a pas une méthode formelle dédiée à cette délimitation.

LA PILOTINE :

Les bateaux sont régulièrement en file indienne sur la côte togolaise. Comment arrivent-ils à reconnaître les limites ? (Limites par rapport aux eaux internationales et par rapport au Ghana à l'Ouest du Port de Lomé) ?

Ministre BABA :

Le Togo conformément à cette convention, a édité ses cartes marines officielles qu'il a déposées aux Nations Unies sur lesquelles sont marquées dans les eaux territoriales togolaises les zones de mouillages qui sont à deux nautiques de la frontière ouest avec le Ghana.

LA PILOTINE :

Quelle sera la durée de ce processus de délimitation ?

Ministre BABA :

Le processus de la délimitation prendra le temps des négociations.

LA PILOTINE :

Merci, Monsieur le Ministre pour votre disponibilité pour cet entretien.

Ministre BABA :

C'est moi qui vous remercie.

Théophile DANDAKOU

STATIONNEMENT EN RADE SUR LA CÔTE TOGOLAISE

La vigie du Port Autonome de Lomé est l'organe de la capitainerie chargé du contrôle du trafic et donc du respect de la mise en application de l'arrêté visé plus haut. Tout navire entrant dans la rade doit être représenté par une Agence de Consignation qui soumet son avis d'arrivée à la Capitainerie du Port et à la Préfecture Maritime 72 heures avant l'arrivée dudit navire.

Les demandes d'autorisation de mouillage sont adressées par VHF ou par tout autre moyen par le navire concerné à la vigie qui les notifie à la Marine Nationale dès que le navire pénètre dans la mer territoriale togolaise.

La vigie, lorsqu'elle reçoit la demande, attribue un poste de mouillage au navire conformément à la nature des opérations à effectuer par ce dernier et informe le centre de coordination des opérations maritimes de la Préfecture Maritime et le Centre Opérationnel de la Marine Nationale. La bonne tenue au mouillage par le navire au poste attribué et le respect des zones interdites de mouillage sont contrôlés par la vigie pendant tout le séjour. Aucun changement de poste de mouillage, de départ du mouillage pour une autre destination et aucune opération ne peut se faire sans l'accord préalable de la vigie.

Les différentes zones de mouillage

Elles sont nombreuses et réparties en quatre catégories :

1- Zone de mouillage pour les navires sous saisie conservatoire, comprenant cinq (05) postes de mouillage :

Latitude	Longitude
06°6'21,999"N	001°16'24,897"E
06°7'5,075"N	001°18'3,604"E
06°4'54,36"N	001°19'15,96"E
06°4'1,771"N	001°17'39,858"E

2- Zone de mouillage pour les navires de commerce en attente d'accostage au Port Autonome de Lomé, subdivisée en neuf (09) postes de mouillage :

Latitude	Longitude
06°4'1,771"N	001°17'39,858"E
06°4'54,36"N	001°19'15,96"E
06°1'8,548"N	001°21'20,367"E
06°0'8,33"N	001°19'44,617"E

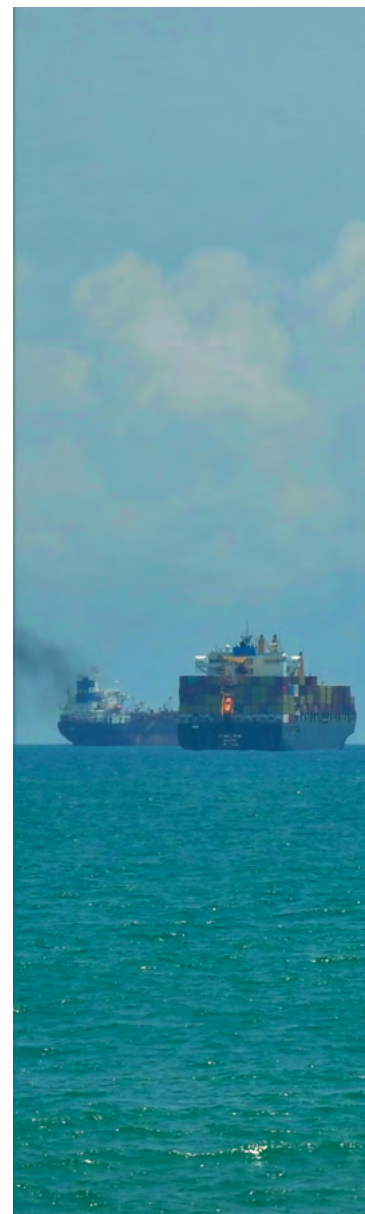
3- Zone de mouillage pour les navires en transbordement, organisée en quarante-quatre (44) postes de mouillage :

Latitude	Longitude
06°4'55,614"N	001°13'6,743"E
06°6'21,999"N	001°16'24,897"E
06°0'8,33"N	001°19'44,617"E
05°56'0,8"N	001°13'14,452"E

4- Zone de mouillage additionnelle, organisée en vingt-quatre (24) postes de mouillage :

Latitude	Longitude
05°51'32,013"N	001°13'18,214"E
05°55'48,407"N	001°20'39,149"E
05°48'6,606"N	001°20'39,251"E
05°48'4,972"N	001°13'21,581"E

Théophile DANDAKOU



L'organisation du séjour des navires sur la rade au Port Autonome de Lomé se fait conformément aux dispositions contenues dans l'arrêté N°2018-001/PR/ONAEM/PREMAR qui régleme la circulation, l'accès à la rade et le mouillage dans les espaces maritimes sous juridiction togolaise.



INTERVIEW

La sécurisation de l'acheminement des marchandises sur les corridors togolais est une mission qu'accomplit le Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT). Divers parkings et aires de dégagement sont ainsi créés pour les besoins des usagers. L'aisance avec laquelle sont menées les activités des chargeurs surtout de Lomé à Cinkassé, a conduit une équipe de LA PILOTINE à tendre la perche au Directeur Général du CNCT, Monsieur GNASSINGBE Toï.



LE CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO ; UN PASSAGE OBLIGÉ POUR UNE DESTINATION SÛRE ET SÉCURISÉE.

LA PILOTINE :

Monsieur le Directeur Général du CNCT, des camions en direction ou en provenance du Port de Lomé traversent le Togo en empruntant surtout la Route Nationale numéro un (RN1), celle qui va de Lomé à Cinkassé. Comment organisez-vous leurs stationnements en cas de besoins ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL CNCT :

Le CNCT, il faut le rappeler, est un établissement public à qui, l'Etat a confié la mission d'assister les chargeurs (importateurs et exportateurs) aux fins de sécuriser l'acheminement de leurs marchandises sur les corridors togolais. C'est dans cette optique qu'il s'est doté d'un ensemble d'actions afin d'apporter aux chargeurs et aux acteurs de la chaîne des transports, l'appui nécessaire pour la réussite dans leurs activités.

L'une de ses actions a consisté à aménager le long de la RN1, des parkings et des aires de dégagement pour permettre aux usagers routiers, de stationner en cas de besoin.

Ce stationnement sur les parkings et aires de repos est volontaire. Les camions qui le choisissent, doivent s'acquitter d'un droit qui permet d'entretenir toutes les commodités mises à leur disposition.

Par contre, le stationnement sur les aires de dégagement est gratuit. Les transporteurs qui empruntent la RN1, en direction ou en provenance du Port de

Lomé, trouveront nos installations y attenantes. Nous les invitons à utiliser ces espaces en toute sécurité pour leurs camions.

LA PILOTINE :

Pouvez-vous citer et décrire les lieux de stationnement ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL CNCT :

Le CNCT compte actuellement trois parkings et une dizaine d'aires de stationnement le long de la RN1.

Nos parkings sont construits sur un espace d'au moins 20.000 mètres carrés disposant d'une aire de stationnement et d'un ensemble de commodités. Par contre, les aires de dégagement sont aménagées dans l'emprise de la route nationale.

Le plus grand parking actuel est situé à Djéréhouyé à la sortie nord d'Atakpamé, en venant de Lomé. Nous avons également un parking à Agaradé à Bafilo et un autre à Blitta Carrefour.

Une dizaine d'aires de repos sont également disponibles. On pourra citer par exemple celles d'Amakpapé, Gléi, Gaouglé II, Sotouboua et de Lama Téssi.

D'autres projets de construction sont actuellement à l'étude. Notre objectif à terme, est de disposer d'au moins un parking dans chaque région économique et des aires de dégagement.

LA PILOTINE :

La pandémie de COVID-19 a obligé le monde entier à privilégier





le transport des marchandises. Quelle a été l'évolution des stationnements au CNCT ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL CNCT :

L'apparition de la pandémie de COVID-19 dans le monde a durablement affecté tous les secteurs d'activités en général et le secteur de transport en particulier.

Au Togo, pour limiter sa propagation, le gouvernement a pris plusieurs mesures dont le transport exclusif des marchandises au cours d'une période donnée, avec le bouclage de certaines villes.

Les activités de stationnement des camions sur les parkings du CNCT ont alors connu un ralentissement :

- Le Conseil a enregistré en 2020, (année de l'apparition de la COVID 19), 38.338 stationnements de camions contre 42.839 en 2019, soit une régression de 10%.
- Au premier trimestre de l'année 2021, le CNCT a enregistré 8.974 stationnements de camions sur les parkings contre 9.920 à la même période de l'année précédente,

soit une baisse de 9%.

En somme, les activités du Conseil ont été durablement affectées avec l'apparition de cette pandémie.

LA PILOTINE :

Monsieur le Directeur Général nous sommes à la fin de notre entrevue. Voudriez-vous livrer un message à vos collaborateurs et aux bénéficiaires de vos services ?

DIRECTEUR GÉNÉRAL CNCT :

J'invite mes collaborateurs à plus de professionnalisme et de courtoisie vis-à-vis des usagers de nos parkings. Je voudrais aussi remercier les transporteurs et les usagers de la route qui nous font confiance en passant systématiquement par nos parkings et rappeler que les stationnements en dehors des espaces dédiés constituent un danger. C'est ensemble que nous pouvons relever le défi de la sécurité routière au Togo. Je vous remercie.



CONDUCTEURS, ENSEMBLE, RENDONS AGRÉABLE LA CIRCULATION DE 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 dans l'efficacité



DOSSIERS

STRATÉGIE MARITIME POUR LA DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE MARITIME ?



Nous vivons un curieux paradoxe : les continents, longtemps enserrés dans de multiples frontières, semblent s'en libérer sous l'effet du libre-échange quand la mer, archétype de la liberté, s'est couverte de délimitations qui paraissent dériver de plus en plus vers la frontière. La distinction est d'importance : si une frontière est un mur, la délimitation est un passage. Le navire peut transiter par la ZEE ou la mer territoriale de l'État côtier sans entrave.

Ce principe de liberté de circulation est si intrinsèquement lié à la mer qu'il s'est formalisé dès le XVII^e siècle avec le *Mare Liberum* de Grotius. Cette liberté n'a cependant jamais été pleine et entière. Dès cette époque, il est admis que les États peuvent exercer leur contrôle sur les baies ou zones côtières à portée de vue ou de canon. Le concept de « mer territoriale » prend naissance un siècle plus tard avec une limite fixée à trois nautiques, soit la portée maximale des canons de l'époque. Cette notion d'un espace maritime soumis à la souveraineté d'un État s'entend alors de manière essentiellement militaire et diplomatique mais va prendre, avec les différentes avancées technologiques, une tournure de plus en plus économique.

La pêche industrielle, les découvertes d'hydrocarbures en mer sont en effet à l'origine d'une volonté d'appropriation d'espaces maritimes de plus en plus vastes. Le Président américain Truman proclame ainsi le 28 septembre 1945 que les ressources naturelles du Plateau Continental des États-Unis seront désormais soumises à leur juridiction et contrôle. Chili et Pérou suivent deux ans plus tard en s'intéressant cette fois à la colonne d'eau : ils créent des zones sous juridiction de 200 nautiques au large de leurs côtes.

Ce mouvement anarchique sera canalisé grâce à la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) de 1982 qui donne naissance à de nouveaux espaces maritimes et parvient à un subtil équilibre entre pouvoirs de l'État côtier et liberté des mers. C'est cet équilibre qui semble aujourd'hui fragilisé par une dynamique tendant à transformer de simples délimitations maritimes en véritables frontières.

Le cadre fixé par la CNUDM

Les négociateurs de la CNUDM ont opéré un véritable tour de force en parvenant à donner satisfaction aux tenants de la liberté des mers tout comme aux hérauts de son appropriation. En se basant sur le subtil *distinguo* entre zones sous souveraineté et zones sous juridiction, ils ont donné naissance à un régime dans lequel, et pour faire simple, plus on est proche des côtes

plus les compétences de l'État sont étendues. Pleine et entière dans ses eaux intérieures, la puissance publique doit tolérer le passage inoffensif dans sa mer territoriale (12 nautiques des côtes) et se restreindre aux matières douanière, fiscale, sanitaire et migratoire dans sa zone contiguë (ZEE entre 12 et 24 nautiques). Les compétences économiques, écologiques et scientifiques exercées dans sa Zone Economique Exclusive (entre 12 et 200 nautiques) se réduisent à l'exploration et l'exploitation des seuls fonds marins sur son Plateau

Continental (maximum de 350 milles). Au-delà, la haute mer est libre.

Ce cadre juridique n'est désormais plus contesté. Ainsi, le mouvement d'extension du Plateau Continental, vu trop souvent comme une nouvelle course à l'appropriation des océans, s'inscrit au contraire très précisément dans le cadre de la CNUDM. C'est en effet son article 76 qui encadre un processus consistant à déposer des demandes d'extension devant la Commission des Limites du Plateau



Continental, laquelle ne se prononcera qu'en l'absence de conflits de délimitation. On ne conteste pas la CNUDM, on s'en prévaut. On tient à ses délimitations mais en s'efforçant de les faire changer de nature, en les faisant dériver vers de véritables frontières.

Les tentations étatiques

Les tentations étatiques tiennent à deux causes principales : économiques et stratégiques. Les ressources marines avaient été à l'origine de la création

de la ZEE et c'est encore elles qui expliquent la dynamique actuelle. Pêche et hydrocarbures intéressent bien évidemment, les ressources minérales (nodules polymétalliques) retrouvent un nouvel intérêt tandis que les ressources génétiques marines semblent dessiner les profits à venir des industries pharmaceutiques ou cosmétiques.

Cette richesse des mers intéresse d'autant plus dans un contexte de raréfaction des ressources à terre ou

de dépendance trop prononcée vis-à-vis de l'extérieur. Le Japon par exemple, ou encore la Chine, cherchent par tous les moyens à alléger leur dépendance aux hydrocarbures du Golfe Persique – près de 90 % – ou aux matières premières du continent africain et sont ainsi parmi les principaux acteurs de la prospection minière en mer.

Les motifs stratégiques ne sont évidemment pas absents. On se focalise bien entendu beaucoup sur la mer de Chine et tout le jeu de Pékin destiné à dessiner un



espace maritime plus avantageux le long de son littoral mais cette pratique n'est pas propre à la zone. On retrouve une problématique semblable du côté du passage du Nord-Ouest ou de la route du Nord : les États riverains (Canada et Russie) les considèrent pour partie comme des eaux intérieures soumises à leur bon vouloir quand d'autres nations (États-Unis en tête) les voient comme des détroits régis par la liberté des mers.

Car l'enjeu est bien là : grignoter insensiblement la liberté des mers pour rendre souveraines les zones sous juridiction. Et pour ce faire tous les moyens sont bons. La Chine est passée maîtresse dans l'art de transformer des îlots recouverts à marée haute, et ne donnant droit par conséquent à aucune mer territoriale, en îles artificielles. Bardées de structures sur pilotis, elles sont pour certaines dotées de véritables forteresses navales qui abritent une garnison permanente. C'est précisément cette qualification juridique que les Philippines ont décidé d'attaquer. Laissant de côté la question de la souveraineté de ces confettis, Manille a saisi un tribunal arbitral afin qu'il se prononce sur la nature des îles ou rochers situés dans sa ZEE mais occupés par Pékin. S'ils sont considérés comme des rochers, ils ne pourront donner lieu à une mer territoriale, ce qui rendra caduque une grande partie des prétentions chinoises sur la zone : régner sur des rochers ne représentera plus un grand intérêt.

Une autre façon d'étendre son champ de compétence, de grignoter la liberté des mers tient à la restriction des activités exercées dans les zones sous souveraineté ou juridiction. Un exemple : la pose de câbles sous-marins en ZEE. Si le principe de la CNUDM postule la liberté, la pratique est toute différente. Un certain nombre de réserves et restrictions visant à concilier la pose, avec les activités d'exploration et d'exploitation des richesses naturelles, sont permises par la convention et sont trop souvent utilisées pour interpréter le principe. La norme des articles 58-1 et 79-5, consistant en une information de l'État côtier par l'entreprise câblière de la nature des opérations envisagées dans sa ZEE, via une simple lettre de courtoisie se

traduit en pratique par une autorisation de l'État côtier (décisionnaire ultime pour l'emplacement du câble) et transforme de facto la ZEE en espace souverain pour ce type d'activité.

Reste que cette évolution tendant à transformer une délimitation en frontière n'est pas univoque. Le mouvement contraire est tout aussi puissant pour des raisons stratégiques et de lutte contre les trafics.

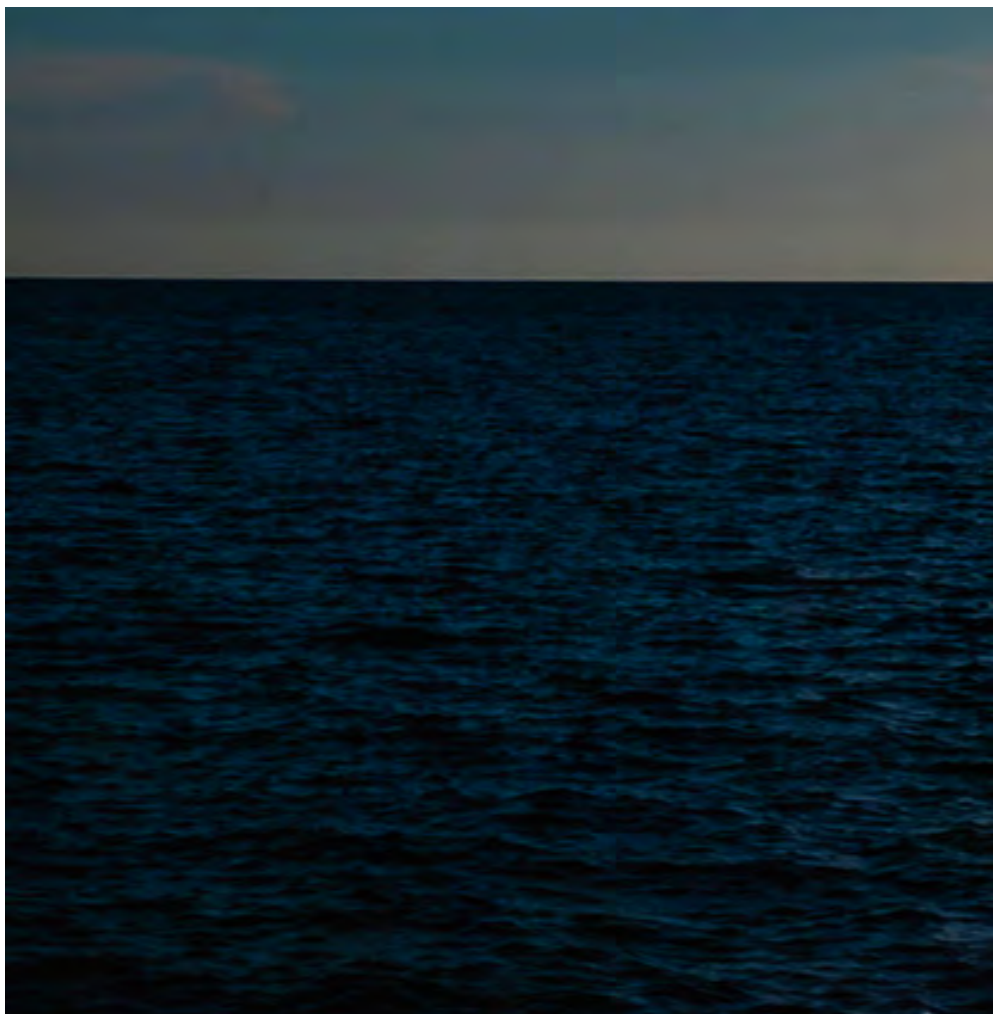
La liberté des mers : un enjeu pour les forces navales

Depuis la décolonisation et la chute de l'URSS, l'on assiste à un déclin de la présence militaire permanente outre-mer. La projection de puissance repose désormais pour l'essentiel sur les forces navales, seules en mesure d'intervenir au loin et dans la durée. La liberté des mers leur est ici indispensable puisque permettant de se déplacer sans dépendre du bon vouloir d'un État.

Cette question était, bien entendu, au cœur des négociations de la CNUDM et explique le compromis trouvé autour de la ZEE, portion de haute mer sur laquelle les États riverains disposent de quelques droits limitativement énumérés. Le mouvement tendant à rendre souverain cet espace évoqué plus haut, se heurte sur cette question des forces navales à une opposition redoutable des États. Car, loin de se cantonner à un cercle restreint de puissances comme cela était le cas lors des négociations des années 1970, le nombre des États intéressés à la préservation de la liberté des mers s'est considérablement élargi. Aux États occidentaux et à la Russie se greffent désormais toutes les nations dotées d'ambitions maritimes mondiales.

Les contrebandiers ont besoin de frontières...

Les délimitations prévues par la CNUDM offrent de vastes espaces maritimes à des



États qui, bien souvent, ne peuvent les maîtriser, faute de marine. Ils deviennent alors le refuge d'un ensemble de trafics dont les parrains jouent de la frontière maritime pour démultiplier leurs gains. Ainsi du trafic de drogue où les trafiquants s'ingénient à migrer d'eaux territoriales en eaux territoriales pour mieux échapper aux forces navales qui les pourchassent. La mer des Caraïbes, de ce point de vue, présente un cadre idéal. Espace maritime d'environ 3 millions de kilomètres carrés, elle constitue une vaste zone de transit, de commerce, de migrations et de tourisme, située à mi-chemin des principaux pays producteurs et du continent nord-américain, zone de forte consommation. La présence de micro-États insulaires est à l'origine de 38 espaces maritimes distincts, imbrication complexe d'îles, d'eaux libres et sous souveraineté, et moyen surtout de trouver de nombreux refuges et de longues étendues de côtes désertes. Un État étranger ne pouvant faire la police dans les eaux territoriales d'un

autre, les trafiquants peuvent profiter de l'anémie des moyens navals des États insulaires de la zone pour s'en donner à cœur joie.

La problématique est identique concernant la piraterie. L'expansion des Frères de la côte somalienne a montré à quel point les espaces maritimes de la CNUDM pouvaient représenter un atout lorsqu'ils dépendent d'un État failli. Livrée à la guerre civile, pour partie à l'anarchie, cette contrée a offert un environnement de rêve pour l'expansion de la piraterie. Idéalement situés, à proximité de la liaison commerciale Europe-Asie, ces pirates pouvaient commettre leurs méfaits en haute mer pour mieux se réfugier dans la mer territoriale somalienne.

Pour en venir à bout, il fallut, bien entendu, l'opération « Atalante » mais aussi la résolution 1816 du 2 juin 2008 du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Prévue pour six mois, et depuis périodiquement reconduite, elle autorise

les États coopérants avec le gouvernement fédéral transitoire somalien « à entrer dans la mer territoriale somalienne afin de réprimer les actes de piraterie » et à « utiliser, dans les eaux territoriales de la Somalie (...) tous moyens nécessaires pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée ».

Ce dernier élément montre bien que le mouvement vers une territorialisation des océans est loin d'être la norme. L'on est plutôt dans un entre-deux avec, d'un côté une tentation de captation des ressources marines et de l'autre, une volonté de mieux contrôler, et réprimer quand il le faut, les activités se déroulant en mer.

Si la frontière maritime semble aujourd'hui avoir le vent en poupe, la délimitation est très loin d'avoir rendu les armes: le jeu reste plus que jamais ouvert.

Cyrille P. COUTANSAIS





JOURNÉE MONDIALE DES OCÉANS : LES BONS RÉFLEXES AU QUOTIDIEN POUR PROTÉGER LA MER AU TOGO

Le mardi 8 juin 2021, la Journée Mondiale des Océans a retenu l'attention. A cette occasion, quelques conseils pratiques ont été énumérés et sont à suivre au quotidien pour protéger cette ressource indispensable à la vie sur terre.





...diale de l'océan

La journée mondiale des océans a été lancée à l'occasion du sommet de la Terre, tenu à Rio de Janeiro, au Brésil en 1992. Le but de cette journée est de sensibiliser le grand public au rôle crucial que jouent les océans. Quelques quatre conseils pratiques permettent en effet, de protéger cet espace naturel :

- Il faut avant tout en avoir envie. Et pour cela il faut bien les connaître car l'humanité doit 50% de l'oxygène respirée aux océans et ils absorbent 90% de la chaleur produite par les gaz à effet de serre.
- Véritable fléau pour la santé, le tabac a également des conséquences dramatiques pour l'environnement. Sur 137 milliards de mégots jetés par terre chaque jour à travers le monde, 40 % échouent dans les océans selon le Centre sur l'Information de l'Eau. Un seul mégot peut polluer jusqu'à 500 litres d'eau.
- Protéger les océans c'est aussi protéger sa biodiversité et donc les poissons. Choisir ceux que l'on va mettre dans son assiette est donc indispensable. Il faut ainsi privilégier des espèces qui ne sont pas en voie d'extinction, respecter les périodes de reproduction, favoriser le poisson pêché car cela permet de soutenir les pêcheurs en limitant la pollution des bateaux et du transport.

Enfin, rien de tel que de s'inscrire aux initiatives locales de nettoyage du littoral et des rivières pour constater l'ampleur de déchets plastiques jetés. Chaque minute, l'équivalent d'un camion poubelle de plastique est déversé dans l'océan. Les êtres humains produisent en moyenne 300 millions de tonnes de plastiques par an et il est estimé qu'entre 8 et 12 millions de tonnes finissent dans les océans ; indique Greenpeace.

Mais il est possible d'agir en bannissant par exemple les emballages plastiques. Il est préférable également de jeter les masques chirurgicaux dans les bornes de recyclages. S'il y a moins de plastique à terre il y en aura par conséquent, moins de plastique en mer.

Théophile DANDAKOU





JOU
GEN
— 25

25 JUIN : JOURNÉE DES GENS DE MER : LE GOUVERNEMENT TOGOLAIS INTENSIFIE LES EFFORTS EN LEUR FAVEUR

Le respect des conventions, une priorité pour le Ministre. Les armateurs sont aux premières loges de la reconnaissance du Ministre pour les conditions décentes de vie et de travail offertes aux employés :

« J'invite tous les armateurs au respect des conventions internationales relatives à la protection des gens de mer », a lancé le responsable de l'Economie Maritime.

Des centaines de milliers de gens de mer dans le monde, ne sont toujours pas en mesure de rejoindre ou de quitter leur navire en raison des restrictions mises en place pour contenir le virus COVID-19. Il est primordial de respecter leurs droits tels que définis par le droit maritime, et de garantir aux marins un avenir équitable et durable.

Ces employés de mer et d'océans jouent donc un rôle essentiel pour la circulation des biens vitaux à travers le

monde. Sous le thème : <<les gens de mer >>: au cœur des transports maritimes de demain », la célébration de cette journée a pour but de plébisciter les gens de mer, toujours au front dans les conditions les plus difficiles afin de faire vivre les milliards de populations sur terre et développer les économies.

Pour marquer cette journée au Togo, le Ministère de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière a animé un débat constructif sur les sujets d'actualité relatifs aux gens de mer. La rencontre a mis en exergue l'administration maritime au service de cette catégorie socio-professionnelle et a réfléchi sur la place de la femme dans la navigation maritime. Des échanges sur les métiers de la mer et les opportunités de formation ont rehaussé l'éclat de cette édition 2021. Les quatre thèmes développés ont eu pour finalité, la valorisation des métiers de la mer.

JOURNÉE DES GENS DE MER 5 JUIN —

« Dans un monde tourné de plus en plus vers la machine et l'intelligence artificielle, le monde maritime a tout intérêt à prendre conscience que l'homme restera toujours au cœur de l'activité économique », déclaration du Ministre de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière à l'occasion de la célébration à Lomé, de cette journée. Edem Kokou TENGUE a appelé à tourner les pensées vers ces gens courageux qui bravent tous les jours les océans et les mers du monde, pour faire vivre plusieurs Etats, malgré les conditions climatiques extrêmes.

La conférence a été également une occasion pour les jeunes togolais de saisir les opportunités qu'offre ce métier pour leur employabilité.

Les efforts des autorités togolaises pour les gens de mer. En 2006, le Togo ratifie la convention du travail maritime, MLC. Cette signature a porté à 25, le nombre d'Etats Membres de l'Organisation Internationale du Travail ayant ratifié cette convention. Elle établit des conditions minimales de travail et de vie pour tous les gens de mer sur les navires visés. De plus, elle constitue un pas en avant essentiel pour assurer une concurrence équitable et créer un terrain de jeu égal pour tous les propriétaires de navires battant pavillon des Etats qui l'ont ratifiée.

Au niveau national, les représentants de l'administration publique, opérateurs économiques et responsables syndicaux, ont, en mars 2021, échangé sur le Projet de Convention

Collective des Métiers de la Mer. Elle viendra renforcer le cadre législatif maritime que constituent la loi du 13 décembre 2006 portant code du travail de mer et celle du 11 octobre 2016 portant code de la marine marchande au Togo.

Organisé par le Ministère de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière à travers la Direction des Affaires Maritimes, la rencontre a été l'occasion de s'approprier et de valider le contenu dudit projet. Les thématiques ont été relatives à l'exercice du droit syndical, le contrat d'engagement, les droits fondamentaux et sociaux des gens de mer, la retraite, le rapatriement, la rémunération, les conditions de travail et de vie à bord des bateaux, la sécurité sociale et la gestion des litiges.

Théophile DANDAKOU





CHANGEMENT CLIMATIQUE ET HAUSSE DU NIVEAU DE LA MER

DOSSIERS



Après une élévation stable durant plusieurs millénaires, la montée du niveau de la mer s'est accélérée significativement au XXe siècle. Des appareils désignés sous le nom « Marégraphes » des GPS ont pu détecter ce mouvement marin depuis le siècle dernier.

Pour observer une tendance sur le long terme, des données régulières sur plusieurs décennies sont indispensables. Il existe une centaine de marégraphes dans le monde qui mesurent le niveau de la mer en continu depuis les années 1950. Plusieurs d'entre eux étaient déjà en activité au XIXe siècle. Ces appareils mesurent le niveau de la mer en un point donné, en faisant abstraction de la houle ou des marées. Comme ils sont fixés au socle terrestre, ils prennent aussi en compte les mouvements de ce dernier.

Il faut donc corriger ces résultats avec des données GPS très précises relevant les montées et descentes du terrain. Autre inconvénient : les marégraphes ne réalisent qu'une mesure côtière. Seuls les satellites embarquant des radars altimétriques permettent une vision globale. Depuis 1993, ces satellites permettent de mesurer le niveau absolu de la mer... qui est loin d'être uniforme. La surface des océans présente en effet des bosses et des creux de plusieurs dizaines de centimètres d'amplitude. En combinant ces différents moyens de mesure, on estime l'élévation du niveau moyen de la mer à environ 1,7 mm par an en moyenne entre 1901 et 2011, et à 3,2 mm par an entre 1993 et 2014.

Une élévation attribuée au changement climatique

Le niveau de la mer a toujours évolué, et parfois très rapidement : 130 m entre la dernière période glaciaire il y a environ 21 000 ans et le début de la période interglaciaire actuelle, soit environ 1 m par siècle. Cette évolution s'est ensuite ralentie il y a environ 6 000 ans et s'est stabilisée autour de seulement 5 cm par siècle en moyenne au cours des 2 à 3 derniers millénaires. De tels changements ne s'expliquent que par des variations naturelles. Or, depuis, au cours du XXe siècle, le niveau des mers s'est élevé de 20 cm environ.

Peut-on attribuer cette accélération de la montée du niveau de la mer au changement climatique ?

Pour répondre à cette question, les chercheurs ont quantifié l'influence sur le niveau de la mer de plusieurs paramètres directement impactés par le changement climatique :

- La température de la mer : plus elle s'élève, plus l'eau se dilate. Température des océans et niveau de la mer

sont liés.

- La fonte des glaces terrestres : l'Antarctique, le Groenland et les glaciers de montagne stockent de grandes réserves d'eau sous forme de glace. Cette dernière, fond de plus en plus avec l'élévation des températures à la surface du globe. Cette eau de fonte se déverse alors dans les océans.

Les scientifiques mesurent donc le réchauffement des océans et en déduisent sa contribution à la montée du niveau marin. Ils surveillent également, avec les satellites, l'évolution du volume et de la masse des glaces terrestres pour estimer la quantité d'eau de fonte déversée dans les mers. La somme de ces deux contributions permet de rendre compte de l'essentiel de l'élévation observée, notamment sur les deux dernières décennies. La montée du niveau marin est désormais bien comprise et il est même possible d'affirmer que l'influence des activités humaines sur cette montée du niveau moyen de la mer est importante depuis les années 1970.

Une élévation plus forte au cours du XXIe siècle.

Pour évaluer l'évolution du niveau de la mer au cours des prochaines décennies, les chercheurs utilisent des modèles de climat qui simulent l'impact du changement climatique sur ces différents paramètres. La dilatation thermique, responsable pour la moitié de cette montée, est bien décrite. D'autres paramètres sont moins bien connus.

Les chiffres pour le XXIe siècle varient donc parfois beaucoup, d'une étude à l'autre. L'estimation fréquemment citée est celle fournie par le GIEC en 2013 : une élévation de 26 à 82 cm d'ici à la fin du XXIe siècle, tous scénarios confondus.

Mais cette valeur pourrait s'avérer encore supérieure car la fonte du Groenland et de l'Antarctique serait sous-estimée.

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



LE TRANSPORT MARITIME EN 2021

Depuis 2019, le secteur du transport maritime a été fortement impacté par la crise sanitaire mondiale. En 2020, ce ne fut toutefois pas la catastrophe annoncée, car la baisse des prix du pétrole associée à une hausse d'achats des biens a permis à de nombreuses entreprises d'atteindre des bénéfices records. Néanmoins, la pénurie de conteneurs pour les marchandises et les ports engorgés ont contribué à une forte hausse des coûts du fret pour les chargeurs. On peut alors se demander quand espérer un retour à la normale et quelles sont les perturbations à prévoir dans les processus logistiques internationaux.



À quand un retour à la normale ?

Tout d'abord, il est difficile de prévoir de manière certaine les événements de l'année 2021. La pandémie étant toujours en cours, son évolution influe fortement sur celle des différentes tendances observables.

Toutefois, le Président de la Banque Centrale Américaine, envisage un retour à la normale d'ici un an. Nous pouvons donc espérer une sortie de crise relativement proche.

L'augmentation des tarifs de fret est-elle inévitable ?

S'il faut attendre un an, quelle sera la situation dans ce laps de temps ? Doit-on redouter une hausse continue des tarifs du fret maritime ? Quid de l'inflation ou de la croissance du secteur ? Pour commencer, l'inflation devrait être stable selon le FMI. Ainsi, cette banque prévoit un taux d'inflation oscillant entre 2% et 2,4%.

De plus, selon la CNUCED, les flux maritimes devraient croître de 4,8% cette année, tandis que l'OMC s'attend à ce que le volume du commerce mondial de marchandises connaisse une croissance supérieure à 7%.

Malgré ces chiffres encourageants, il est délicat d'estimer la demande et les besoins de fret pour l'année 2021. Par ailleurs, les relations entre les transporteurs et les chargeurs peuvent se tendre fortement suite aux augmentations notables des coûts de transport. D'autant plus que les grandes compagnies seront tentées de négocier des tarifs encore plus élevés.

Cependant, la situation peut s'inverser en faveur des chargeurs si la demande connaît un repli suite aux faillites ou suite à des actions en justice contre les abus de position dominante.

L'accélération des mutations et le développement de tendances fortes

Quoi qu'il en soit, cette situation inédite occasionne une accélération des mutations du secteur.

En premier lieu, on peut s'attendre à un développement de modes de transports alternatifs comme le fret ferroviaire, et d'une régionalisation de la production et du transport de marchandises. Cela serait dû tant aux bouleversements politiques et commerciaux qu'aux avancées technologiques telles que la robotique, l'automatisation et la numérisation.

D'ailleurs, la numérisation de la logistique internationale est l'une des tendances fortes. Suite à l'essor du télétravail, du développement de l'e-commerce et du succès des outils SaaS, tous les secteurs se digitalisent rapidement. Or, le transport n'échappant pas à la règle et l'optimisation des flux logistiques via des logiciels adaptés, devient une nécessité stratégique.

NOUVELLE PERTURBATION DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

Quelques mois après l'accident du canal de Suez, la fermeture partielle du Port de Yantian menace le commerce mondial. En cause, un nouveau foyer de COVID-19.



La découverte d'un foyer de COVID-19 dans un port du sud de la Chine crée la panique dans le secteur des transports. Plusieurs compagnies ont averti leurs clients d'un embouteillage inquiétant suite au blocage de plusieurs navires dans le port de Yantian dans la ville de Shenzhen. C'est le quatrième plus grand port à conteneurs du monde. La situation pourrait durer des semaines avant d'être réglée.

Les entrées et les sorties du port rendues difficiles.

Les autorités sont passées à la vitesse supérieure dans la vaccination.

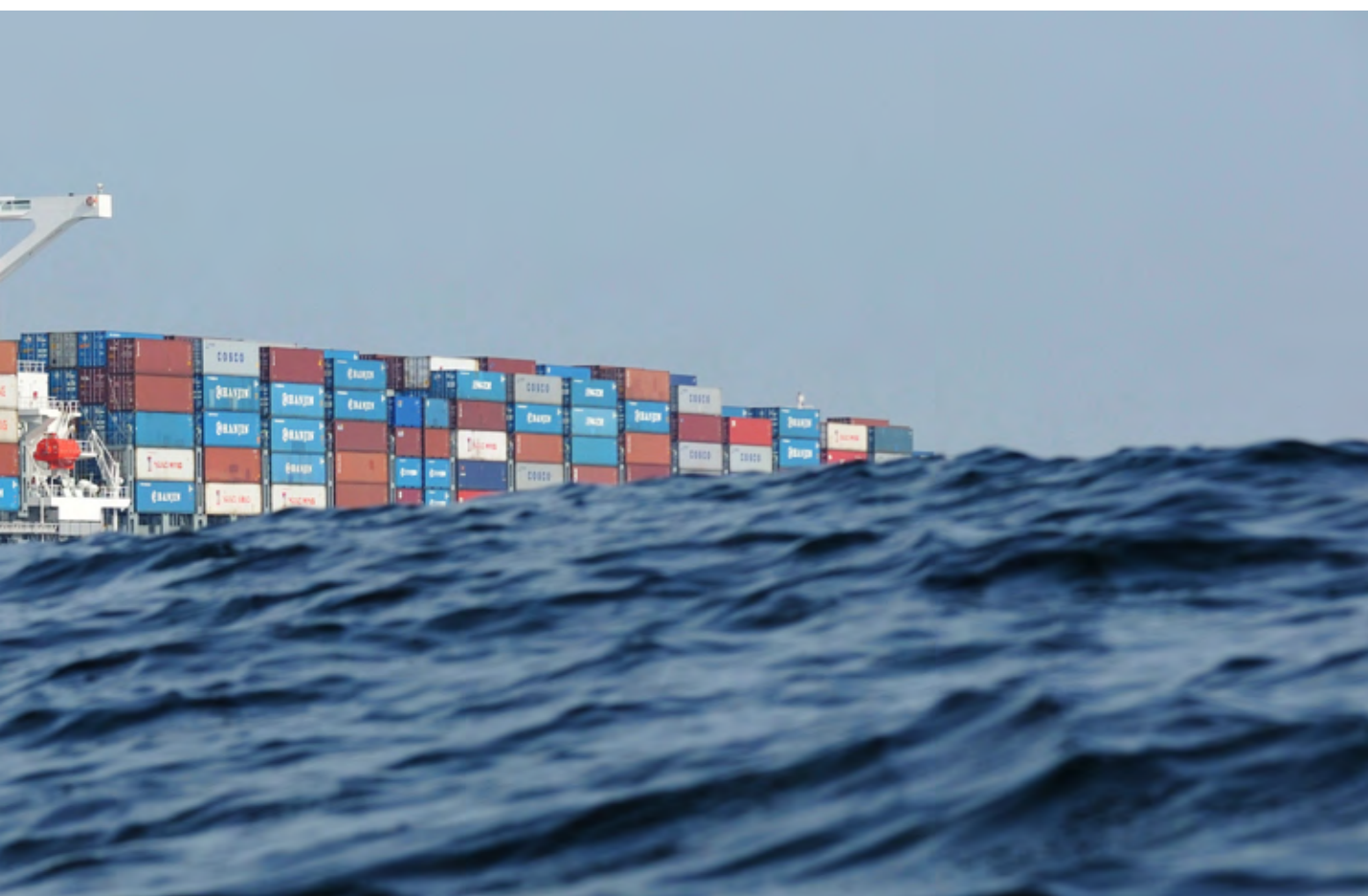
Des transporteurs affirment qu'au moins 50 navires attendent à l'extérieur du port de Yantian. Environ 150 affectés par cet embouteillage dû à des mesures strictes de désinfection et de quarantaine, mises en place depuis le 21 mai 2021 par les autorités. Ces mesures ont donc entraîné une accumulation des navires qui attendent d'accoster.

La variante Delta du coronavirus inquiète.

Les autorités provinciales ont signalé 168 cas actifs de Covid-19 depuis le 21 mai. Un chiffre à priori minime en comparaison avec le reste du monde et à l'explosion connue en Chine au début de la pandémie. Mais les autorités ne veulent laisser aucune chance au virus dans cette région qui relie Hong Kong à la Chine continentale.

La panique est surtout liée à la présence parmi les cas positifs, de la variante Delta très contagieuse du virus, qui a premièrement été détectée en Inde.

Un dénouement n'est espéré que d'ici deux semaines. Mais les plus pessimistes craignent qu'il y ait des perturbations jusqu'à la fin de l'année. Certains transporteurs recourent à des camions pour acheminer les cargaisons vers l'Europe. Une répercussion sur le prix final aux consommateurs n'est pas à exclure.



PRÈS DE MILLE COURS D'EAU DÉVERSENT DU PLASTIQUE DANS LES OCÉANS



DOSSIERS

Les scientifiques estimaient que la majeure partie du plastique était transportée jusque dans les océans par 20 cours d'eau, tout au plus. Ce nombre est en réalité bien plus élevé.





Du plastique et du polystyrène s'amassent dans la rivière Siak, en Indonésie. Une nouvelle complication est venue s'ajouter au problème des déchets plastiques. La plupart des déchets plastiques sont conduits jusque dans les océans par les cours d'eau. En 2017, deux groupes distincts de scientifiques ont conclu que 90 % du plastique déversé dans les océans provenaient d'une poignée de grands fleuves continentaux, comme le Nil, l'Amazone et le Yangzi, les trois plus longs fleuves du monde. Les chercheurs ont identifié dix cours d'eau dans l'une des études et vingt dans l'autre. Ils sont convaincus que leur nettoyage contribuerait grandement à résoudre le problème de la pollution plastique.

Une nouvelle étude a revu ces conclusions à la hausse. Les scientifiques ont découvert que 80 % des déchets plastiques étaient déversés dans les océans par plus de mille cours d'eau, et non dix ou vingt comme estimé auparavant. Ils ont aussi découvert que la plupart de ces déchets étaient transportés en majorité par les petits cours d'eau des aires urbaines densément peuplées, et non par les plus grands fleuves.

Le Yangzi, qui traverse la Chine sur 6 300 kilomètres et se jette dans la mer de Chine orientale, avait été classé comme le cours d'eau le plus pollué par le plastique. Mais le fleuve Pasig aux Philippines, long de 25 kilomètres, l'a détrôné. Il traverse la capitale du pays, Manille, où vivent près de quatorze millions de personnes.

C'est un changement conséquent. Cette étude aborde toutefois deux questions

primordiales pour comprendre et résoudre le problème des déchets plastiques. Elle met en évidence la propagation des déchets plastiques dans tous les recoins de notre planète. Aussi, les solutions à ce problème vont-ils s'avérer bien plus complexes d'un point de vue logistique et bien plus coûteuses que ce que laissent entendre les campagnes de sensibilisation. L'étude appuie également les dires de longue date des spécialistes des sciences marines et d'autres experts. La véritable solution pour protéger les océans et les systèmes d'eau douce de la planète, c'est de limiter les déchets plastiques sur Terre.

La rivière Las Vacas au Guatemala est un exemple d'un plus petit cours d'eau qui transporte des déchets plastiques. Gary Bencheghib, Directeur de Sungai Watch, qui supervise le nettoyage de près de quarante-cinq cours d'eau à Bali, explique que l'étude de 2017 ne faisait pas vraiment sens selon lui. « L'étude sur les dix cours d'eau m'a plus surpris qu'autre chose lorsqu'elle est sortie. Ça n'appuyait pas ce que l'on observait sur le terrain en Indonésie dans les petits cours d'eau. On vit dans les tropiques, au sein d'une région volcanique, où il y a des cours d'eau littéralement tous les 500 mètres qui débordent tous de plastique ».

Des données plus fiables pour des résultats durables

Les Hommes se servent des cours d'eau pour transporter leurs déchets depuis l'aube de la civilisation. Pourtant, alors que le problème des déchets plastiques a explosé cette dernière décennie,

les études se sont principalement concentrées sur le plastique contenu dans les océans. L'analyse des cours d'eau et des systèmes d'eau douce a pris du retard. Par exemple, la première évaluation à grande échelle de la quantité de déchets plastiques contenus dans le Gange en Inde, a été menée par la National Geographic Society il y a tout juste dix-huit mois. Le mois dernier, une analyse similaire a débuté pour le fleuve Mississippi. Il a fallu attendre que cent maires des villes environnantes se rassemblent pour financer l'étude.

Elle est considérée comme le premier pas vers une réduction des déchets plastiques. Le Japon mène actuellement une enquête pour surveiller le plastique contenu dans le Gange et le Mékong. La recherche s'est basée sur une nouvelle modélisation et a été menée par plusieurs des scientifiques déjà impliqués dans les études des cours d'eau de 2017. Ils expliquent que les données disponibles il y a quatre ans étaient limitées. De ce fait, ils ont dû se pencher principalement sur la taille des bassins fluviaux et sur la densité de population. Dans le cadre de cette nouvelle étude, les scientifiques ont analysé les déchets plastiques contenus dans 1 656 cours d'eau. La nouvelle modélisation prend en compte l'activité de ces bassins fluviaux, notamment de leur proximité avec la côte, les effets des précipitations, des courants aériens et du relief. Un terrain pentu, notamment, facilite le passage du plastique dans les canaux. En outre, le plastique se retrouve plus facilement dans les cours d'eau qui traversent des régions urbaines pavées que ceux des forêts. Il parcourt de plus longues distances au



sein des climats humides que secs. Les chercheurs ont également pris en compte la distance entre les décharges et les berges fluviales. Ils ont pu conclure que lorsqu'un de ces sites se trouvait dans un périmètre de 10 kilomètres autour d'un cours d'eau, il y avait plus de risques de déversement de déchets plastiques.

« L'une des grandes différences par rapport à il y a quelques années, c'est que nous ne considérons plus les cours d'eau comme de simples convoyeurs de ces déchets plastiques », déclare Lourens J.J. Meijer, auteur principal de l'étude. « Si vous déversez du plastique dans un cours d'eau à des centaines de kilomètres de l'embouchure, ça ne signifie pas nécessairement qu'il finira dans l'océan. » Plus la distance à parcourir au sein du cours d'eau est longue, moins le déchet plastique aura de risque d'atteindre l'océan. Par exemple, des bouteilles d'eau datées des années 1970 se sont échouées le long de la Seine. M. Meijer explique qu'il était surpris de constater que les petits cours d'eau des îles tropicales transportent énormément de déchets plastiques, notamment aux Philippines, en Indonésie et en République Dominicaine. De la même manière, les cours d'eau en Malaisie et en Amérique Centrale, relativement courts, déversent des quantités astronomiques de plastique dans les océans. « [Il ne s'agit] pas toujours des suspects traditionnels comme le Gange ou le Yangzi », déclare le chercheur.

Autre découverte, le déversement de plastique dans les océans diffère selon le climat. Dans les régions tropicales, les cours d'eau déversent le plastique dans les océans de manière continue. Ceux

situés dans les régions tempérées peuvent déverser davantage de plastique en un seul mois. Généralement, ce phénomène survient en août au cours de la saison des pluies, ou lors d'événements isolés tels que des inondations soudaines.

Toutefois, l'une des caractéristiques mises en évidence en 2017 se confirme. La plupart des cours d'eau qui déversent du plastique dans les océans sont situés en Asie. Sur les cinquante premiers cours d'eau de la nouvelle liste, quarante-quatre sont situés en Asie. Selon les auteurs de l'étude, il s'agit là du reflet de la densité de population. « L'Asie et l'Asie du Sud-Est sont des zones sensibles mais cela pourrait bien changer », explique Laurent Lebreton, coauteur de l'étude. « Je suis plus inquiet pour l'Afrique pour les décennies à venir. Sa population s'agrandit, elle est très jeune et l'économie du continent s'améliore, par conséquent, les habitants peuvent davantage consommer ».

L'urgence de trouver des solutions L'étude, qui a fait l'objet de deux ans d'évaluation par des pairs avant sa publication, a été financée par The Ocean Cleanup, une organisation à but non lucratif fondée par Boyan Slat. Cet homme d'affaires néerlandais a déboursé près de trente millions de dollars pour nettoyer l'océan Pacifique, ce qui a fait de lui une véritable célébrité internationale.

Laurent Lebreton et Lourens Meijer travaillent tous deux pour l'organisme. L'équipe de M. Slat a depuis mis au point une machine d'élimination des déchets appelée Interceptor. Elle permet de collecter les déchets des cours d'eau. Il s'agit en quelque sorte d'une autre version

du Mr. Trash Wheel, une machine aux yeux globuleux, alimentée par une roue à aubes et qui intercepte les déchets du port intérieur de Baltimore depuis 2008.

Aujourd'hui, près de quatre « roues à déchets » sont en fonctionnement là-bas. Voici la quantité de plastique qui recouvre le fond des océans.

En 2019, M. Slat a annoncé la production de mille Interceptors pour les déployer d'ici cinq ans. La pandémie a ralenti son élan mais plusieurs de ces dispositifs sont à l'œuvre en Malaisie, en Indonésie, au Vietnam et en République Dominicaine. Boyan Slat explique que le plus grand défi pour atteindre un objectif aussi ambitieux, c'est de passer au niveau supérieur. « Il n'est pas très difficile de s'attaquer à un seul cours d'eau.

Il est très difficile de s'occuper d'une centaine ou d'un millier de cours d'eau. » Selon George Leonard, directeur scientifique de Ocean Conservancy qui n'a pas pris part à la nouvelle étude, le nettoyage de ces mille cours d'eau fait écho au message que son organisation tente de faire passer depuis de longues années. « Nous avons toujours affirmé que nous devions d'abord empêcher le plastique d'atteindre les océans plutôt que compter sur le nettoyage comme solution. Cela signifie qu'il faut préserver aussi les cours d'eau. »

De Laura PARKER



UN CLASSEMENT POUR ÉVALUER LA QUALITÉ DES OCÉANS DANS LE MONDE

Une étude vient de classer 170 zones côtières selon l'appréciation de plusieurs critères (eau, biodiversité, etc.). Les résultats montrent que la plupart de ces zones sont en assez mauvais état.

Une étude établit un tour d'horizon de la qualité des Zones Économiques Exclusives (ZEE) dans le monde. Ces dernières représentent 40% des mers et océans de la planète, mais également l'essentiel de leurs ressources halieutiques, de leurs zones de loisir et de leurs emplois. Or, malheureusement, le bilan effectué n'est pas positif.

Pour arriver à cette conclusion, des chercheurs américains et canadiens ont mis au point un classement de 171 ZEE s'étendant jusqu'à 200 miles nautiques (320 kilomètres environ) des côtes et étant sous la responsabilité de pays limitrophes. Les scientifiques ont ainsi mesuré l'aptitude de ces zones à fournir nourriture et activités de loisir à l'homme tout en préservant la biodiversité marine. Au final, le score obtenu globalement est de 60 points sur 100, ce qui offre donc "une place substantielle pour des améliorations".

Néanmoins, avec un score enviable de 86 points sur 100, l'étude attribue sa médaille d'or de la qualité des eaux à plusieurs îles inhabitées du Pacifique sud. Selon les auteurs : "De toute évidence, la présence humaine a un impact négatif substantiel sur l'océan, et

les scores sont en relation inverse avec la population côtière". Or, près de la moitié de la population mondiale vit à proximité des côtes.

D'autres facteurs étudiés que la qualité des eaux Parmi les eaux des ZEE bordant des régions habitées, les plus saines sont celles des Seychelles et de l'Allemagne (4ème position du classement avec un score de 73 sur 100). La Polynésie française est également bien classée (72 points), ainsi que la France métropolitaine (66 points), loin devant les Antilles françaises (54 points). En queue du classement se trouvent les eaux du Sierra Leone, les plus insalubres de toutes. D'ailleurs, 11 pays africains sont situés dans les dernières places du classement, avec des scores allant de 36 à 42 points.

Les Etats du Proche-Orient et de l'Amérique centrale ont également des scores faibles, sauf certains comme le Surinam. À l'inverse, les nations d'Europe du nord, Canada, Australie et Japon ont pour la plupart des scores élevés, à l'exception de la Pologne et Singapour qui se situent en bas de liste. Néanmoins, la qualité de l'eau n'a pas été le seul facteur étudié. La fourniture de nourriture, la pêche artisanale, les capacités de séquestration du carbone, le tourisme et la biodiversité ont également été analysés.





LA PÊCHE EN PIROGUE

La pirogue est encore aujourd'hui l'embarcation la plus utilisée sur notre île pour l'activité de pêche. Ces pirogues traditionnelles, à rame et parfois à moteur, ne bénéficient pas de permis de navigation et ne sont pas immatriculées. Difficiles à recenser de manière exhaustive, elles seraient les plus nombreuses avec 700 à 800 navires actifs.

Les piroguiers pêchent dans le lagon ou sur le tombant externe du lagon. Ils utilisent principalement des lignes à main avec un hameçon appâté lancé à proximité du fond. Cette technique, nommée la

palangrotte cible les poissons qui vivent dans les fonds marins proches des récifs sur de faibles profondeurs (inférieures à 150 m). Les piroguiers pêchent à la journée ou de nuit à la lanterne.

La pêche à la lanterne, pratiquée également par de plus grosses barques, permet non seulement de signaler l'embarcation de nuit et d'avoir de la lumière à bord, mais surtout d'attirer les poissons. Ce type de pêche fonctionnera bien moins à la pleine lune.



QUE FAIRE EN CAS DE FEU A BORD D'UN BATEAU ?

Aussi prudent que vous soyez, un feu peut toujours se déclarer à bord de votre bateau. Votre capacité à déterminer l'origine, l'endroit précis du foyer et votre réactivité sont des facteurs déterminants pour votre sauvegarde et celle de votre navire.

Pensez à embarquer les moyens de lutte contre l'incendie obligatoires qui figurent dans le manuel du navire. Ces équipements doivent être régulièrement contrôlés suivant les prescriptions du fabricant.

Feu sec

Type journaux, bois, couchette. Utilisez de l'eau ou un extincteur.

Feu gras

L'huile de la poêle. Ne jetez pas d'eau car elle se vaporise avec l'huile bouillante. Utilisez plutôt un couvercle ou une couverture pour étouffer le feu ; si cela s'avère insuffisant, utilisez un extincteur.

Feu dans le compartiment moteur : coupez le moteur, l'alimentation en carburant et le contact électrique.

N'ouvrez pas le capot au risque d'activer le feu en y apportant de l'air. Projetez la poudre d'un extincteur par le nable d'accès à l'intérieur du compartiment clos. Dans tous les cas, pas d'eau qui propagerait l'incendie (le gasoil et l'huile flottent).

Feu électrique

Coupez le contact général. Utilisez un extincteur à poudre.

Sauve qui peut

Si l'incendie gagne du terrain, préparez-vous à évacuer le bateau. Lancez un May Day (canal 16 de la VHF) pour assistance immédiate.

Dans tous les cas, protégez-vous

Avant d'approcher du feu enfillez des vêtements qui vous protègent et mouillez-les : bonnet et pull de laine, pantalon, gants et chaussures en cuir. Ne conservez aucun vêtement ou sous-vêtements en synthétique sur vous qui fondrait en brûlant et pénétrerait votre peau.

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 LOME (TAAL)
INTER SEAS TOGO
ECOMARINE
COTOTRAC
LOGISTRANS
UNIPOINT 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 NIGERIEEN 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

ADDITIF :

Complément que l'on intègre à l'essence dans le but d'en améliorer les performances, et donc d'augmenter le rendement du moteur. Généralement, un additif augmente l'indice d'octane du carburant.

ANTI-PATINAGE :

Sur une voiture de série, ce dispositif empêche les roues motrices de patiner ; en sport auto, il en régule le patinage de manière optimale (105% de la vitesse du véhicule). En F1, ce dispositif a été introduit par Ferrari, mais est désormais interdit. (info+ : les systèmes électroniques des véhicules de série).

AQUAPLANING :

Phénomène qui se produit quand une pellicule d'eau se forme entre le pneu et la route. C'est très dangereux, et intervient en course comme sur la route de tous les jours. - aquaplaning (info+ : rouler sous la pluie)

SPI ASYMÉTRIQUE :

Spi de forme triangulaire et arrondi mais moins creux qu'un spi symétrique. Il n'est utile qu'entre le petit et grand large (100-160° au vent). Il ne possède pas de tangon et est plus facile d'utilisation.

SPI SYMÉTRIQUE :

Spi de forme triangulaire et arrondi avec un creux important. Il est très efficace au vent arrière grâce à sa forme arrondie. Il possède un tangon permettant de l'écarter ou le rapprocher du mat et ainsi rapprocher le spi du vent ou sous le vent. Le spi peut aussi être réglé en hauteur.

TAQUET COINCEUR :

Dispositif permettant de coincer une écoute de grand-voile ou de génois. Ces taquets ont une « mâchoire » permettant de bien coincer le cordage. Ils sont souvent utilisés sur le piano avec leur forme plate ou les chariots grâce à leur forme arrondie.

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 NIGERIE DES UTILISATEURS DES TRANSPORTS PUBLICS (CNUT)

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

LA NIGERIE EN 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



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

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

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

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





LE MAÎTRE DEMANDE À TOTO :

*A l'école, l'institutrice
s'adresse à Toto...*

- À quoi sert le mouton ?
- À nous donner la laine,
mademoiselle l'institutrice.
- À quoi sert la poule?
- À nous donner des oeufs,
mademoiselle l'institutrice.
- À quoi sert la vache?
- À nous donner des
devoirs, mademoiselle
l'institutrice.

LE PROFESSEUR POSE UNE QUESTION À LA CLASSE :

- Qui veut aller au ciel ?
Tous les enfants lèvent la
main, sauf Toto.
- Pourquoi tu ne veux pas
aller au ciel, Toto ?
s'étonne le professeur.
Et Toto de répondre :
- Parce que ma mère veut
que je rentre directement
à la maison après l'école.

L'INSTITUTEUR GRONDE TOTO :

- Toto, à quelle distance
habites-tu de l'école ?
- Un kilomètre, professeur !
- Et à quelle heure quittes-tu
la maison chaque matin ?
- À sept heures quinze,
professeur !
- Donc, si tu prends une
heure trente pour faire
un kilomètre seulement,
comment se fait-il que tu
arrives en retard tous les
jours?
- Ce n'est pas de ma faute,
sur le chemin, il y a plein
de panneaux qui indiquent:
« Ralentissez, école ».
- Toto, quel est le temps dans
la phrase :
« Cela n'aurait jamais dû se
passer ainsi » ?
- Préservatif imparfait,
Madame !

TOTO ET SON ONCLE AU PARC :

- Pourquoi tant de poissons
vivent-ils dans l'eau salée?
- Toto répond :
Parce que l'eau poivrée les
ferait éternuer!

LA MAÎTRESSE DEMANDE AUX ÉLÈVES :

- Qu'est-ce que vous
aimeriez que l'on dise à
votre enterrement ?
- Toninho répond :
- Que j'étais un excellent
docteur et un père de
famille modèle !

- Toto répond :
- Que mes qualités
de professeur étaient
reconnues
dans le monde entier et
que j'allais manquer à tous
mes amis !

TOTO ET SA PETITE SOEUR :

- Que fait une vache quand
elle a les yeux fermés?
- Toto répond :
Elle fabrique du lait
concentré.





SE VACCINER, SE PROTÉGER



**Ensemble,
faisons reculer l'épidémie**

GESTES BARRIÈRES, PORT DU MASQUE, TESTS ET VACCINS

**NUMÉRO VERT 0 111
APPEL GRATUIT**



SONGHAI

ASIAN SPECIALITY

Flavors under the Skies

LA VUE IMPRENABLE

DEPUIS LE 27^{ÈME} ÉTAGE

Tous les jours | **17H00-23H00**

Réservez maintenant !
+228 22 23 86 00
reservations@hotel2fevrierlome.com



2 FEVRIER
HOTEL - LOME
★★★★★