

La Pilotine

TRIMESTRIEL DES INFORMATIONS PORTUAIRES DU TOGO

N°027 | ND2021 | J2022



PORT DE LOMÉ :

UN ESPACE MARITIME INNOVANT

MAG P. N°027 NJD 21/22



**PIA PORT SEC, un Hub Logistique pour
Desservir les Pays d'Hinterland**



Capacité totale de 150.000
conteneurs EVP sur 20,27ha

Coûts Uniques
facilitateur de
démarches
administratives

Système informatique
intégré avec 2
Terminaux du Port
Autonome de Lomé

Des prises de branchement pour
recevoir les conteneurs
réfrigérés

Aire d'entreposage
de 60.000m²
35000m² à l'interne
25000m² à l'externe
Magasin MAD



PARC A CAMIONS

Capacité totale de 484 camions
gros porteurs sur 10,75Ha
Système de gestion automatisé.



(+228) 91 79 55 55 / 22 53 01 70

Rte Nationale N°1, Région Maritime - Togo, BP. 12917

icduser@arisenet.com / pia@arisenet.com

www.pia-togo.com



LES AMBITIONS DU MINISTRE
EDEM KOKOU TENGUE POUR
LE PORT DE LOMÉ

BILAN DE L'ACTIVITÉ
PORTUAIRE MONDIALE
EN 2021

LA CROISSANCE ANNUELLE DU
COMMERCE MARITIME SERA DE
2,4% ENTRE 2022 ET 2026.



PLATEFORME INDUSTRIELLE D'ADETIKOPE
— TOGO —

Au service de l'industrialisation du Togo

Partenariat Public Privé : ARISE 65% + République Togolaise 35%

- 400 Ha d'Ecosystème Industriel (Transformation Agricole)
- Port Sec - 150 000 TEU, Espace d'Entreposage - 60 000 m²
- Parc à Camion - Capacité de 484 camions
- Premier Parc Textile en Afrique de l'Ouest (du coton au vêtement)
- Parc Solaire - 380 MW d'Energie
- Développement Durable - Recyclage – Zéro Carbone
- Guichet Unique regroupant 26 Autorités Administratives Nationales

Route Nationale N°1, Région Maritime - Togo - BP 12917
+228 2253 0170 | pia@arisenet.com | www.pia-togo.com



PIA
PLATEFORME INDUSTRIELLE D'ADETIKOPE
— TOGO —



PIA PORT SEC, un Hub Logistique pour Desservir les Pays d'Hinterland



Capacité totale de 150.000
conteneurs EVP sur 20.27ha

Guichet Unique
facilitateur de
démarches
administratives

Système informatique
intégré avec 2
Terminaux du Port
Autonome de Lomé

Des prises de branchement pour
réceptionner les conteneurs
frigorifiques



Aire d'entreposage de 60.000m²
35000m² à l'interne
25000m² à l'externe
Magasin MAD



PARC A CAMIONS

Capacité totale de 484 camions gros porteurs
sur 10.75Ha Système de gestion automatisé.



+



=



☎ (+228) 91 79 55 55 / 22 53 01 70

📍 Rte Nationale N°1, Région Maritime – Togo, BP: 12917

✉ icdcusser@arisenet.com / pia@arisenet.com 🌐 www.pia-togo.com





SOMMAIRE

Edito : Le Port de Lomé a enregistré de bonnes performances en 2021

P.05

Actualités :

Pour un réel impact de l'économie bleue sur l'économie nationale, le Ministre Edem Kokou TENGUE est déterminé
Marchandises en vrac à l'import au Port de Lomé
Les ambitions du Ministre Edem Kokou TENGUE pour le Port de Lomé.
Le Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT)
fait de la qualité des camions, une permanente priorité.
L'action de l'État en mer

P.06

P.07

P.10

P.16

P.20

Dossier :

Toutes les voies pour devenir marin professionnel
Bilan de l'activité portuaire mondiale en 2021
La croissance annuelle du commerce maritime sera de 2,4% entre 2022 et 2026.
Brèves

P.26

P.32

P.35

P.41

Glossaire
Contacts utiles
Jeux
Humour

P.47

P.48

P.49

P.50



La PILOTINE, le trimestriel des acteurs maritimes et portuaires du Togo. Une production OYSTER COMMUNICATION N°027 ND 2021 / J 2022

Directeur de la Publication : **Contre-Amiral Fogan Kodjo ADEGNON**, Directeur Général du Port de Lomé

Directrice de Rédaction : **Madame ADANLETE LAWSON Akuélé Yewona**, Directrice Commerciale du Port de Lomé, Présidente de WIMAFRICA

Rédacteur en chef : **Théophile DANDAKOU** - Conseillers à la rédaction : **Ahmed Awèwèwétou HALADOKO** / **Ahimane Tsourié WASUNGU**

Promotion : **M. Abdoul Razak DERMANE** - Infographie : **Abel Smalto SENAWO Koffi Messan** - Imprimé en CEE - Tirage : 4500 exemplaires

Contacts Rédaction : (+228) 90 27 22 84 / togolapilotine@gmail.com - Dépôt légal à parution



LE PORT DE LOMÉ A ENREGISTRÉ DE BONNES PERFORMANCES EN 2021

Encore une année de gloire pour le Port de Lomé. Il a réalisé en 2021 une nouvelle progression en particulier dans la section « Conteneurs ». Le Port de Lomé a su résister aux chocs imposés par la crise pandémique de COVID-19 et la concurrence des plateformes portuaires de la sous-région.

© OCS



Au cours de ces douze derniers mois, 29,6 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Port de Lomé contre 25,9 millions de tonnes, un an plus tôt. Environ 14% de cette croissance à deux chiffres est porté par le trafic conteneurs.

Sur la plateforme portuaire de Lomé, le volume des conteneurs est passé de 1,7 millions d'EVP en 2020 à 1,9 millions d'EVP en 2021.

Avec cette nouvelle performance, le Togo garde sa position dans le classement des 100 premiers ports à conteneurs du monde et fait partie du « Top 5 » des plus importants ports du continent. Cette

dynamique est portée non seulement par la qualité des infrastructures économiques et l'efficacité des opérations de transbordements qui représentent une grande partie du trafic conteneurs global mais aussi par la digitalisation des opérations portuaires. Le gouvernement envisage d'ailleurs de nouvelles actions pour rendre le Port de Lomé plus performant et compétitif. Il s'agit notamment de la poursuite de la politique de modernisation des équipements portuaires en vue de répondre aux besoins sans cesse croissants des activités portuaires. Un vaste programme d'investissement de 500 millions d'euros a été annoncé en 2020 pour renforcer la capacité logistique du Port de Lomé. Déjà, un premier plan de ce programme évalué à 30 millions d'euros est en cours d'exécution en vue de porter d'ici la fin de 2022 la capacité annuelle de Lomé Container Terminal (LCT) de 2,2 millions d'EVP à 2,7 millions d'EVP.

Cette ambition du gouvernement commence par se concrétiser dans des faits. Deux nouvelles grues mobiles Liebherr (LHM 800) de dernière génération ont été déjà réceptionnées ce 24

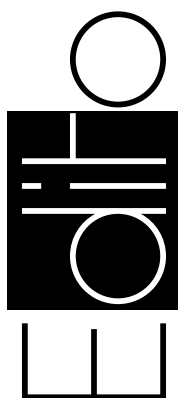
février 2022 pour le compte de ce partenaire portuaire. Il faut y ajouter l'opérationnalisation du Porc Sec de la Plateforme Industrielle d'Adétikopé (PIA).

Ce relais logistique du Port de Lomé permet de mieux accroître le trafic en accélérant le traitement des conteneurs. Le Togo envisage également de renforcer son dispositif de sécurité et de sûreté maritime. Tous ces exploits et programmes concourent à l'implémentation de la politique de développement de l'économie maritime et à l'amélioration de l'environnement des affaires initiée par le Président de la République, Son Excellence Faure Essozimna GNASSINGBE en vue de faire de Lomé un hub logistique d'excellence et un centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région.

Que la même dynamique nous conduise pour 2022 !

Le Directeur Général
du Port de Lomé

**Contre -Amiral
ADÉGNON Fogan**



TRIBUNE.



POUR UN RÉEL IMPACT DE L'ÉCONOMIE BLEUE SUR L'ÉCONOMIE NATIONALE, LE MINISTRE EDEM KOKOU TENGUE EST DETERMINÉ

Je voudrais avant tout, rendre un hommage mérité au Président de la République, Son Excellence Monsieur Faure Essozimna GNASSINGBE pour son engagement en faveur d'un espace maritime innovant et prospère pour les Togolais. En témoignent les réformes profondes impulsées depuis 2014, visant à faire du secteur maritime un vivier du développement économique au Togo.

En effet, dans la continuité de sa politique visant à tirer suffisamment profit de notre espace maritime, il a hissé notre pays parmi les États-pionniers en matière d'économie bleue en Afrique. Ainsi, le Plan National de Développement (PND), 2018-2022, prévoit à travers son axe N°1, de permettre la mise en place d'un « hub logistique d'excellence et un centre d'affaires de premier ordre dans la sous-région ».

Afin de mobiliser les ressources nécessaires et la réalisation de cet ambitieux objectif, le chef de l'Etat a créé en octobre 2020 le Ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière, consacré exclusivement au secteur maritime, à la tête duquel il m'a fait l'insigne honneur de me nommer.

Il est plus que jamais de notre devoir d'avancer sur la voie de la concrétisation de notre feuille de route gouvernementale 2020-2025 pour un réel impact de l'économie bleue sur l'économie nationale.

Edem Kokou TENGUE, Ministre de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière.



MARCHANDISES EN VRAC À L'IMPORT AU PORT DE LOMÉ

Parmi les marchandises conteneurisées, on retrouve d'une part, les biens de consommation courante : nourriture importée (fruits, légumes, fromage, vins); vêtements, matériel informatique, électronique, voitures, etc. et d'autre part les marchandises générales non conteneurisées (le vrac): acier, aluminium, bois, machinerie, équipements, etc.

Les vracs sont des marchandises qui ne sont pas emballées. Pour le transport par voie maritime, le vrac est transporté dans la cale des navires ou des aménagements prévus à cet effet. On distingue deux types de vracs, le vrac solide ou vrac sec : céréales, sucre, farines, charbon, minerais, sable, ciment et le vrac liquide : hydrocarbures (produits pétroliers et dérivés), GLN (gaz naturel liquéfié), produits chimiques, liquides alimentaires (vins, huiles...). Il s'agit

donc d'une cargaison hors gabarit, trop volumineuse pour rentrer dans l'un des conteneurs standard de 20 pi et 40 pi, ou grand volume (high cube) de 40 pi. Cette cargaison peut donc être transportée dans un conteneur à toit ouvrant (Open-top), plat et repliable (Flat-rack) ou plate-forme en toute sécurité. C'est le cas d'une marchandise comme les minerais, (phosphates entre autres) qui ne demande pas d'arrimage et qui n'est pas emballée. Elle arrive à destination en vrac. Pour la manutention des telles marchandises, six étapes sont à observer à tout port conventionnel. Le tableau suivant réalisé par la Direction de l'Exploitation du Port Autonome de Lomé résume ses différentes étapes.

Théophile DANDAKOU

LES ETAPES	LES TACHES ACCOMPLIES PAR CHAQUE ACTEUR
1- ANNONCE DE L'ESCALE	Le représentant de l'armateur du navire se connecte au GUCE (Guichet Unique pour le Commerce Extérieur) et y crée l'escale du navire (Annonce du Transport Physique). La Direction de la Capitainerie et la Direction de l'Exploitation reçoivent l'ATP dans le SIPE (Système d'Information Portuaire Etendu) via le GUCE.
2- TRANSMISSION DU MANIFESTE	-Le Consignataire transmet le manifeste électronique au GUCE qui l'envoie à la Douane; -La Douane confirme l'intégration ; -Le GUCE met le manifeste à disposition de toutes les structures abonnées.
3-INTEGRATION DU MANIFESTE DANS LE SIPE	-Le manifeste mis à disposition du PAL via le GUCE est intégré automatiquement dans le SIPE. En cas de rejet consécutif à une erreur, la Direction de l'Exploitation procède aux corrections nécessaires.
4- LES FORMALITES A ACCOMPLIR AVANT L'ACCOSTAGE DU NAVIRE OU DEBUT DES OPERATIONS COMMERCIALES	-Le transitaire procède successivement aux formalités et fournit à la Direction de l'Exploitation un dossier composé des documents suivants : • Une demande d'enlèvement sous palan adressée au Directeur de l'Exploitation ; • Le Connaissance ; • Le Bon A Délivrer (BAD) délivré par le Consignataire ; • La Déclaration en douane (OTR) ; • Les Factures PAL relatives à la manutention Bord et Terre obtenues en ligne via le système epal après paiement ; • Un Bon de Sortie Port (BSP) obtenu après paiement des factures PAL -La manutention du vrac solide étant assurée par la Direction de l'Exploitation du PAL, la Division Coordination se charge d'attribuer le dossier relatif à l'escale à une des deux Sections Poste 1 ou Poste 2. Celui-ci fait la demande des équipes des dockers via le SIPE auprès du Service de la Main d'œuvre du Port (SMOP) de la Direction de l'Exploitation (DE) ainsi que la demande des équipements (Codet, Trémie, chariot pelleuse, petits matériels...) -Concernant les enlèvements sous-palan, le transitaire accomplit les formalités auprès de la Section ESCAM en vue de l'obtention des Bon d'accès pour les camions désignés pour le chargement ; -Le destinataire ou son mandataire (transitaire) de la marchandise doit prévoir des camions en nombre suffisant pour la livraison sous-palan afin d'éviter les arrêts du cycle palan.
5- ACCOSTAGE ET DEBUT DES OPERATIONS COMMERCIALES (DEBARQUEMENT ET LIVRAISON SOUS PALAN)	-Dès l'accostage du navire et après le constat général de la cargaison, le manutentionnaire (Section Poste 1 ou Poste 2 du PAL) procède au débarquement des marchandises suivant le cargo plan après avoir réparti les équipes dockers et les équipements de manutentions. Il doit prioriser la cale la plus dominante. -Pendant le cycle palan, la cargaison est puisée dans la cale à l'aide du mât de charge du navire au bout duquel se trouve un godet. Ensuite, on passe à la phase virage et versement de la cargaison dans la trémie. -Dès que la trémie est pleine, le camion se positionne en bas de celle-ci. L'ouverture de la trémie est actionnée par un docker et le contenu se verse dans le camion. -Lorsque le camion est plein, il se dirige vers le lieu de livraison désigné par le destinataire.
6- FIN DES OPERATIONS COMMERCIALES	• A la fin des opérations commerciales, le poste qui a traité le navire établit un état différentiel entre le tonnage manifesté et le tonnage réellement débarqué. Si le tonnage manifesté est inférieur une facture complémentaire est établie. • Ensuite le poste ayant traité le navire établit le rapport d'escale avec la date des vacations du début jusqu'à la fin des opérations. Ce rapport est saisi par le poste dans le SIPE. Le rapport d'escale et de la demande d'enlèvement sous palan seront utilisés par la Division Coordination pour effectuer dans le SIPE la demande de Facturation Manutention Bord. • Pour finir, le poste transmet à la Division Coordination, le rapport d'activité, le rapport de travail composé de l'état différentiel, le bordereaux de livraison et les times sheet. Celle-ci, à l'aide du dossier physique, procède aux dernières vérifications dans le SIPE, avant de transmettre le dossier au Secrétariat de la Direction Commerciale pour la facturation.



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



INTERVIEW.

LES AMBITIONS

DU MINISTRE EDEM KOKOU TENGUE
POUR LE PORT DE LOMÉ

ACTUALITÉS



Rôle de la Direction des Affaires Maritime dans l'Action de l'État en Mer, Sécurité des navires au Togo, Différence entre la Sécurité Maritime et la Sûreté Maritime, Pavillon d'un navire, Caractéristiques du Pavillon Togolais et Perspectives du secteur maritimes au Togo ; tels ont été les sujets au menu d'un entretien entre une équipe de Rédaction du Magazine LA PILOTINE et le Ministre de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière. Sans langue de bois, le Ministre s'est exprimé sur toutes ces questions.



LA PILOTINE :**Monsieur le Ministre, quelles sont les missions de la Direction des Affaires Maritimes ?**

MINISTRE TENGUE :

La Direction des Affaires Maritimes est l'administration maritime togolaise qui a pour rôle principal la mise en œuvre de textes juridiques, dont les conventions de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) ratifiées par le Togo dans le secteur de la sécurité et sûreté maritime. Elle est l'une des trois directions que composent le Ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière.

Le mandat de la Direction des Affaires Maritimes est vaste, allant de la mise en œuvre de la politique de l'Etat en matière de la sécurité des navires en passant par l'immatriculation des navires sous pavillon togolais, de la sécurité, et de la sûreté de la navigation. Il s'agit également d'administrer les professions maritimes et gens de mer, d'appliquer la réglementation du travail maritime et de lutter contre la pollution marine et l'administration des domaines publics maritimes et fluviaux-lagunaires.

LA PILOTINE :**Quel est le rôle de la Direction des Affaires Maritime dans l'Action de l'État en Mer ?**

MINISTRE TENGUE :

L'Action de l'État en Mer est coordonnée par l'Organisme National pour l'Action de l'Etat en Mer (ONAEM), une structure interministérielle créée en avril 2014 et dont la mission consiste à renforcer l'action des administrations publiques et de coordonner les efforts intersectoriels dans le but de préserver les intérêts maritimes togolais. La Direction des Affaires Maritimes coopère avec l'ONAEM dans ce cadre.

Dans le domaine de la sécurité maritime, la DAM effectue les contrôles des navires pour s'assurer de l'état de navigabilité des navires, conformément à la réglementation internationale et nationale en vigueur. Elle participe à la gestion des crises maritimes, en matière de lutte contre la piraterie et les trafics illicites, contre les rejets illicites en mer, contre l'immigration illégale, la traite par voie maritime et de

la protection du milieu marin.

En guise d'exemples : D'une part, la Préfecture Maritime, bras opérationnel de l'ONAEM, conduit les opérations en mer en cas de crise. A cet effet, elle organise souvent des exercices de simulation auxquels la DAM participe. Au cours de ces exercices de simulation qui consistent à évaluer les acteurs-clés de l'action de l'Etat en mer sur le partage d'informations afin de renforcer leurs capacités et leurs efficacités dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritime, la DAM est représentée dans les différentes cellules.

D'autre part, dans l'équipe de visite, les inspecteurs de la direction sont sollicités en cas de crise, afin de monter à bord et vérifier les différents documents

statutaires (titres de sécurité, brevets et certificats des marins, etc.).

LA PILOTINE :**Comment est assurée la sécurité des navires au Togo ?**

MINISTRE TENGUE :

La sécurité des navires se rapporte à l'état de navigabilité du navire qui induit les questions suivantes : Le navire est-il apte à prendre la mer ? Remplit-il les conditions recensées dans les différents textes en vigueur ?

Dans ce cadre, deux types de contrôle sont effectués. Le premier est effectué au titre de l'État de Pavillon, par le biais des services de la Direction des affaires maritimes. La direction délivre les certificats



ou tout autre document nécessaire à la navigation. Des sanctions peuvent être prises à l'encontre des capitaines de navires, armateurs ou propriétaires de navires qui ne se conforment pas à la réglementation en vigueur.

Le second contrôle est effectué au titre de l'État du Port. Tout navire est sujet, dans les ports du Togo, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par l'autorité maritime dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu des conventions internationales sont en cours de validité. L'objectif est triple : éliminer les navires sous-normes ; s'assurer d'une conformité substantielle des navires aux conventions internationales et atténuer les risques pour les ports causés par

des navires sous normes.

LA PILOTINE :
Quelle est la différence entre les notions de Sécurité Maritime et de Sûreté Maritime ?

MINISTRE TENGUE :

Il s'agit de deux notions distinctes mais complémentaires : elles ont toutes deux pour finalité la sauvegarde de la vie humaine en mer, la protection des navires et des installations portuaires et la préservation de l'environnement marin en général.

Toutefois, leurs champs d'application restent différents. La Sûreté Maritime désigne la prévention et la lutte contre tous actes illicites (terrorisme, malveillance) à l'encontre du navire, de son équipage

et de ses passagers ou à l'encontre des installations portuaires. Ce sont des menaces à caractère volontaire. La Sécurité Maritime est l'ensemble des dispositifs, mesures et règles mis en place sur les plans d'eau et leur pourtour pour protéger les personnes et les embarcations. Elle se rapporte à la prévention de la pollution et à la gestion des accidents concernant les hommes, les installations ou l'environnement. Les menaces sont relatives aux dysfonctionnements techniques sans causes volontaires.

LA PILOTINE :
En quoi la Direction des Affaires Maritimes contribue-t-elle à la Sûreté Maritime ?



© OCS



MINISTRE TENGUE :

La Direction de l'Administration Maritime est le point focal de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Dans sa mission générale, qui est de veiller à la mise en application des conventions de l'OMI, elle suit l'application du code ISPS (International Ship and Port Facility Security) dans les installations portuaires conformément à l'article 168 de la loi portant code de la marine marchande.

Des dysfonctionnements dans l'application de ce code au Togo ont été identifiés. Ils seront bientôt corrigés par un texte en la matière qui aura pour ambition de clarifier la gestion des questions de sûreté maritime et portuaire dans le pays.

**LA PILOTINE :
Qu'est-ce que le Pavillon d'un navire ?**

MINISTRE TENGUE :

Tout navire possède un Pavillon qui résulte de l'enregistrement de ce navire dans un État donné qui le contrôle et lui impose ses règles fiscales, sociales, environnementales et pénales.

Le Pavillon d'un navire est le signe extérieur de la nationalité du navire selon la loi n°2016-028 du 11 octobre 2016 portant code de la marine marchande. Autrement dit, c'est l'appartenance d'un navire à un pays qui est matérialisé par le drapeau lorsqu'il est en navigation.

La nationalité du navire est la relation juridique permanente entre le navire et l'état dont il bat pavillon. La nationalité des navires joue un rôle très important dans l'application du principe de la liberté de la haute mer, notamment la liberté de navigation. Pour bénéficier de cette liberté, tout navire doit posséder une nationalité en vertu de laquelle il est directement soumis à l'ordre juridique de l'État dont il bat pavillon. L'État en question exerce un contrôle sur ses navires et devient ainsi responsable de leur bonne conduite en mer en assurant la discipline à bord et la sécurité de la navigation.

**LA PILOTINE :
Quelles sont les caractéristiques du Pavillon Togolais ?**

MINISTRE TENGUE :

Le Pavillon Togolais se porte bien. Nous devons veiller à ce que les navires sous pavillon togolais ne se retrouvent pas dans des situations, à l'international, qui entacheraient l'image de notre pays. Le Pavillon Togolais compte plus de 250 navires d'une capacité de 1 375 305 de tonnage.

Le Togo bénéficie de l'assistance de l'International Registration Bureau, qui se charge des procédures d'enregistrement des navires au registre international. Le registre national est géré par la DAM.

**LA PILOTINE :
Ont été relayées, sur les réseaux sociaux, des informations indiquant que des navires togolais se sont livrés à des actes illicites. Quelles mesures sont prises pour lutter contre de telles pratiques ?**

MINISTRE TENGUE :

Les conditions d'octroi du pavillon sont claires et contiennent notamment une déclaration sur honneur de ne jamais se rendre dans les zones sous embargo ou de ne jamais traiter avec les navires sous sanctions onusiennes ou américaines. Il est vrai que certains navires, malgré les engagements pris par l'armateur à se conformer à la réglementation, se livrent à des actes illicites. Ces actes, qui portent atteinte à la crédibilité et la réputation du pavillon togolais, sont la plupart du temps causés par les navires détenteurs de faux documents non délivrés par l'administration maritime ou qui ont été radiés.

La Direction des Affaires Maritimes va poursuivre l'amélioration de la gestion de son pavillon, avec des mesures conséquentes visant à assainir le registre national et international et à améliorer le dispositif d'immatriculation des navires sous pavillon togolais. Le gouvernement togolais étudie de nouvelles mesures de certification des navires battant son pavillon.

Je tiens à rassurer l'opinion publique : les services techniques de mon département assurent un contrôle strict permanent et efficace des activités des navires battant pavillon togolais et n'hésiteront pas à radier du pavillon tout navire qui ne se conformerait pas aux lois du pays et aux textes internationaux, ainsi que les navires sous normes ou sous sanctions onusiennes.

**LA PILOTINE :
Quelles sont les perspectives du secteur maritime au Togo ?**

MINISTRE TENGUE :

J'invite les Togolais à soutenir la politique des plus hautes autorités du pays en matière de promotion de l'économie bleue et du développement du secteur maritime. Le Togo est en bonne voie de devenir un hub logistique dans la sous-région avec une nouvelle étape franchie récemment.

Ce janvier, le port sec franc de la Plateforme d'Adétikopé a été rendu opérationnel. Du Port de Lomé, tous les conteneurs débarqués à destination du Burkina Faso, du Niger et du Mali, transiteront par le terminal de la plateforme industrielle et les procédures seront simplifiées auprès d'un guichet unique.

L'opérationnalisation du port sec franc est une avancée majeure dans la mise en œuvre de l'axe 1 du Plan National de Développement (PND) qui vise à faire du pays un hub logistique et du projet 17 de la Feuille de Route Gouvernementale relatif à l'amélioration de la compétitivité du secteur logistique. Elle contribuera par ailleurs à créer 35 000 emplois directs et indirects dont profiteront de jeunes Togolais.

Le secteur maritime togolais augure d'un espoir, l'espoir de hisser notre pays parmi les meilleurs pays à secteur maritime émergent en Afrique.

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 navires/ ETC.



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

GROUPE GATO SHIPPING & LOGISTICS (20) SAU

Rond Point du Port Autonome de Lomé, Place des 4 Etoiles 06 BP 61088 Lomé 06 Tél : +228 22 27 94 67 / 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)

INTERVIEW.

LE CONSEIL NATIONAL DES CHARGEURS DU TOGO (CNCT)

FAIT DE LA QUALITÉ DES CAMIONS,
UNE PERMANENTE PRIORITÉ



Le transport des marchandises portuaires exige des engins répondants aux normes de qualité et respectant les lois en vigueur dans l'espace de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Au Conseil National des Chargeurs du Togo, (CNCT), son Directeur Général, Monsieur Toï GNASSINGBE, fait du contrôle des exigences de qualité, une priorité. La Rédaction de LA PILOTINE a eu l'honneur de recevoir comme invité Monsieur Toï GNASSINGBE.



LA PILOTINE :

Monsieur le Directeur Général du Conseil National des Chargeurs du Togo, bonjour. Votre service impose-t-il des normes aux camions pour un meilleur transport des marchandises portuaires de Lomé à Cinkassé et de Hilakondji à Aflao?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL :

Les différents contrôles et vérifications sont effectués par la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires. Pour le moment, elle est la seule structure qui autorise les véhicules à circuler. Néanmoins, le Port à travers ses services, procède également à des vérifications des camions de transport de marchandises avant leur entrée.

LA PILOTINE :

Comment arrivez-vous à vous assurer du respect des exigences (l'adhésion, la limite de la charge etc.) ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL :

S'agissant du contrôle des charges, l'Etat a chargé la Société Autonome de Financement et d'Entretien Routier (SAFER) du contrôle des charges à l'essieu. Cette structure dispose d'un grand centre de contrôle sur le parking du CNCT de Djéréhouyé (au nord d'Atakpamé).

LA PILOTINE :

Comment arrivez-vous à dépanner les camions en cas d'accident ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL :

En cas d'accident, le service d'assistance routière du CNCT est saisi par :

- la Gendarmerie Nationale ;
- la Police Nationale ;
- la Division de la Sécurité Routière;
- le Propriétaire du véhicule.

Le « Service Assistance » déploie l'engin adapté à chaque cas de figure d'accident. A cet effet, le CNCT dispose des services d'assistance routière à Lomé, à Atakpamé et à Bafilo, dotés des engins appropriés pour répondre

aux différentes sollicitations.

LA PILOTINE :

Pouvez-vous faire la liste de vos engins qui vous permettent de remplir aisément votre mission sur le terrain?

DIRECTEUR GÉNÉRAL :

Voici la liste des engins avec lesquels le CNCT opère en cas d'accidents :

- Deux grues élévateurs avec une capacité de 60 tonnes chacune ;
- Quatre véhicules bi fonctionnels ;
- Un remorqueur pour les véhicules légers;
- deux ambulances pour le secours des blessés, etc.

LA PILOTINE :

Avez-vous des remarques à faire aux responsables de camions ?

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL :

Nous leur demandons de :

- Respecter la charge à l'essieu tel que le recommande, le règlement 14 de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ;
- Veiller au maintien technique périodique de leurs camions;
- Renouveler leur outil de travail pour être plus compétitif.

LA PILOTINE :

Monsieur le Directeur Général, merci de nous avoir édifier sur ces prestations nécessaires, que votre service offre dans la cadre de l'optimisation des performances du Port de Lomé.

LE DIRECTEUR GENERAL :

Je vous en prie !

LA RÉDACTION



L'ACTION DE L'ÉTAT EN MER:

ÉVOLUTION DEPUIS 1958



Après la conférence de Genève de 1958, la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de Montego Bay de 1982 a préservé le principe fondamental de liberté de circulation sur les mers, tout en reconnaissant des droits souverains aux États, en particulier liés à l'exploitation des ressources océaniques au large de leurs côtes. Pour bien comprendre la portée des décisions prises, il faut toujours garder en mémoire que la convention a été établie avec du temps et sur le principe de l'unanimité, donc à la suite de compromis dont il est préférable de valoriser les forces plutôt que de dénombrer les faiblesses. En pratique, pour un bâtiment appartenant à l'État, l'application de la convention de Montego Bay peut se résumer par la réponse aux questions : « quel niveau de souveraineté concernant mon pays s'applique à l'endroit où je suis, et par là même quelle liberté me reste-t-il pour remplir ma mission » ?

Dans une approche passive, la réponse à ces questions permet de mieux se garantir de toute conséquence d'ordre judiciaire. Bien sûr, dans tous les espaces maritimes mais en particulier dans les espaces maritimes sous sa propre souveraineté, tout État a le droit de faire appliquer les lois et règlements qu'il a édictés. Mais ce droit d'application devient aussi un devoir pour ce qui concerne toutes les règles de droit international qui régissent l'utilisation des espaces maritimes, par le principe de primauté du droit international sur le droit national. Celui-ci n'intervenant qu'en soutien des conventions internationales.

De façon un peu plus « offensive », un État doit naturellement, parce qu'il est « souverain », assumer ses responsabilités ou à défaut, par exemple s'il ne s'en donne pas les moyens, accepter le risque de se faire déborder. Sans tomber jusqu'aux extrêmes des États « faillis », la question de la coopération et de la solidarité internationales se pose alors.

- Dossier d'information Marine 2011

Enfin une bonne maîtrise de cette question, en Haute mer comme dans les espaces dont la souveraineté appartient à d'autres nations, permet aussi à un État

responsable de valoriser une présence, soit pour promouvoir ses propres intérêts, soit dans le cadre d'une participation à une gouvernance collective : « la mer appartient à ceux qui l'occupent et qui savent s'en servir ». Prenons le cas particulier de la Haute mer, les espaces maritimes internationaux qui couvrent près des deux-tiers de la surface des océans et où le principe de la liberté prévaut, que ce soit de navigation, de survol, de pêche, de recherche scientifique, de pose de câbles et de pipelines, de construction d'îles artificielles, etc. : l'ordre juridique qui s'applique est celui de l'État dont le navire bat le pavillon. Il s'agit donc là d'une compétence personnelle, fondée sur la nationalité du navire. Les États côtiers disposent seulement d'un droit de poursuite lorsqu'elle a commencé dans une zone relevant de la juridiction de l'État poursuivant.

Les principes de l'AEM

L'AEM s'appuie sur quelques principes qui découlent d'une expérience mise en pratique tous les jours depuis quelques décennies.

Une autorité unique en mer

Il s'agit du Préfet Maritime en métropole ou du Délégué du gouvernement assisté du Commandant de zone maritime en Outre-mer. Il tient sa légitimité directement du Premier ministre, par l'intermédiaire du Secrétariat Général de la mer, pour appliquer une politique décidée en comité interministériel de la mer.

Une zone maritime dans laquelle il exerce ses responsabilités

Le monde est ainsi divisé en zones bien définies pour que les responsabilités soient claires, avec des procédures de coordination entre chacune d'elles. Des missions d'intérêt public représentant l'ensemble de celles que l'État exécute en mer, à l'exclusion des missions de défense

La diversité est large, incluant pour les principales :

- la défense des droits souverains et des intérêts de la nation (police

du droit de passage inoffensif, suivi des activités d'exploitation de la mer, surveillance des approches maritimes, assistance aux navires en difficulté...);

- le maintien de l'ordre public en mer (détection des menaces de troubles et dissuasion des conflits, opération de maintien de l'ordre avec emploi éventuel de la force en mer...);
- le contrôle des pêches (surveillance des zones de pêche, assistance aux pêcheurs, police des pêches en zone côtière et en zone économique...);
- la lutte contre les activités illicites (lutte contre l'immigration illicite par voie de mer, piraterie, brigandage hors « opérations militaires », lutte contre le trafic de stupéfiants...);
- la sauvegarde des personnes et des



biens (sauvetage et aide médicale en mer...) ;

- la protection de l'environnement (police des rejets polluants en mer par les navires, lutte contre les pollutions en mer avec les exercices indispensables à une efficacité suffisante.

Certaines missions peuvent se connecter rapidement : par exemple, une opération de lutte contre l'immigration illégale en mer se rapproche le plus souvent d'une action de sauvetage en mer, au regard des moyens de navigation précaires utilisés par les migrants. Le respect de la dignité de la personne humaine est une préoccupation constante des marins dans ces circonstances.

Un cadre juridique en amélioration

permanente, nécessaire compte tenu du flou et d'une complexité en particulier liée à la superposition de différents ordres juridiques, à la fois national, européen et international

Ce qui rend également flou le contexte juridique de la répression en mer provient du bon nombre d'actions régies par des accords spécifiques, bilatéraux ou multilatéraux : les règles s'appliquant vont donc varier d'un État à un autre. En effet, les États ont toute latitude pour passer entre eux des accords internationaux par lesquels ils aménagent non seulement leur coopération, coordonnent leurs activités, mais aussi concèdent des compétences.

Aussi, en Haute mer, existe-t-il une

compétence universelle à agir en ce qui concerne la piraterie, en vertu de l'article 105 de la Convention de Montego Bay, laquelle permet aux États de pourchasser en Haute mer les auteurs d'actes de piraterie et d'exercer à leur rencontre des poursuites judiciaires. Mais encore faut-il que l'État qui parvient à s'emparer de pirates ait préalablement à sa disposition dans sa législation pénale interne, une incrimination de piraterie maritime et pas seulement des incriminations approchantes. C'est le cas aujourd'hui en France, même si ce n'est pas applicable pour les détournements de navires, les vols à main armée en mer, la prise d'otages, etc.

Une polyvalence des moyens de toutes les administrations, chacune d'elles restant





responsable de ses missions propres mais participant aux autres missions, si nécessaire et à la demande du Préfet maritime

Sont concernés, outre la Marine Nationale, les Affaires maritimes, les Douanes, la Gendarmerie, la Police (pour les affaires liées à l'immigration illégale), la Sécurité civile et les organismes de secours et de sauvetage agréés par l'État, comme la SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer). En parallèle avec cette coordination entre administrations françaises intervenant en mer, une coopération est indispensable à la jonction avec la terre, sur les littoraux. Elle associe le Préfet maritime avec les communes, les préfectures territoriales et les zones de défense et de sécurité. À cela s'ajoute la nécessité de dialoguer avec tous les autres acteurs concernés, usagers de la mer (pêcheurs, plaisanciers, chercheurs, industriels,...), par exemple au travers de conférences maritimes régionales.

Les mutations de l'AEM et leurs conséquences

Enfin, il faut noter que la physionomie de l'AEM a beaucoup changé ces dernières années avec l'émergence de nouveaux enjeux comme une certaine banalisation de l'espace maritime, qui se mesure par une forte croissance de la criminalité maritime et l'importance croissante des missions de protection de l'environnement dans un cadre de plus en plus délicat. Deux conséquences essentielles peuvent être mises en avant.

- La nécessité d'une coopération intense entre administrations, en

particulier sur un échange complet d'informations afin d'obtenir une image globale permettant une surveillance maritime efficace. La concentration des moyens dans les zones maritimes traversées par les nouvelles « routes de la drogue », notamment aux Antilles, dans le golfe de Guinée et en Méditerranée en est le meilleur exemple ;

- La multiplication des acteurs internationaux, que ce soit dans le cadre d'une coopération internationale aujourd'hui encore plus indispensable pour lutter avec efficacité contre des organisations puissantes ou violentes (cas de la lutte contre le trafic de drogue ou l'immigration clandestine, la police des pêches, etc.), ou qu'elle traduise la montée en puissance d'organismes internationaux (ONU, OTAN,...) et l'apparition de nouveaux acteurs internationaux et européens (forums garde-côtes, agences européennes, ONG, ...) ;
- Documents annexés au livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013.

Cette organisation de l'AEM n'est pas figée. Son adaptation à l'évolution du monde est une préoccupation permanente. Ainsi la création récente en France de la « fonction garde-côtes » montre une nouvelle dynamique de l'AEM dont les conséquences sont essentiellement mesurables à l'échelon national avec un comité directeur susceptible d'impulser une politique et d'optimiser les ressources, un Centre opérationnel de la fonction garde-côtes (CoFGC) situé à Paris pour partager les informations entre administrations, malgré leur haut niveau de protection et des formations communes. S'y ajoutent

des incidences régionales avec le Centre maritime commun de Polynésie et la mutualisation des soutiens à Mayotte. « Il revient à notre pays d'y défendre sa souveraineté, d'y faire respecter l'ordre et d'y assurer la sécurité. C'est l'objet de la sauvegarde maritime et de l'Action de l'État en Mer ».

La Marine Nationale et l'AEM

Le rôle particulier de la Marine Nationale dans l'AEM est avant tout une conséquence de son efficacité dans l'organisation militaire de la France : veille et vigilance permanentes, capacité de réaction très rapide, lien fort avec la dimension judiciaire, capacité à préparer et à se déployer discrètement, gestion de la durée ... Il correspond aussi à une capacité d'intervention au large, avec des bâtiments suffisamment puissants pour aller loin et tenir longtemps en mer. Par ailleurs, ces moyens ont naturellement l'usage de systèmes d'armes complexes bien utiles pour une grande partie des missions de l'AEM : observation des faits, transmission auprès des autorités, constatation à valeur juridique, actions coordonnées avec d'autres administrations nationales ou étrangères, maîtrise de la force indispensable devant la montée de la violence en mer.

La Marine s'appuie sur un dispositif « en profondeur », c'est-à-dire sur toutes les mers du monde, au plus près de la source d'information, voire d'action. Son organisation du renseignement est susceptible de relier les informations militaires et maritimes en garantissant une confidentialité indispensable pour la sécurité des sources et l'efficacité de l'action. Enfin, les bâtiments et



aéronefs de la marine, ou plutôt leurs commandants ou chefs de bord sont habilités à constater les infractions en mer.

Dans l'activité quotidienne de la Marine Nationale, la part consacrée aux missions relatives à l'AEM reflète une réalité permanente et mesurable, estimée au quart de l'activité, exprimée en jours de mer et heures de vol. Mais il faut être prudent sur ces chiffres qui traduisent mal l'imbrication de ces missions avec celles liées aux missions de défense. Pour illustrer ce propos, il faut comprendre que l'AEM prend une part active dans chacune des différentes « fonctions stratégiques », concept qui permet de décrire la diversité des moyens nécessaires pour remplir les missions de défense. Ainsi :

- la connaissance et l'anticipation sont à l'origine de toute action, car la liberté d'accès par la mer permet aussi une liberté d'accès à l'information, en particulier de manière discrète ce qui ne diminue pas, au contraire dans certaines circonstances, l'efficacité de cette phase ;
- la dissuasion semble la fonction stratégique la plus éloignée du sujet et pourtant un lien existe avec la problématique de la sécurisation des ports, plus spécifiquement les ports militaires, et la lutte contre le terrorisme qui consolide la crédibilité de la dissuasion ;
- la protection des citoyens et du territoire oblige à prendre en compte, outre la préoccupation permanente du sauvetage et l'importance des collectivités d'outre-mer, la destruction

de munitions historiques, toujours nombreuses en mer, et qui demandent des compétences spécifiques ;

- la prévention permet de se projeter au niveau mondial, en prenant par exemple en compte l'entretien des routes maritimes, avec le développement de liens forts et amicaux avec les États littoraux qui pourraient faillir dans leurs obligations ;
- l'intervention pose aussi la question de la sécurisation des approches maritimes par le déminage et l'accès aux détroits et ports importants pour le commerce mondial et le soutien d'opérations extérieures.

Dans ce contexte, le bilan sur la participation de la Marine Nationale à l'AEM est éloquent. Ainsi en 2012, en reprenant la typologie succincte décrite au chapitre précédent :

- pour la défense des droits souverains et des intérêts de la nation, 7 600 navires ont été contrôlés en mer ;
- pour le maintien de l'ordre public en mer, près d'une dizaine d'opérations ont été organisées ;
- pour le contrôle et la police des pêches, 7 000 navires ont été identifiés, près de 2 000 contrôlés, 1 400 procès-verbaux dressés et 40 navires déroutés ;
- pour la lutte contre l'immigration illicite par voie de mer, 115 embarcations, 2 900 immigrants et 140 passeurs ont été interceptés par la Marine nationale ;
- pour la lutte contre le trafic de stupéfiants, 5 navires ont été interceptés, 3 enquêtes de pavillon menées et environ 3 tonnes de

produits stupéfiants saisis ;

- pour la sauvegarde des personnes et des biens, 150 jours de mer et 1 000 heures de vol ont permis de secourir plus de 200 personnes ;
- pour la protection de l'environnement, 20 pollutions ont été détectées, 2 navires déroutés et 2 procès-verbaux dressés. Par ailleurs près de 2 000 engins explosifs ont été neutralisés.

Avec ses territoires ultramarins et ses 7 000 km de littoraux, la France est non seulement le deuxième espace maritime mondial avec 11 millions de km², mais aussi un État riverain de tous les océans du monde. Cette situation doit être envisagée plus en termes de responsabilités qu'en termes de possession : c'est l'objet de l'AEM.

Compte tenu de ses caractéristiques uniques, la Marine Nationale prend une part majeure au contrôle de ces espaces, dans ses trois dimensions, sous et sur la mer, également dans les airs. Elle se situe au cœur du dispositif de sauvegarde maritime, y consacrant plus du quart de l'activité opérationnelle de ses bâtiments et aéronefs. Dans le contexte national actuel, la capacité de l'ensemble des administrations à permettre à la France d'assumer ses responsabilités internationales est un enjeu politique majeur.

Thierry ROUSSEAU





TOUTES LES VOIES POUR DEVENIR MARIN PROFESSIONNEL

Les professions maritimes sont aussi vastes que l'océan lui-même. En effet, lorsqu'on veut vivre de la mer, il existe une multitude de domaines dans lesquels évoluer.



La première question est de savoir si l'on souhaite en vivre à terre, en mer, ou en zone contiguë.

- Vivre la (en mer ou de la mer ???) mer depuis la terre peut concerner une multitude de métiers, que ce soit juriste, armateur, mécanicien, broker, ship-manager, agent d'escale, préparateur, l'administration maritime, ingénieur, architecte, maître voilier, artisans, experts, courtiers.
- Vivre la mer depuis une zone contiguë, cela peut concerner les travailleurs sur les chantiers navals, mais aussi le personnel portuaire, les cultures marines et aquacoles, guetteur sémaphorique, gendarmes maritimes, les bateau-écoles.

- Vivre la mer depuis la mer concerne les métiers de la navigation, notamment ceux de la Marine Nationale, de la Marine Marchande et de la plaisance professionnelle. Il est coutume de dire qu'il existe dans la Marine Nationale tous les métiers possibles sauf celui du conducteur de char (bien que l'on puisse trouver une exception à celle-ci à bord des véhicules embarqués sur les navires amphibies).

Les quelques exemples cités ci-dessus ne sont évidemment pas exhaustifs : la mer peut faire travailler la majorité des métiers.

La question ici est de savoir comment faire pour devenir marin ; quelles sont les différentes voies qui permettent

d'accéder aux métiers de la navigation maritime (et non fluviale) ?

Être marin professionnel peut se faire dans quatre domaines :

- La Marine Nationale
- La Marine Marchande
- La Pêche
- La Plaisance Professionnelle

Il existe deux domaines supplémentaires qui font exception :

- Celui du pilotage maritime et portuaire. Cependant, ce secteur est inaccessible si le candidat ne répond pas à plusieurs critères liés à la Marine Marchande.
- La navigation sportive, la voile

exclusivement et du ressort de la Fédération Française de Voile. Le cursus scolaire et le profil professionnel du marin sportif sont spécifiques et ne partagent pas le même environnement professionnel.

Être marin dans la Marine Nationale
Les formations aux métiers de la navigation militaire sont exclusivement dispensées aux écoles militaires. Les grades (de Matelot à Amiral) correspondent à un niveau de responsabilité, d'instruction, de formation.

Les marins embarqués peuvent l'être à bord de bâtiments de surface ou de sous-marins. Il existe environ une dizaine de secteurs de spécialités au sein desquels ils peuvent évoluer :

- L'aéronautique
- Le nucléaire
- La restauration
- L'armement
- Les opérations maritimes

- RH – Communication – Administration
- Informatique et télécom
- Plongée
- Mécanique
- Protection et sécurité

Il est impossible de devenir marin militaire sans être passé au minimum par un Centre d'Information et de Recrutement des Forces Armées (CIRFA). Le candidat peut postuler sans aucun diplôme. Si son profil correspond aux critères des recruteurs, un contrat lui sera proposé et une formation lui sera dispensée. Cette formation sera qualifiante et lui permettra de se reconverter professionnellement au terme de son contrat.

Il existe plusieurs écoles selon la spécialité choisie et le contrat signé : Ecole des mousses, Ecole de Maistrance, Centre d'Instruction Nautique.

Il existe une autre voie pour devenir marin militaire, considérée comme la voie royale : le concours pour intégrer

l'Ecole Navale et devenir Officier de Marine. Ce concours est accessible par la voie post-prépa qui forme aux concours des grandes écoles après une filière scientifique. Le concours est gratuit et est rattaché à celui de Central-Supelec. Un étudiant qui a suivi ce cursus et diplômé de l'Ecole Navale a un niveau Master en ingénierie maritime. Il est également possible d'intégrer l'Ecole Navale sur dossier, en étant déjà diplômé en niveau Ingénieur tant que la limite d'âge n'empêche pas l'accès. La limite d'âge est généralement 21 ou 27 ans selon le poste, le contrat proposé, ou la filière choisie.

Toutes les informations pour devenir marin militaire sont à retrouver sur etremarin.fr.

Être marin dans la Marine Marchande
(la MarMar pour les familiers), c'est habituellement travailler dans le secteur du transport maritime. Il peut s'agir du transport de cargaisons (ciment, containers,



gaz, etc) ou de personnes (vedettes à passagers, taxi-boat, croisières, ferrys, yachting). Nous pouvons considérer également que la Marine Marchande intègre également la Pêche et la plaisance professionnelle d'une certaine manière car les marins sont soumis aux mêmes règles de navigation. Enfin, la MarMar ne se cantonne pas qu'au transport, car les navires de travail (câbliez, remorqueurs) en font partie intégrante. Dans ce cas, le terme de Marine Marchande devient générique.

Les domaines de la Marine Marchande sont très vastes et représentent près de 450.000 emplois en France. Ces activités maritimes s'appuient sur un large panel de formations allant du C.A.P au grade d'ingénieur qui donnent accès à une position précise à bord entre le pont (la passerelle) ou les machines. Le candidat au métier de marin doit d'abord se poser la question du type de navigation qu'il souhaite effectuer :

- Quel domaine : transport de

marchandises / de passagers / plaisance professionnelle / pêche / tourisme ;

- Les conditions de travail : partir ? / loin ? / un peu ? / longtemps ?
- La spécialité choisie : pont / machine ;
- Le niveau de responsabilité : matelot / lieutenant pont / chef de quart machine / second mécanicien / chef mécanicien / second capitaine / capitaine.

Après avoir répondu à ces questions, le candidat aura plus de facilité à choisir la formation adaptée. Plus la responsabilité est grande, plus le diplôme sera qualifiant, et plus le salaire est élevé.

Le salaire :

Celui-ci dépend de quatre conditions principales :

- de la formation suivie et du titre professionnel obtenu ;
- de la fonction exercée à bord du navire ;

- des caractéristiques du navire (jauge, taille, catégorie) ;
- du type de navigation (embarquement de courte durée ou long cours).

Ainsi, un marin titulaire d'un brevet de capitaine de 1^{ère} classe de la navigation maritime qui exerce des fonctions de capitaine à bord d'un ferry (navigation de courte durée) gagnera un salaire moyen brut de 4 500 à 7 000 euros par mois.

Au long cours (3 mois de navigation environ par embarquement), le marin est exonéré d'impôts sur le revenu. Les formations :

L'École Nationale Supérieure Maritime (ENSM) et les Lycées Professionnels Maritimes (LPM) dispensent un enseignement initial gratuit, hormis les frais d'inscription.

Selon la voie et la spécialité désirées, le parcours de formation sera différent : 1°) Accès aux Lycées Professionnels Maritimes pour les postes de matelot et équivalents : élèves issus des classes de 3^{ème} des collèges. La formation débouche sur des :

- CAP Maritime Matelot (CAPM),
- BEP Marin du commerce (BEP rénovés – certifications intermédiaires des bacs pros maritimes),
- Bacs pros maritimes,
- BTS Maritime qui permet d'accéder aux métiers de la pêche, du commerce, de la pêche, de la plaisance ou des cultures marines.

2°) Accès à l'ENSM pour la formation des officiers :

- Filière polyvalente, pour être officier de 1^{ère} classe de la marine marchande et ingénieur maritime :
 - o sur concours niveau bac S ;
 - o entrée sur dossier et entretien pour les bac + 2.
- Filière monovalente machine :
 - o sur concours niveau bac S ;
 - o entrée sur dossier et entretien pour les titulaires du BTS Maritime maintenance des systèmes électro-navals (MASEN).
- Filière monovalente pont :
 - o après examen ou test pour les professionnels maritimes.



3°) Il est également possible d'accéder à ces diplômes par la voie des centres agréés par le ministère chargé de la mer en métropole et outre-mer.

Les diplômes :

Toujours selon la position souhaitée à bord et le parcours suivi, le diplôme sera différent :

- Un master si le candidat est passé par l'ENSM (diplôme d'ingénieur)
- Un baccalauréat
- Un BTS
- Un CAP

Si le candidat a suivi une formation en candidat libre par la voie d'un centre agréé par le ministère chargé de la mer, il pourra obtenir (liste non-exhaustive) :

- Un Certificat Matelot de Pont ;
- Un brevet restreint d'aptitude à la conduite des petits navires ;
- Un brevet d'aptitude à la conduite des petits navires ;
- Un brevet d'aptitude à la conduite de petits navires à voile ;
- Un brevet de Capitaine 200 ;
- Un brevet de mécanicien 250Kw ;
- Un brevet de mécanicien 750Kw ;
- Un brevet de Capitaine 500 – chef de quart 500 ;
- Un brevet de Capitaine 3000 ;

Les diplômes de Master, Baccalauréat, BTS, CAP (voies scolaires), incluent parmi eux certains de ces brevets. Par exemple, un titulaire d'un BTS Maritime sera titulaire d'un Capitaine 3000. Un titulaire d'un Baccalauréat professionnel maritime sera titulaire d'un Capitaine 200.

Certains diplômes (matelot de pont par exemple) constituent la porte d'entrée aux métiers de marin.

Il existe de nombreux diplômes et brevets qui permettent d'accéder à une spécialité particulière à bord d'un navire de commerce. Ils sont à découvrir sur le site formation-maritime.fr. Le site internet du Centre Européen de Formation Continue Maritime (CEFCM) détaille également et de manière claire les différents diplômes qu'il dispense. Pour connaître une école ou un centre agréé qui dispensent ces formations, le site du ministère en charge de la mer PROMETE permet de consulter l'ensemble des offres.

Être marin dans le domaine de la pêche : Les formations de la Marine Marchande détaillées ci-dessus incluent celles qui concernent la pêche, notamment pour le poste de matelot à bord d'un navire. Cependant, si le candidat souhaite occuper un poste à responsabilité comme celui de Patron, il lui faudra passer un ou plusieurs diplômes particuliers :

- Matelot de pont – spécialité pêche ;
- Capitaine 200 – pêche ;
- Lieutenant de pêche ;
- Patron.ne de pêche ;
- Officier Chef de Quart – pêche ;
- Certificat d'Aptitude au Commandement de la Petite Pêche (CACPP).

Ces différents diplômes comprennent dans le cursus de formation des modules particuliers à obtenir (examens sur la radiocommunication, certificats sur les formations de base à la sécurité, etc.).

C'est la raison pour laquelle chaque diplôme, bien qu'équivalent d'un point de vue opérationnel, comprend des formations spécifiques. Il en est de même pour les diplômes liés à la plaisance professionnelle.

Être marin dans la plaisance professionnelle : Les formations nécessaires pour exercer à bord des navires de plaisance sont dispensées dans les lycées professionnels maritimes, dans les centres de l'École nationale supérieure maritime et dans des centres agréés par le ministère chargé de la mer, en métropole et outre-mer.

Autrement dit, les diplômes sont (à quelques modules de formation près) les mêmes que celles qui concernent la Marine Marchande selon le type de navigation et le type de navire. La question de la position souhaitée à bord est toujours importante car elle déterminera le diplôme à avoir pour l'occuper (pont ou machine).

Selon que l'on navigue au commerce, à la pêche ou dans le yachting, les salaires peuvent varier. Cependant, le candidat au métier de marin doit toujours garder à l'esprit que la profession de marin est une profession réglementée. Elle est soumise à des conditions spécifiques d'accès et d'exercice telles que prévues par le code du transport (article L5521 -

1 et suivants), notamment :

- La moralité :

Nul ne peut exercer les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire s'il ne satisfait à des conditions de moralité et si les mentions portées au bulletin n° 2 de son casier judiciaire sont incompatibles avec l'exercice de ces fonctions.

- L'aptitude médicale :

Une visite de contrôle auprès des gens de mer est pratiquée avant l'intégration dans un établissement ou centre de formation maritime. À l'issue de cette visite, le candidat s'expose à être éventuellement déclaré inapte.

- La couverture sociale :

En règle générale, le marin est soumis à la législation sociale de l'État du pavillon du navire sur lequel il exerce son activité professionnelle. Le marin employé à bord d'un navire battant pavillon français, ainsi que l'élève inscrit dans un Lycée Professionnel Maritime ou à l'ENSM (Ecole Nationale Supérieure Maritime) relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins gérés par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM).

- La candidature des élèves étrangers : Les candidats ressortissants d'un État non membre de l'Union européenne doivent produire un document attestant l'accord des autorités maritimes de leur pays d'origine et un justificatif de bourses d'études ou de ressources permettant de couvrir les frais occasionnés par leurs études en France.

Pour rappel, ces multiples voies pour accéder au métier de marin concernent ceux qui souhaitent naviguer sur des navires battant pavillon français.

Comme précisé ci-dessus, le marin est soumis à la législation sociale de l'État du pavillon du navire sur lequel il travaille. Par conséquent, un candidat français souhaitant devenir marin sur un navire battant pavillon étranger n'est pas nécessairement soumis aux mêmes formations et cursus. Il devra se renseigner auprès des autorités maritimes de l'État du pavillon.



2 FEVRIER
HOTEL-LOME



Elite COWORKING

TAKE THE NEXT STEP WITH US



Réservez maintenant !

+228 22 23 86 00
reservations@hotel2fevrierlome.com



COMPOSEZ LE NUMÉRO VERT 111





BILAN DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE MONDIALE EN 2021

NOUVEAU RECORD RÉALISÉ EN MÉDITERRANÉE AVEC PLUS DE 7 MILLIONS DE CONTENEURS

Trafic conteneurs : la barre de 7 millions d'EVP franchie
Un total de 7 173 870 conteneurs EVP (Equivalent Vingt Pieds) ont été traités dans le complexe portuaire Tanger Med, en croissance de 24% par rapport à 2020. Ce trafic résulte de la montée en régime continue du port Tanger Med 2 après le démarrage successif des terminaux TC4 en 2019 puis TC3 en 2021.

Ce résultat confirme le leadership de Tanger Med en Méditerranée et en Afrique, et consolide la position de ce hub majeur pour les grandes alliances maritimes mondiales menées respectivement par Maersk Line, CMA CGM et Hapag Lloyd.

Tonnage global réalisé : un record de 101 millions de tonnes de marchandises manutentionnées

101 054 713 tonnes de marchandises ont été manutentionnées pour la première fois dans le complexe portuaire Tanger Med, en croissance de 25% par rapport à 2020. Le tonnage ainsi traité par le complexe portuaire Tanger Med représente plus de 50 % du tonnage global manutentionné par l'ensemble des ports du Maroc.

Trafic rouliers : la barre de 400 000 camions tir dépassée
Le complexe portuaire a traité 407 459 camions TIR en 2021, en croissance de 14% par rapport à 2020. Ce trafic a principalement été porté par la reprise des exportations



industrielles, ainsi que par la bonne performance de la campagne agricole et des exports agro-industriels.

Trafic véhicules neufs : un rebondissement notable

429 509 véhicules neufs ont été manutentionnés sur les deux terminaux à véhicules du port Tanger Med en 2021, en croissance de 20% par rapport à l'année précédente.

Le trafic regroupe principalement :

- 278 651 véhicules Renault dont 250 532 destinés à l'export
- Une montée en puissance des exports des véhicules PSA: 100 030 voitures à l'export

Trafic du vrac liquide en hausse

Le trafic du vrac liquide a connu une augmentation de 9% par rapport à l'année 2020. Il a enregistré un trafic total de 8 744 900 tonnes d'hydrocarbures manutentionnés.

Trafic du vrac solide en croissance

Le trafic du vrac solide a enregistré un total de 342 804 tonnes manutentionnées, en hausse de 13% par rapport

à l'année 2020, porté par le trafic des bobines d'acier, des pales éoliennes et des céréales.

Trafic des passagers toujours impacté par le contexte sanitaire 587 320 passagers ont transité par le port Tanger Med en 2021, en baisse de 14% par rapport à 2020.

Trafic maritime en progression

10 902 navires ont fait escale au port Tanger Med en 2021 en croissance de 12 % par rapport à 2020. Le complexe portuaire a accueilli durant l'année écoulée près de 929 méga-ships (taille supérieure à 290 mètres).

Ces performances réalisées pendant l'année 2021 affirment la position du complexe portuaire en tant que hub stratégique majeur ainsi que son rôle-clef en tant que plateforme logistique privilégiée au service de la compétitivité logistique nationale. Ces réalisations résultent de la collaboration continue de l'ensemble des partenaires du complexe portuaire Tanger Med et notamment les armateurs, les concessionnaires, les autorités locales et les administrations concernées.

TANGER MED





LA CROISSANCE ANNUELLE DU COMMERCE MARITIME SERA DE **2,4%** ENTRE **2022 ET 2026.**



La CNUCED prévoit que la croissance annuelle du commerce maritime entre 2022 et 2026 ralentira à 2,4 %, contre 2,9 % au cours des deux dernières décennies.

L'impact de la pandémie de COVID-19 sur les volumes du commerce maritime en 2020 a été moins grave que prévu, mais ses retombées seront de grande ampleur et pourraient transformer le transport maritime, selon l'étude sur les transports maritime 2021 de la CNUCED publiée le 18 novembre. Le rapport montre que le commerce maritime s'est contracté de 3,8 % en 2020, reflétant un choc initial, mais qu'il a rebondi plus tard dans l'année et devrait augmenter de 4,3 % en 2021. Les perspectives à moyen terme de ce commerce restent positives mais soumises à une montée des risques et des incertitudes.

Commerce maritime international, produit intérieur brut (PIB) mondial et ratio commerce maritime/PIB, 2006 à 2021 (variation annuelle en pourcentage et ratio)

chaînes d'approvisionnement mondiales, les pics spectaculaires des taux de fret, des hausses de prix significatives à l'horizon pour les consommateurs et les importateurs et les changements potentiels des modèles commerciaux en raison des tensions commerciales et de la quête d'une plus grande résilience. "Une reprise durable dépendra de l'évolution de la pandémie, de la capacité à atténuer les vents contraires et d'un déploiement mondial des vaccins", a déclaré Rebeca Grynspan, Secrétaire Générale de la CNUCED.

"Les impacts de la crise de la COVID-19 toucheront plus durement les Petits États Insulaires en Développement (PEID) et les Pays les Moins Avancés (PMA)", a expliqué Mme Grynspan.

Selon la CNUCED, la pandémie a exposé et amplifié les défis qui existaient déjà dans le secteur du transport maritime, notamment les pénuries de main-d'œuvre et les besoins en infrastructures.

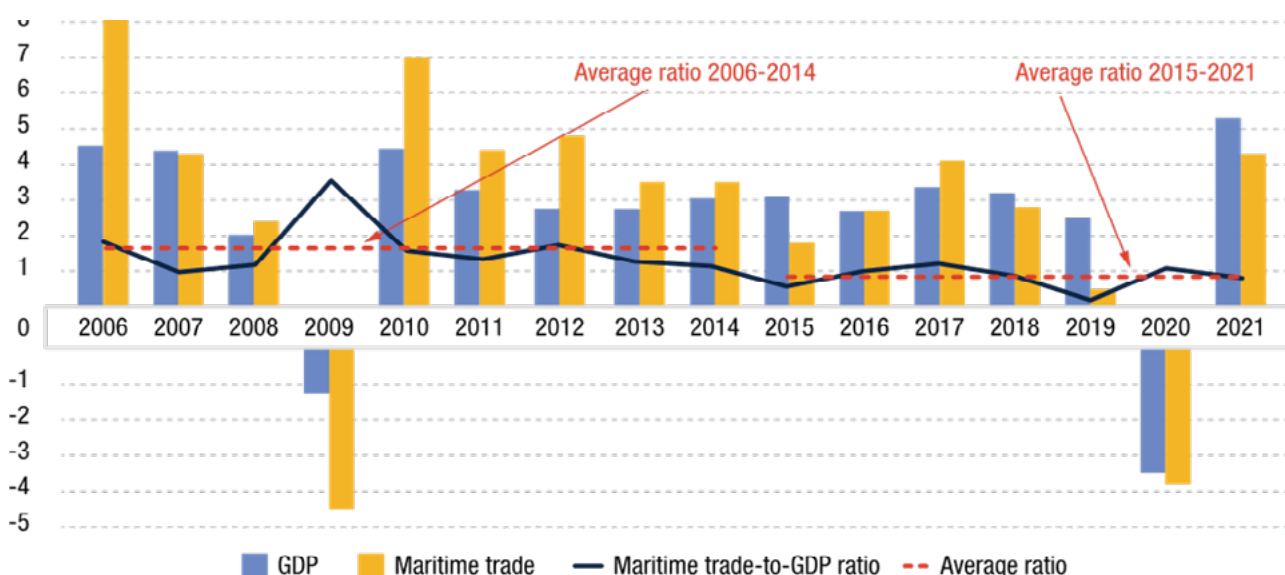
Elle s'inquiète de la crise persistante induite par la pandémie en ce qui concerne les

changement d'équipage, en insistant sur le fait que tous les États devraient être parties aux instruments juridiques internationaux pertinents, notamment la Convention du Travail Maritime de 2006. Il exhorte les gouvernements et l'industrie à continuer à travailler ensemble et en collaboration avec les organisations internationales compétentes pour faciliter les changements d'équipage.

Facteurs conduisant à la hausse des prix à la consommation

Le rapport indique que les goulets d'étranglement de la chaîne d'approvisionnement ont entravé la reprise économique car le rebond du commerce s'est heurté à des problèmes logistiques dus à la pandémie, notamment des pénuries d'équipements et de conteneurs, des services moins fiables, des ports encombrés et des délais et des temps d'attente plus longs.

Les contraintes liées à l'offre dans le domaine du transport par conteneurs ébranlent également le transport et le commerce maritimes. Alors que les



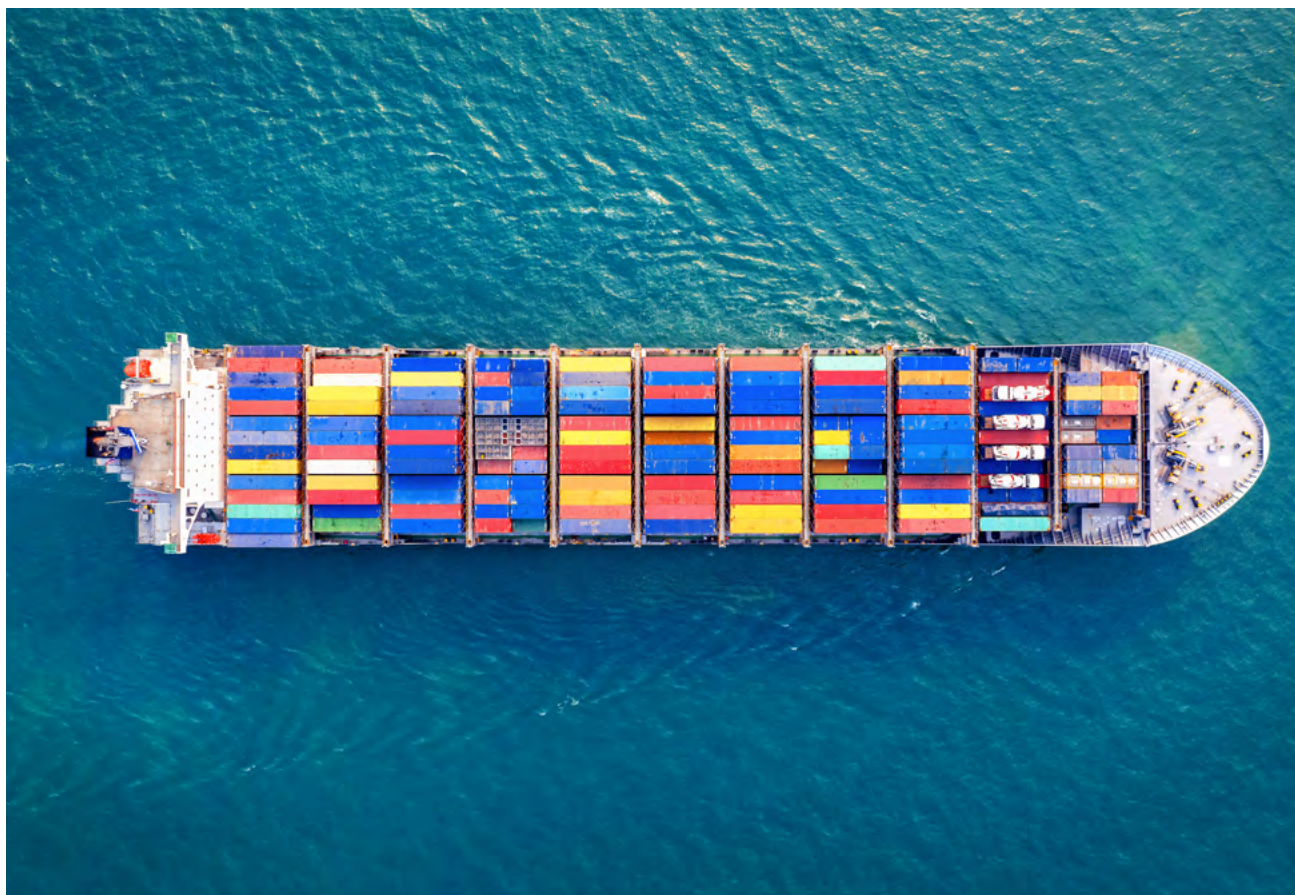
Source: l'Étude sur les transports maritime 2021 de la CNUCED

Des vents contraires secouent le commerce maritime. Tout en reconnaissant l'amorce d'une reprise, le rapport décrit les pressions sans précédent auxquelles sont confrontés les

changements d'équipage, les fermetures de frontières et le manque de vols internationaux, laissant des centaines de milliers de marins bloqués en mer, incapables d'être remplacés ou rapatriés. Le rapport appelle à une attention urgente de la part des États du pavillon, des ports et des fournisseurs de main-d'œuvre pour mettre fin à la crise du

commandes de nouveaux navires ont diminué de 16 % en 2020, poursuivant une tendance à la baisse des années précédentes. En 2021, les compagnies maritimes ont répondu aux limitations de capacité par un afflux de nouvelles commandes.

Les compagnies maritimes ont bénéficié



de la flambée des taux de fret, note le rapport. Les surtaxes, frais et tarifs d'expédition ayant temporairement augmenté encore plus après que le porte-conteneurs Ever Given a bloqué le canal de Suez en mars 2021.

L'augmentation des coûts du transport maritime par conteneurs a été un défi pour tous les négociants et gestionnaires de la chaîne d'approvisionnement, indique le rapport, mais surtout pour les petits expéditeurs. Ceux-ci peuvent être moins à même d'absorber les dépenses supplémentaires et sont désavantagés lorsqu'ils négocient les tarifs et réservent de l'espace sur les navires.

Si la flambée actuelle des taux de fret conteneurisé se poursuit, elle entraînera une augmentation significative des prix à l'importation et à la consommation, prévient le rapport. L'analyse de la CNUCED prévoit que les prix mondiaux à l'importation augmenteront en moyenne de 11 % en raison de l'augmentation des taux de fret, mais les PEID qui dépendent principalement du transport maritime pour leurs importations pourraient subir des augmentations allant jusqu'à 24 %.

Si les taux de fret des conteneurs restent à leurs niveaux élevés actuels, les prix mondiaux à la consommation devraient être supérieurs de 1,5 % en 2023 à ce qu'ils auraient été autrement. Toutefois, la hausse devrait être de 7,5 % dans les PEID et de 2,2 % dans les PMA.

“Face à ces pressions sur les coûts et aux perturbations du marché qui persistent, il est de plus en plus important de surveiller le comportement du marché et de garantir la transparence lorsqu'il s'agit de fixer les taux, les frais et les surtaxes”, recommande le rapport.

Les mégatendances qui dessinent le transport maritime

La pandémie a accéléré les mégatendances qui pourraient transformer le transport maritime à plus long terme.

Elle a catalysé la numérisation et l'automatisation qui devraient permettre de gagner en efficacité et de réaliser des économies. Toutefois, le secteur du transport maritime est également confronté aux défis d'adaptation face au changement climatique et de renforcement

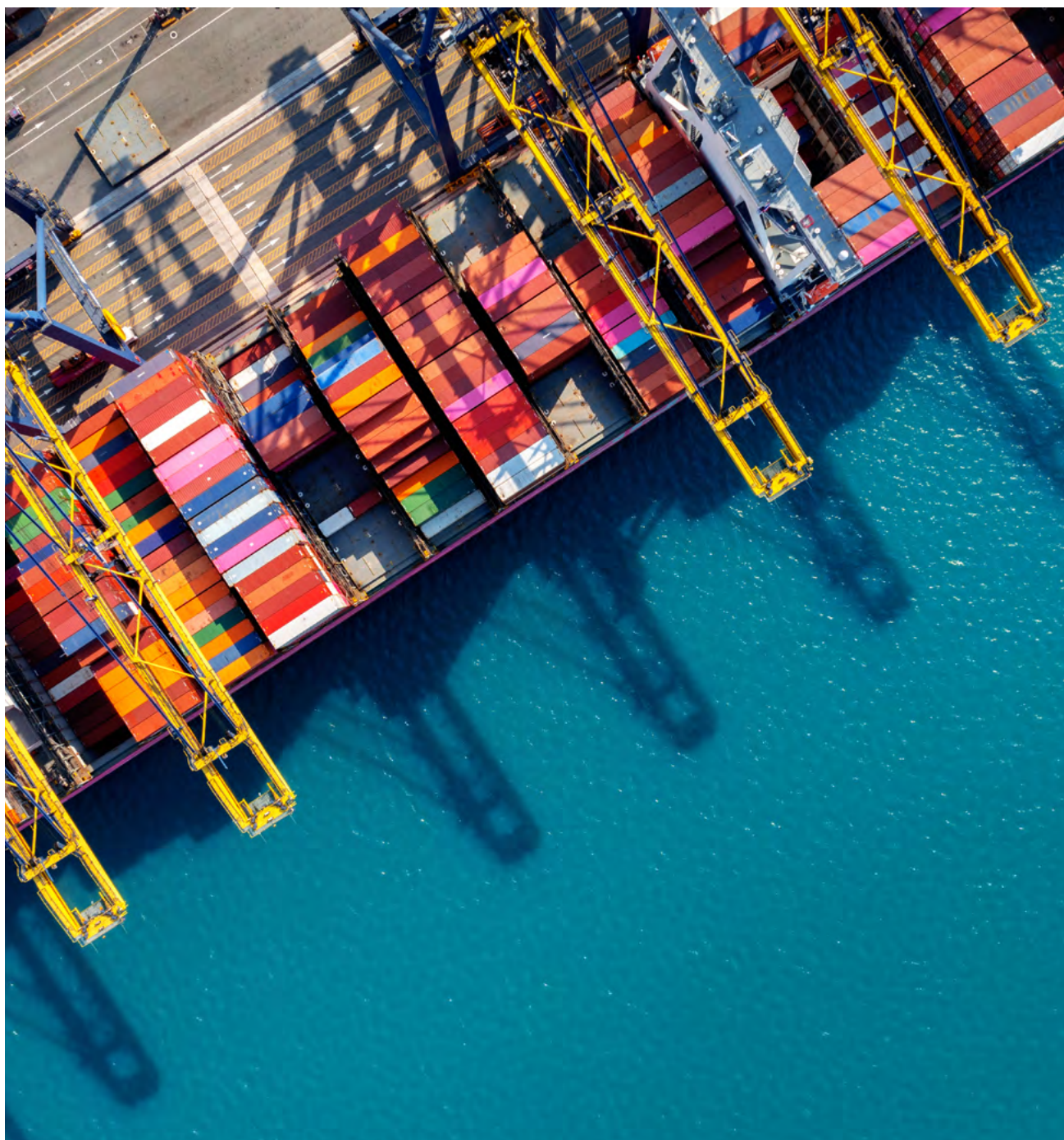
de la résilience ainsi qu'à la nécessité urgente de se décarboniser et de trouver des carburants de substitution pour réduire les émissions, ce qui aura inévitablement un coût, indique la CNUCED.

“En exposant les vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement existantes, la perturbation causée par la COVID-19 a accentué la nécessité de renforcer la résilience et a relancé le débat sur la mondialisation et les chaînes d'approvisionnement de l'avenir”, a déclaré Shamika N. Sirimanne, Directeur de la Technologie et de la Logistique à la CNUCED.

Quant aux préoccupations relatives à l'augmentation de relocalisation et de l'externalisation proche, le rapport souligne qu'il peut être simple de relocaliser une production à forte intensité de main-d'œuvre et à faible valeur ajoutée, mais qu'il est plus complexe de déplacer la production et de changer de fournisseurs pour la fabrication à moyenne et à forte valeur ajoutée.

Le rapport prévoit un mélange de relocalisation, de diversification, de





reproduction et de régionalisation, la Chine restant probablement l'emplacement de production de premier plan. Des modèles d'exploitation "hybrides" impliquant des modèles de chaîne d'approvisionnement "juste à temps" et "juste au cas" sont susceptibles d'émerger. Ces ajustements pourraient entraîner une demande de services de transport maritime plus flexibles, avec des implications pour les types et les tailles de navires, les ports d'escales et les distances parcourues.

Dans le même temps, le commerce électronique, accéléré par la pandémie,

a transformé les habitudes d'achat et les habitudes de dépense des consommateurs et a stimulé la demande pour des installations de distribution et d'entreposage dotées de fonctionnalités numériques et offrant des services à valeur ajoutée. Cela pourrait générer de nouveaux débouchés pour le transport maritime et les ports.

Pour l'avenir, la CNUCED indique que la reprise socio-économique mondiale dépendra d'un transport maritime intelligent, résilient et durable et d'un vaste effort de vaccination à l'échelle mondiale, les

pays en développement ayant un accès plus équitable aux vaccins.

Elle exhorte l'industrie, les gouvernements et les organisations internationales à veiller à ce que les gens de mer soient désignés comme des travailleurs clés et vaccinés en priorité.

Publié
le 18 novembre 2021 par la CNUCED



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



PORT DE LOMÉ : EDEM KOKOU TENGUE RÉCEPTIONNE DES ÉQUIPEMENTS

Le Ministre de l'Economie Maritime, Edem Kokou TENGUE a réceptionné le jeudi 24 février 2022, deux grues mobiles supplémentaires au Port de Lomé. L'équipement est destiné à renforcer Lomé Container Terminal (LCT). Ces matériels vont aider la société à répondre aux besoins engendrés par l'augmentation des activités.

Au Port de Lomé, le trafic global ne cesse d'augmenter: elle a augmenté de 14 % entre 2020 et 2021, passant de 25,9 millions de tonnes manipulées en 2020 à 29,6 millions de tonnes en 2021.

De même, le trafic des conteneurs est en croissance de 15 % passant de 1,7 million de conteneurs en 2020 à 1,9 millions de conteneurs en 2021.

La réception de ces grues mobiles a été adoptée en solution intermédiaire afin de pouvoir supporter le gros volume de conteneurs en transit au Port de Lomé.

On apprend également que des grues portiques ont été commandées et leur réception est imminente. Le volume de conteneurs déchargés au Port Autonome de Lomé a augmenté de 15,12% en 2021 et le nombre de tonnes de marchandises déchargées a, quant à lui progressé de 14,18%.

Enfin, le nombre de navires accosté au Port de Lomé a augmenté de 7,8% par rapport à 2020. Une amélioration des performances portuaires rendue possible par les actions des autorités togolaises sous la houlette du Chef de l'Etat, Faure Essozimna GNASSINGBE.





LE PORT DE PÊCHE DU FUTUR



Interfaces privilégiées entre la terre et la mer, les ports sont situés à l'avant-garde des différentes évolutions caractéristiques du monde actuel : croissance démographique et urbaine, développement et accélération des échanges, exploitation toujours plus pressante des ressources naturelles...C'est ainsi qu'ils doivent faire face à des défis nombreux et conséquents. Les domaines à considérer sont multiples et vastes : économie, société, sciences et techniques, sécurité, environnement.

De même pour les ports de pêche, toutes les étapes de la chaîne de production exigent un effort constant d'adaptation et d'innovation afin de répondre aux enjeux de demain. De l'accueil des navires aux méthodes de tri, d'allotissement et de conditionnement, en passant par la vente sous criée ou encore les conditions de transport, l'ensemble de la filière s'évertue au quotidien à améliorer la qualité et le traitement des captures, poissons ou crustacés afin d'en assurer une meilleure valorisation dans un souci constant de durabilité.





QUEL NAVIRE POUR QUELLE MARCHANDISE ?

Zoom sur les différents types de navires pour le transport de fret par voie maritime.

Plusieurs noms sont donnés aux bateaux pouvant transporter des marchandises par voie maritime : navires de charge, navires marchands, navires de commerce. Dans ces navires (conventionnels ou spécialisés), les produits peuvent être empotés dans des conteneurs ou transportés en vrac.

Qu'est-ce que le vrac ?

Les vracs sont des marchandises qui ne sont pas emballées. Pour le transport par voie maritime, le vrac est transporté dans la cale des navires ou des aménagements prévus à cet effet. On distingue deux types de vracs :

- Vrac solide ou vrac sec : céréales, sucre, farines, charbon, minerais, sable, ciment.
- Vrac liquide : hydrocarbures (produits pétroliers et dérivés), GLN (gaz naturel liquéfié), produits chimiques, liquides alimentaires (vins, huiles...).

Qu'est-ce que la conteneurisation ?

Il s'agit de l'utilisation de conteneurs pour le transport de fret. Les conteneurs combinent de nombreux atouts. De dimensions standardisées, ils sont solides, durables et facilement manipulables. Il existe plusieurs types de conteneurs en fonction de la catégorie de marchandise à expédier. Une fois empotés à l'intérieur du conteneur, les produits sont protégés et ne subissent plus aucune manutention.

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 DU TOGO (CNCT)
DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES (DAM)
CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU TOGO
SAZOF
SEGUCE TOGO (GUICHET UNIQUE)
DIRECTION DES TRANSPORTS ROUTIERS ET FERROVIAIRES
PIA (PLATEFORME INDUSTRIELLE D'ADÉTIKOPE)

MANUTENTIONNAIRES

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

CONSIGNATAIRES / TRANSITAIRES

NAVI TOGO
SAGA TOGO
STCM
MAERSK LOGISTICS AND SERVICES TOGO (Ex DAMCO
INTER SEAS TOGO)
COTOTRAC
LOGISTRANS
UNIPORT TOGO
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 NIGERIEN 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
SOCIETE TOGOLAISE DE STOCKAGE DE LOME (STSL)
INROS LACKNER SE
ANTASER TOGO
BOLUDA LOME
ZENER (ANCIEN SODIGAZ)
SOCIETE TOGOLAISE D'ENTREPOSAGE (STE)
SOCIETE TOGOLAISE DE CONTROLE AUTOMOBILE (STCA)
COTRACO-BLUE TURTLE
SYNDICAT DES IMPORTATEURS DE VEHICULES D'OCCASION DU TOGO
(SIVOT)
ERES – TOGO

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

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

DROITS DE MOUILLAGE

Droits imposés à un navire qui occupe un poste à quai. On les calcule en appliquant le taux en vigueur par jauge brute pour chacune des deux premières périodes de 12 heures. Pour chaque heure supplémentaire, un taux publié inférieur par jauge brute est imposé.

VOCABULAIRE DE L'ÉTAT DE LA MER

Le beau temps, calme, un calme plat, la colère des flots, un coup de mer, une embellie, un gros temps, une grosse mer, une mer agitée, une mer démontée, une mer écumante, une mer en furie, une mer phosphorescente, une mer étale

VOCABULAIRE DU VENT

Venteux, le souffle, la brise, la bise, un courant d'air, un coup de vent, un grain, un ouragan, un gros vent, la tempête, un typhon, un cyclone, une bourrasque, une rafale, une tourmente, un vent frais, un vent froid, un vent tiède, un vent chaud, un vent léger, un vent fort, un vent violent, un vent impétueux, un vent furieux

ZERO DES CARTES

Niveau de référence sous lequel la marée ira rarement. Le Service hydrographique du Canada a adopté le niveau de référence des plus basses marées normales (PBMN) comme zéro des cartes. Pour déterminer la profondeur de l'eau, il faut ajouter la hauteur de la marée à la profondeur indiquée sur la carte. Les hauteurs des marées précédées d'un (-) doivent être soustraites de la profondeur sur la carte. Note : le niveau de référence marégraphique des États Unis est la marée basse moyenne et il peut y avoir un écart allant jusqu'à 1,50 mètre par rapport au niveau de référence canadien.

PORT AUTONOME DE LOMÉ**DIRECTION GENERALE**

01 BP: 1225 Lomé 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 Lomé 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 Lomé (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

UNIPOST

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

EXPO AUTO

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

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

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

HAUT CONSEIL POUR LA MER (HCM)

Tél.: +228 22 27 88 27/22 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 Lomé
 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 LOMÉ**

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

Africa Consulting Leaders

Tél : +228 22 71 91 41

OYSTER COMMUNICATION

Tél.: +228 22 35 10 10 / 98 70 71 89



Solutions :

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

www.e-sudoku.fr - n° 128978 - Niveau Facile

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

www.e-sudoku.fr - n° 116445 - Niveau Facile

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

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





TOTO SE PROMÈNE AVEC SA MAMAN QUAND, CELLE-CI, RENCONTRE UNE DE SES MEILLEURES AMIES.

- Toto, embrasse la dame.
- Ah non, certainement pas !
- Mais qu'est-ce que c'est que ces façons ? Toto, embrasse la dame !
- Désolé, m'man, mais c'est hors de question !
- Toto, c'est un ordre ! Tu vas embrasser cette dame !
- Non, non, non et non ! Plutôt mourir !
- Mais enfin, Toto, pourquoi ne veux-tu pas embrasser cette dame ? Elle est pourtant très jolie !
- Oui, justement. Un jour, papa a voulu l'embrasser et il s'est pris une grande paire de baffes dans la tronche !

TOTO RENTRE DE L'ÉCOLE :

- Papa ! Tu vas être fier de moi ! J'ai été le seul à répondre à la question du maître !
- Et c'était quoi la question ? - C'était : qui a posé une punaise sur ma chaise ?

TOTO DIT À ÇA MAÎTRESSE :

- Madame, madame, est-ce que je peux être puni pour quelque chose que je n'ai pas fait ?
- Mais bien sûr que non, pourquoi on te punirait alors que tu n'as rien fait ?
- Eh bien, ça va alors... Je n'ai pas fait mes devoirs hier !

À L'ÉCOLE, LA MAÎTRESSE DEMANDE À TOTO :

- Toto, peux-tu me citer les quatre éléments ? - Oui, maîtresse, mais il y en a cinq !
- Tiens donc ! Alors je t'écoute ! - L'eau, l'air, la terre, le feu... et le baiser ! - Le baiser ? D'où tiens-tu cela ?
- C'est ma mère qui dit toujours, en parlant de mon père à ses copines,
- «Lui, du moment qu'il peut baiser, il est dans son élément!»

LA MAÎTRESSE DEMANDE :

- Lisa, que fait la poule ? - Des œufs, madame ! - Bien ! Que fait la chèvre, Julie ?
- Elle fait du lait, madame !
- Très bien ! Toto, que fait la vache ?
- Elle donne des devoirs et de l'étude, madame !

TOTO RENTRE TOUT FIER, DE L'ÉCOLE :

- Papa, maman, toute la classe est collée, sauf moi !
- Sauf toi, s'émerveille son père ?
- Oui. Moi, je suis renvoyé !





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
★★★★★